

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 147 sommer 2021

★ DEN DANSKE W-BÅD

★ HAN HERRED HAVBÅDE

★ ENEVOLD HANSENS BÅDE

★ CHILI-PROJEKTET

**ENDELIG IGEN:
SOMMERSTÆVNE**



Nr 147, sommer 2021

Udgivet af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer
Udkommer 4 gange om året.

Redaktion og annoncer

Preben Rather
blad@defaele.dk
2175 2070

Tryk

Step, Svendborg

Annoncepriser

Medlem gratis max. 1/3 side med lille foto og tekst. Værdi: 400,- kr.

Ellers samme priser for alle:

1/4 side 300,- kr

1/3 side 400,- kr

1/2 side 600,- kr

1/1 side 1.200,- kr

Hjemmeside

www.defaele.dk

Annonce på hjemmeside gratis i 6 måneder, når der annonceres i bladet.

Facebook

Besøg vores aktive side på Facebook.

Bidrag til bladet

Vi vil meget gerne modtage stof, stort eller småt. Kontakt os før du sender noget.

Næste nummer

I din postkasse primo oktober.
Deadline 5. september 2021.

Bestyrelsen og kontakt

Simon Bordal Hansen

Formand

Bygaden 72

4305 Orø

Tlf: 2298 1674

formand@defaele.dk

Ole Olsen

Næstformand

Egelundsvej 4

3630 Jægerspris

2087 2400

strixole@outlook.dk

Dorthe Christensen

Kasserer, sekretariat

Phillip de Langes Alle 7A

1435 København K

2010 7141

dorthe.erik@hotmail.dk

Anja Kiersgaard

Strandgade 15A

4230 Skælskør

M: 5055 9367

E: anja@kiersgaard.eu

Preben Rather Sørensen

Redaktør

Ladby Longvej 29

DK-4700 Næstved

Danmark

M: +45 2175 2070

E: preben@rather.dk

Jørgen Heidemann

Suppleant

Peter Hansen

Suppleant

Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved
Dorthe Christensen.

medlem@defaele.dk

2010 7141

Lokale initiativer

Ø-Havet, Sydfyn

Carl Mangor

Tlf: 5058 1055

c.mangor@gmail.com

Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe

Tlf: 4088 1900

traesejlere@gmail.com

www.traesejlere.dk

Fjordsejlerne - Isefjord

Simon Bordal Hansen

Tlf. 2298 1674

post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen

Tlf: 2049 3774

birger-bp@webspeed.dk

Træskibsforeningen i Århus

Torben Moeslund Andersen

Tlf: 2087 7936

torben@thorsvej9.dk

www.skibslaug.dk

Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

Asger Brodersen

Tlf: 6160 1479

asgerbrodersen50@gmail.com

Hal 16, Helsingør

Facebook: Hal 16 maritimt værksted i

Helsingør

www.mfs.dk/hal16/

Indhold

<i>Kragejollen Esther Johanne</i>	4
<i>W-båden</i>	10
<i>Konstruktøren Enevold Hansen</i>	15
<i>Vi følger 6mR Cuttys renovering</i>	22
<i>Han Herred havbåde</i>	24
<i>Hvad betyder Kølsvin egentlig...</i>	28
<i>Chili-testen: Krydret bundmaling</i>	30
<i>Sommerstævne i Frederiksværk</i>	35
<i>Nyt fra foreningen, Fartøjsregisteret</i>	38
<i>Nyt fra foreningen, Registreringsbevis..?</i>	40
<i>Nyt fra foreningen, Generalforsamling</i>	41
<i>Nyt fra foreningen, Smånyt</i>	42
<i>Annoncer</i>	44
<i>Krydsordet</i>	47

ESTHER JOHANNE

En brik i Hobro's maritime historie

Research og tekst: Flemming Lefèvre P.

Esther-Johanne er en gaffelrigget kragejolle bygget i 1919 i Hobro til lystsejlad.

Den er et eksempel på de store håndværksmæssige færdigheder, skibsbygmesteren beherskede på et lille og stort set ukendt værft på Hobro Havn. Samme færdigheder som tilsvarende fandtes på andre, lige så ubeskrevne småværfter ud langs Mariager Fjord.

Skibsbygmesteren og bestilleren

Skibsbygmesteren var Theodor Fredrik Harder der havde sit lille værft syd for Skibsgade lige over for kontoret på Hobro Værft.

Kragejollen var bestilt af Jens Christian Jensen, direktør for Hobro Tømmerhandel, som erstatning for en lille spryd-stagsrigget jolle, han hidtil havde brugt til lystsejlad.

Til Esther-Johanne hører også små lokalhistoriske glimt af den tidlige lystsejlad på fjorden, om fiskeri-foreningens første organiserede kapsejlad ved Hobro, om oprettelsen af Hobro Sejlklub i 1935 hvor Esther-Johanne var med, og om "Konsulens Bro" ved Nedre Strandvej i Hobro.

Den traditionelle kragejolle

Kragejollen er oprindeligt et traditionelt brugsfartøj, klinkbygget, sødygtigt og velsejlende. Den blev allerede fra lystsejladens tidlige år fra midten af 1800 tallet også taget i brug som lystfartøj.

Ud fra den traditionelle kragejolle udviklede en række danske bådkonstruktører tidligt i 1900 tallet de forskellige spidsgattertyper, der blev klassikere i den danske lystfartøjsflåde.

I 2020 har de nordiske lande i fællesskab ansøgt om optagelse af den nordiske klinkbygningstradition på UNESCOs liste over immateriel verdenskultur.

Hvem var Theodor Frederik Harder

Esther-Johanne blev bygget af skibsbygmester Theodor Fredrik Harder på et lille bådebyggeri, som han drev i haven ved familiens gæstgiveri Marienlund, der lå lige syd for Hobro Værft.

Harder var født og boede på Marienlund, indtil han i 1901 blev udlært som skibstømrer. Det er nærliggende at antage, at han blev udlært hos skibstømrer V. Eriksen, der var ansat ved Hobro Havn hvor han blandt andet førte tilsyn med anlæggelsen af havnens nye beddingsanlæg. Som udlært skibstømrersvend tog Harder til søs på langfart og arbejdede der-

HOBRO

KRAGEJOLLE





sprydstags-rigget jolle. Den blev med overtagelsen af nybygningen udskiftet med den større og mere familievenlige båd, som blev opkaldt efter hans etårige datter Bodil Esther.

I sejlsæsonen lå Esther sammen med de øvrige lystbåde fra Hobro for anker på fjorden, nord for havnen. Om vinteren stod Esther i en træhal med egen ophalervogn og spor

efter på et af de store kutterværfter i Frederikshavn.

I 1905 vendte Harder, efter sin fars død, tilbage til Hobro for at hjælpe moderen med driften af gæstgiveriet. Han etablerede senere det lille bådebyggeri i gæstgiveriets have.

Den første båd vi kender fra hans værft er "Knold", bygget i 1912. I 1913 etablerede han sig som skibsbygmester. Esther blev den sidste båd han byggede i Hobro.

I 1918 flyttede Harder til Randers hvor han etablerede sig med et større værft på Randers Havn. Frem til 1964 var han aktiv på værftet og leverede nybygninger i alle størrelser, fra fragtskibe til damjoller, fra større lystfartøjer til kanoer, og leverede flere nybygninger til Hobrosejlere.

Esther-Johannes ejer

Den første ejer af Harders nybygning var vicekonsul Jens Christian Jensen, direktøren for Hobro Tømmerhandel, i daglig tale "Konsulen".

Chr. Jensen dyrkede allerede lystsejlad fra Hobro i en lille

til vandet, lige indenfor anløbsbroen til traktørstedet Jenle på nordsiden af fjorden. Anløbsbroen eksisterer endnu som "Konsulens Bro".

Chr. Jensen var med Esther med ved stiftelsen af Hobro Sejlklub i 1935. I 1939 fik han bygget en Jan Utzon konstrueret ketch på Harders værft i Randers. Esther blev solgt til Sejlklubben Fjorden i Randers.

I Randers sejlede Esther som øvelsesfartøj for Sejlklubben Fjorden med pigebesætninger eller drengebesætninger hver for sig. Den vedblev med at komme på Mariager Fjord, især som frygtet deltager i de årlige pinse-kapsejladser ved Hadsund.

I 1967 blev Esther solgt til Århus. og navnet blev efter den nye ejers datter ændret til Johanne. Johanne fik klyverbom og den oprindelige Günterrig blev ændret, så der kunne føres topsejl på løs stage.

Ejeren Hans Schneider stillede båden til rådighed for ung-

domsarbejdet i Sejlklubben Bugten og Århus Sejlklub. Samarbejdet op-
hørte i 1971, og Johanne blev overta-
get af et bådfællesskab, der med
hyppigt skiftende parthavere sejlede
meget. I 2001 blev den taget på land
og sat under tag for en større istand-
sættelse af det næsten 80 år gamle
skrog. Den planlagte istandsættelse
gik imidlertid i stå og under det lang-
varige ophold på land fortsatte forfal-
det.

Redningen

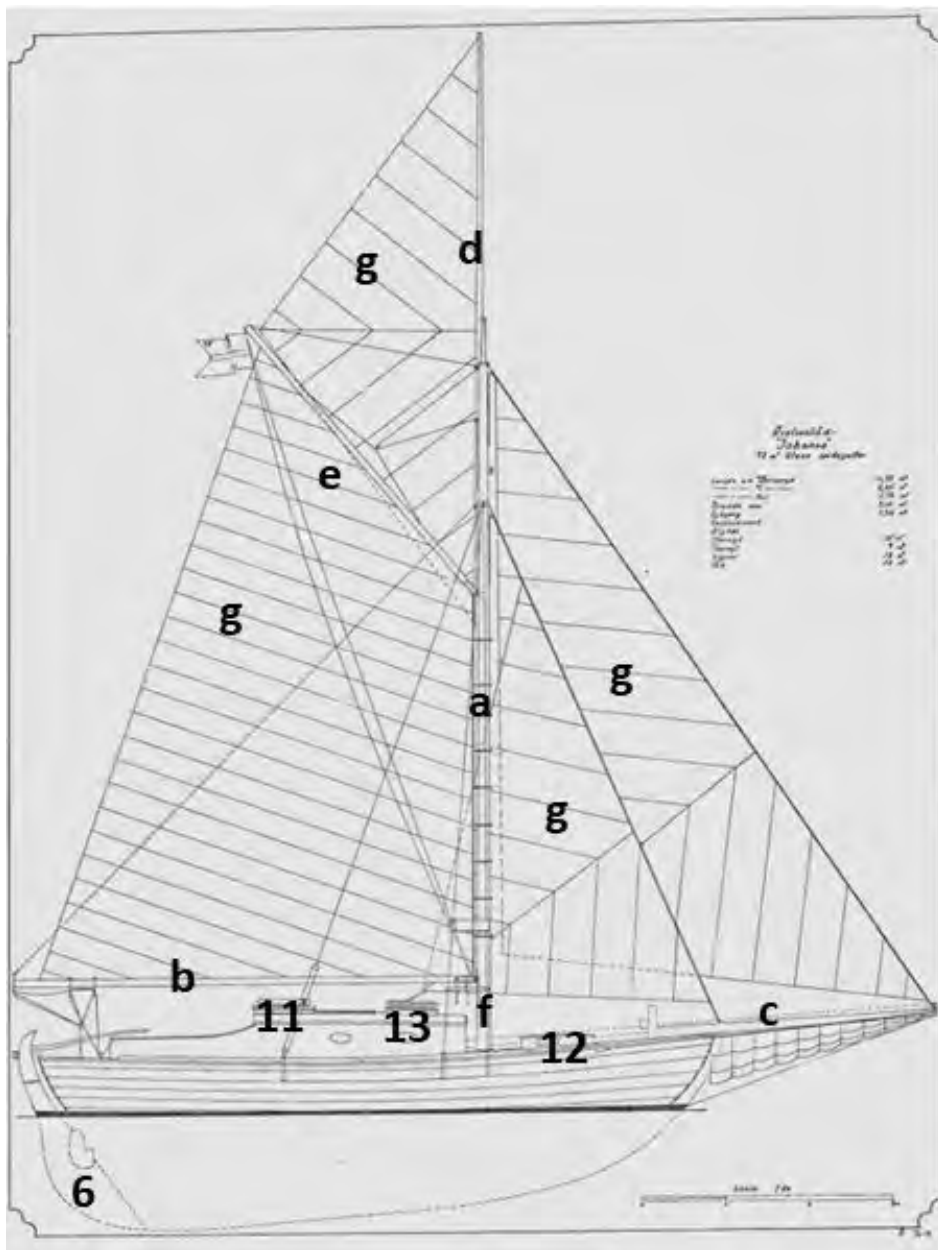
Under forarbejdet med etablering af
Maritimt Kulturcenter Mariagerfjord
opstod en ide hos en gruppe af tidli-
gere ejere og brugere af Johanne om
at bringe den tilbage til Hobro og
lade en restaurering indgå i centrets
formidling om traditionel træskibs-
bygning.

Den 17. januar 2019 lykkedes det at
overtage Johanne. Den 24. oktober
2019 blev Bådelaugets Esther-
Johanne stiftet i Skibstømrerhuset i
Hobro med 22 deltagere, heraf flere
tidligere Esther og Johanne ejere og
gaster fra Randers- og Århusiden.

Den 7. februar 2020 kom Esther-
Johanne ad landevejen tilbage til
Hobro. På Bådelaugets første ordi-
nære generalforsamling den 25. fe-
bruar 2020 overdrog køberne Johan-
ne til Bådelaugets, og det blev samti-
dig vedtaget at navnet fremover skal
være Esther-Johanne.



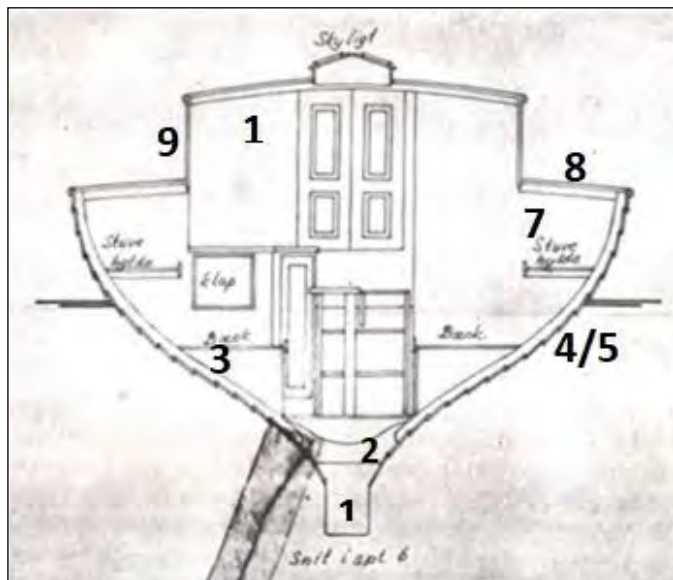
På Ebeltoft Vig 1973.



Restaureringen

Størstedelen dele af riggen er intakt. Den gamle mast (a), bom (b), klyverbom (c) og topstangs-rå (d) er i fin stand. Storsejlets gaffel (e) skal fornyes, det samme gælder stag, vanter og tovværk. De originale blokke, naglebænke og kofilnagler (f) er medtagne og skal repareres. Fra den sidste aktive tid ligger et komplet, stort set nyt sæt sejl (g) klar til at blive taget i brug igen.

Restaureringen af skrog, dæk og cockpit omfatter: Kølplanken (1), bundstokke (2) og enkelte spanter (3) skal udskiftes. En del af klædningsplankerne (4) skal udskiftes, hovedsagelig på grund af tørringsskader, en stor del af klinkerne (5), muligvis alle, skal udskiftes. Rorbladet (6) skal fornyes. Dæksbjælkerne (7) vurderes at være i orden, dele af dækket (8) forventes at skulle udskiftes. Ruf- og cockpitkarm (9) skal sættes i stand, rufbjælkerne (10) skal nærmere vurderes. Nedgangs-kappe (11), forluge (12) og skylight (13) kan genanvendes efter mindre reparationer.



Bådelaug Esther-Johanne

Bådelaugets formål er at restaurere og bevare kragejollen Ester-Johanne, bygget 1919 i Hobro, for eftertiden og stille den til rådighed for offentlige formål, til aktiv formidling for børn, unge og voksne af traditionelt bådebyggerarbejde, fartøjsvedligeholdelse og lystsejlad i tilknytning til Maritimt Kulturcenter Mariagerfjord.

Du kan blive medlem af laug et eller bare støtte arbejdet økonomisk. Kontakt laug et:

Oldermand Paul Erik Bidinger, mobil: 2299 9250, mail: paulerik@bidinge.dk

Kasserer Lars Keld Hansen, mobil: 4056 7751, mail: lars.keld.hansen@gmail.com



Den originale skydekappe og de smukke døre ind til kahytten venter på renovering.

Den elegante dansker: W-båden

Elegant W-båd kom frem i 1936. Baron Ernst Wedell-Wedellsborg designede den 9,5 meter lange W-båd, der er bygget 16 af siden 1936. Den kom til, fordi Dragen var for sløv. En af ejerne er Frederikshavn-sejler Finn Hørup Nielsen.

Af Troels Lykke

47 centimeter. Så lavt er fribordet på den gudesmukke W-båd, der også kan prale med en sylespids stævn, slank facon og en længde på næsten ti meter.

Nøgletallene er i orden på den langkølede båd, hvor linjerne, lige før 2. Verdenskrig, blev slået af Baron Ernst Wedell-Wedellsborg fra Thurø.

Han var stærkt inspireret af Dragen, der blev tegnet i 1928. Dog har W-båden et skarpere forskib i forhold til Dragen, der er forholdsvis buttet.

"W-båden kom frem, da flere mente at Dragen uden spiler og genua ikke var udfordrerne nok til kapsejlad. W-båden

blev længere og hurtigere, men da man moderniserede Dragen (med blandt andet spiler, red.), så stoppede produktionen af W-båden", forklarer W-båd-ejer Finn Hørup Nielsen om båden man også drejer hovedet efter fordi den har et langt flot teakdæk.

Især efter Frederikshavn-sejleren, der i 2000 selv monterede nyt finerdæk med teak ovenpå. Skroget, der er bygget i Oregon pine på svøb uden spanter, blev samtidig rensset indvendigt og lakeret, mens glasfiberen på ydersiden blev sprøjtemalet.

Alu-mast og ingen genua

72-årige Finn Hørup Nielsen, der købte sin W-båd helt tilbage i 1972, skiftede også træmasten ud i 90'erne med en alu-mast, hvor han placerede forstaget højere oppe på masten, så der blev plads til en større fok.

"Før den tid havde jeg både en fok og genua, nu har jeg kun en fok, men sejlarealet er det samme. Det er dejligt at vi ikke længere skal skifte forsejl, men jeg mangler da lidt fart i let luft i dag", forklarer sejleren, der er en tidligere dreven OK-sejler og han har da også vundet både Fyn og Sjælland Rundt, men det er en andenplads overalt i 90'erne på Tjörn Rundt med 2000 deltagere, der står som det bedste resultat.



Her sejler W-båden under Palby Fyn Cup. Ejerens Finn, der nu er 72 år, fortæller om deres bedste resultat: Det var vores andenplads overalt efter LYS-tal i Sverige under Tjørn Rundt i 90'erne, hvor 2000 både deltog. Desværre kostede en klodset spilerbomning, før mål, en samlet sejr.

På tur mod Fyn rundt-sejlads

Efter nogle års pause fra W-båden, sejlede han i 2017 Palby Fyn Cup fra Bogense med sin gode ven, den to år ældre Knud Von Lillienkjold og sin ældste søn Rasmus. Men det var lige så meget turen fra Frederikshavn og ned til Bogen-se, der blev en god oplevelse med sin ven.

”Knud og jeg tog på en spejdertur, der med kapsejladsen, tog ti dage frem og tilbage, hvor vi levede primitivt på vej til sejladsen. Vi besøgte havnene i Grenå, Bønnerup og Tunø, før vi kom til starten i Bogense. Det kan sagtens gå, der er to rørkøjer i båden og med et kogeblus, rugbrød og rødvin, har man alt hvad der behøves”, forklarer den pensioneret skibssingeniør Finn Hørup Nielsen.

Han ved endnu ikke ved om han vil sejle Palby Fyn Cup i 2018. Han bruger nemlig primært sin 42 fods selvbygger-båd, som han sejler i med hustruen. En båd, de to har sejlet helt til Skotland, Irland og videre ned i Middelhavet og tilbage til Frederikshavn.

Sejler fra H-båd

Men det er i W-båden at han henter den største sejlerglæde, selvom den har besværlige bakstag, der skal slækkes og hales i vendinger og bomninger.

”Den er ikke underrigget, men er hurtigst i syv-otte m/sek. og sejler normalt lidt hurtigere end en H-båd, især med slæk på skøderne. Båden er utrolig velafbalanceret på roret, men må ikke krænge over 20-25 grader på kryds ellers driver den, men W-båden er ikke lumsk, man kan stole på dens egenskaber. Også på halvvind med spiler oppe er den ikke luggerig på grund af den lange vandlinje og det smalle skrog, men man skal helst være tre til at sejle den under en Fyn rundt for eksempel”, forklarer Frederikshavn-sejleren.

Ti centimeter vand over dørken

Han har dog været i krise med båden under en Møn Rundt, hvor der ved Farø kom vand ind i det store, åbne cockpit, under en kraftig tordenbyge.

”Vandet løb ind, da bommen gik i vandet og derfor ville båden ikke rette sig op, den blev ved med at trække båden til læ, der stod der ti centimeter vand over dørken, og den rettede sig først op da storsejlet blev halet ned, og faktisk kan båden godt synke, men jeg har ikke hørt om W-både, der er sunket”, fortæller Finn Hørup Nielsen, der også fortæller at båden kræver godt sejlerøj, da båden går lige gennem bølgerne på kryds, så vandet står ind over.

-Men selv med godt sejlerøj bliver man våd, forklarer han.

W-bådens historie – Dragen var for sløv

I en kreds af sejlere i Kongelig Dansk Yachtklub opstod ønsket om en entypebåd, der førte spiler, hvilket Dragen manglede i starten.

Det medførte, at Ernst Wedell-Wedellsborg, Thurø, som var begyndt at arbejde som selvstændig konstruktør, tegnede W-båden i oktober 1935.

Der blev i første omgang bygget otte W-både på Nordbjærks Bådeværft i Skovshoved i 1936. Først hed båden ”En 25 kvm entypebaad”, men hurtigt fik den betegnelsen ”W-båd” efter konstruktørens navn Wedell-Wedellsborg.

Det var bestemt mere ”mundret”. Det fortæller den kendte sejler-forfatter Bent Lyman i bogen ’Jeg er sejler, Hvide Sejl og Danske Lystbåde’. Onde tunger påstod, at ”W” stod for dobbeltvåd. I foråret 1936 var der en Sports- og Idrætsudstilling i Forum, København, og her udstilledes W-båden, som vandt behørig opmærksomhed for sine smukke linjer. Der blev i alt bygget 15 W-både i 30’erne, og kun to blev bygget på andet værft, bl.a. Børresen i Vejle.

I forbindelse med klassens 50-års jubilæum i 1986 byggede Jørgen Nevermann i Nykøbing Sjælland W-båd nr. 16, da der kun var ni W-både tilbage.

Der var solgt flere W-både til USA. Samme år blev W-båds stævnerne genoptaget og klassen fik en renæssance som aktiv entypeklasse.

Efter at W-båds klassen gennem de to første år havde vist sin berettelse med hurtighed, sødygtighed og let håndtering



Data er specifikke for Finn Hørup Nielsens båd.

Konstruktør: Baron Ernst Wedell-Wedellsborg

Længde overalt: 9,50 m

Længde i vandlinjen: 6,50 m

Bredde: 1,85 m

Dybgang: 1,26 m

Vægt: 1.753 kg

Kølvægt: 850 kg

Mastehøjde over dæk: 10,10 m

Storsejl: 19,15 m²

Fok: 11,04 m²

Spiler: 32.25m²

Materiale: Oregon pine beklædt med glasfiber.

Mastalu eller træ

Sovepladser: 2 rørkøjer

Antal om bord: 3 eller 4 personer

Brugtpriis: 85.000 kr.

Antal bygget: 15 styk

Senest bygget: 1986

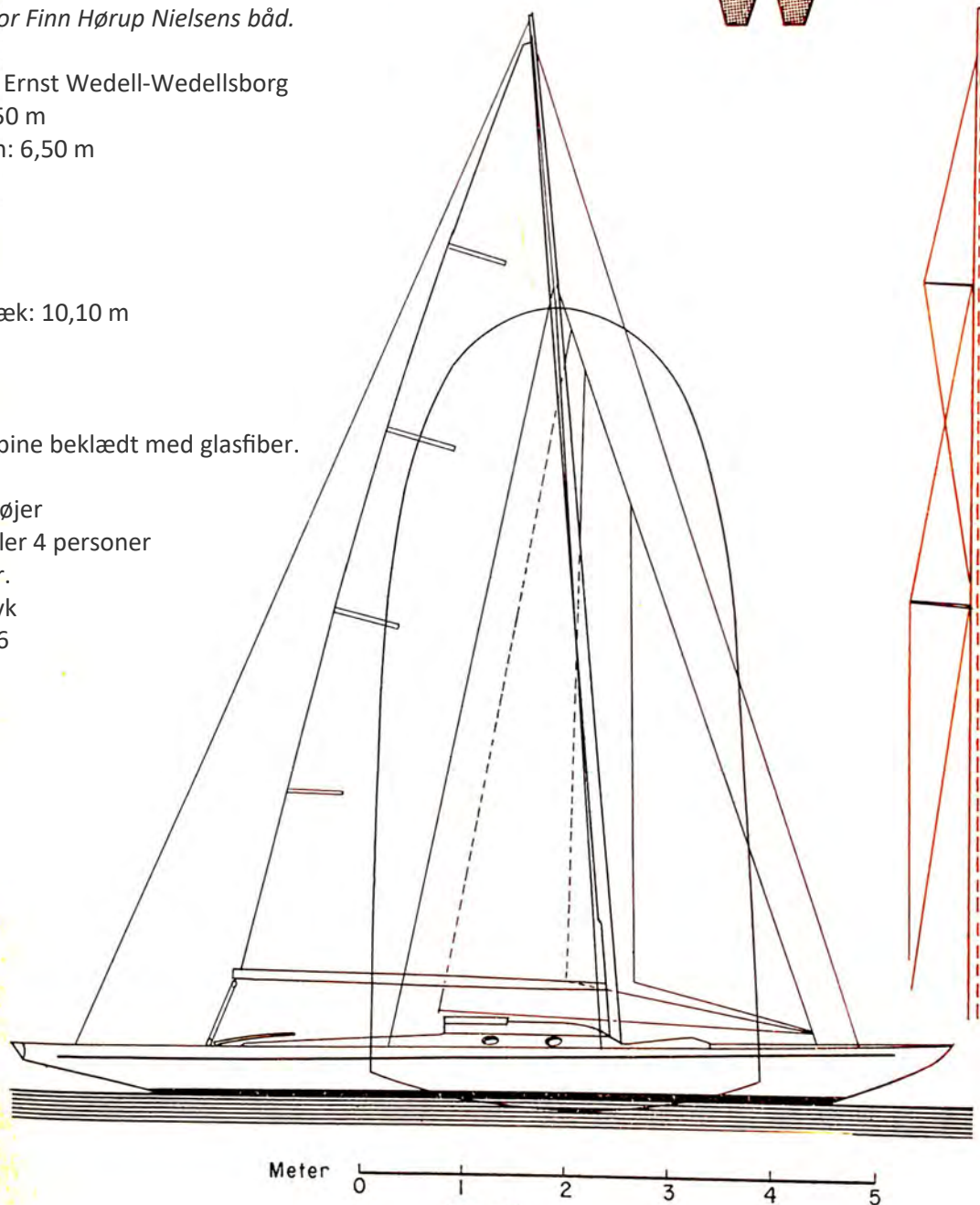
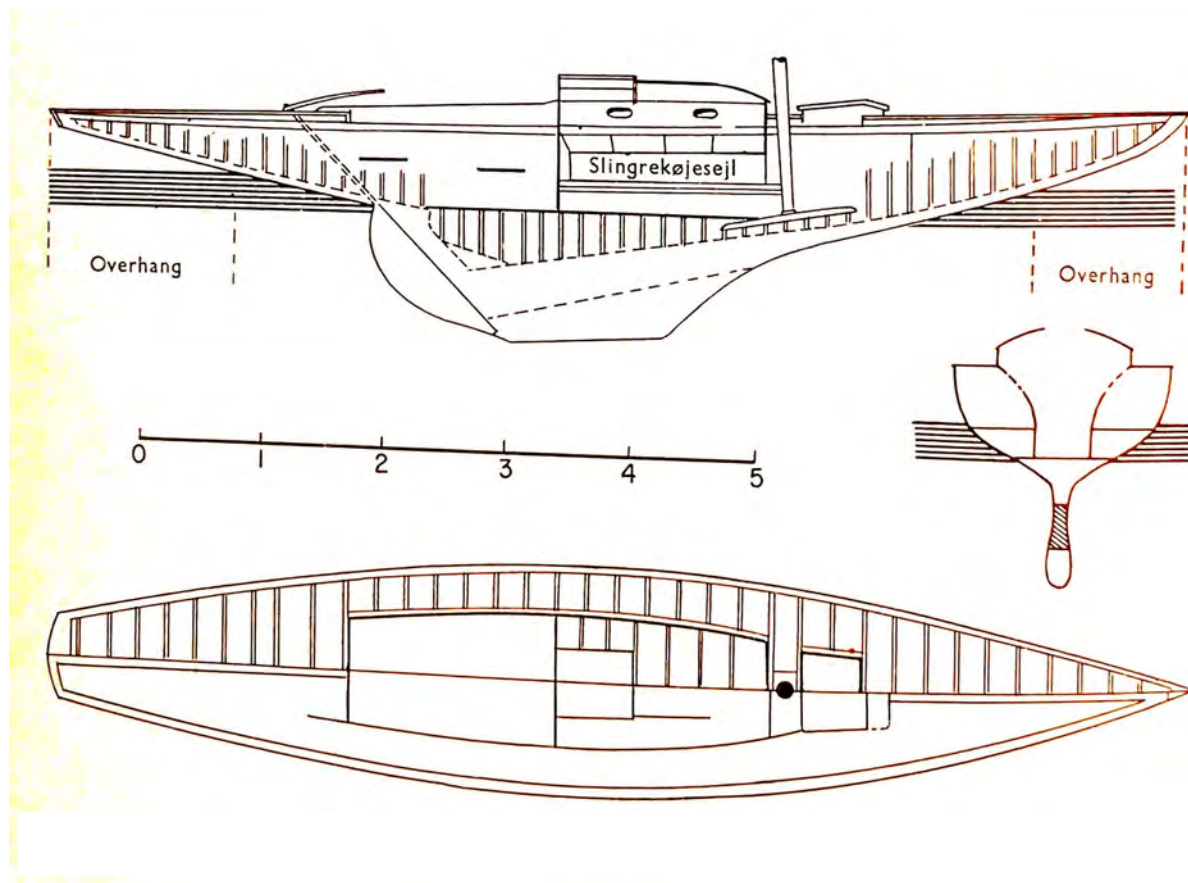


Fig. 46.

parret med skønhed og elegance, blev klassen suppleret til de omtalte 15 fartøjer i 1939. W-Båden blev bygget i Oregon-pine, hvor bordene var limet sammen, en ret ny byggetode.

W-båden var klædt op på dobbelte askesvøb. I 70'erne blev flere W-både belagt med glasfiber, og derved holdt klassen længe stand. De gamle limede klædninger holdt ikke og blev utætte, forklarer forfatter og langturssejler Bent Lyman, der desværre døde alt for tidligt.

Tidligere skibssingeniør Finn Hørup Nielsen har haft sin W-båd siden 1972. W-båden står på en trailer, når den ikke bruges. Privatfoto



Konstruktøren Christian Enevold Hansen



Af Ove Juhl



KONSTRUKTØR ENEVOLD HANSEN

Braad, 30 m² Øresundskrydser, konstrueret og ejet af Enevold Hansen. Der er blevet eksperimenteret med riggen, da der findes tegninger af gaffelrig, gunterrig, bermudarig med krum mast og almindelig bermudarig. Det ser ud til, at Braad er bygget med gunterrig, da denne er dateret 1918, de øvrige rig-tegninger kom til senere. I årene 1919 til 1921 deltog Braad i 20 kapsejladser og vandt 38 første og ærespræmier. Den blev solgt til København og forsatte med at vinde mange præmier.



Bådebyggeri i provinsen

Indtil omkring år 1900 var med få undtagelser alle lystfartøjer bygget i Københavns området. Dog var der i provinsen Eggert Benzon i Nykøbing Falster og Sophus Weber i Svendborg, som var stort set ene om at bygge lystfartøjer. Thomas Vang i Løgstør havde omkring år 1900 konstrueret og bygget to kuttere efter forbillede fra det engelske sejlportsmagasin "The Rudders".

Hidtil var de fleste lystfartøjer i provinsen ombyggede erhvervsfartøjer, typisk kragejoller, og kuttere importeret fra København. Mange af bådene, der kom fra København, var bygget til SL reglen, spinkelt bygget og med kort levetid.

Christian Enevold Hansen mente at kunne konstruere disse sofistikerede lystfartøjer, og dette sammen med, at der var penge mellem hænderne på håndværkermestrene i tiden før første verdenskrig, gjorde at der kom gang i byggeriet af lystfartøjer i Aarhus. Det var dog med nogen nervøsitet, at bådebyggerne gik i gang med at bygge "moderne" kølbyggede både med udvendig køl i stedet for indenbords ballast.

Jysk sejllunion

I 1909 blev Jysk Sejllunion startet på initiativ af Aarhus Sejlklub, den blev startet som modvægt mod KDY, og ud fra ønsket om en fælles målregel, som KDY modsatte sig. Jysk Sejl Union ønskede at danne en Dansk Sejllunion, men KDY modsatte sig og foreslog i stedet, at provinsklubberne meldte sig ind i KDY, samt at holde en årlig sejlerdag, hvor de fælles problemer kunne behandles, hvilket blev vedtaget.

Efter at SL-reglen blev udfaset i forbindelse med meter R reglens indførelse, savnede provinsen en målregel til de mange forskellige både, her pressede Jysk Sejllunion på, og det var ikke kun i provinsen, der manglede en målregel, så endelig i 1914 lykkedes det at danne målreglen NL National Længde.

Jysk Sejlunion og Spidsgatteren

Jysk Sejlunion udskriver i 1926 en konkurrence om en 30 og en 45 m2 Spidsgatter. Formanden for Sejlklubben Sundet bragte forslaget om en Klassespidsgatter op på sejlerdagen uden held, derefter foreslog Utzon Jysk Sejlunion at udskrive en konkurrence, og det blev støttet af Frem, Sundet og KAS.

Resultatet af konkurrencen blev at Utzon vandt i 45 m2 klassen, Berg og A. Witt delte andenpladsen. I 30m2 klassen fik Berg førstepladsen og Utzon andenpladsen. Jysk Sejlunion tog tegningerne med til sejlerdag 1927, hvor samtlige delta-gende klubber støttede, at der blev en klasse for 30 og én for 45 m2 Spidsgatter. Der blev nedsat et udvalg, bestående af Knud Degn, P. Saabye, Enevold Hansen, Utzon og Berg, der skulle udarbejde klassereglerne.

Det blev en svær opgave at få de fem konstruktioner indpas-set i reglerne, og Utzon, der ikke deltog i det første møde, valgte at udtræde efter kritik af hans forslag, efter en del ballade indtrådte Kofoed fra Odense i stedet for Utzon, og i 1928 kunne klassereglene for Spidsgatter vedtages, der skulle dog gå lidt tid inden Spidsgatterklassen kom i gang, de første 30 m2 blev bestilt af Jysk Sejlunion og senere solgt til priva-te.

Konstruktøren

Ingeniør Christian Enevold Hansen var en jysk sejlsports-mand og mangeårig formand for Aarhus Sejlklub og Jysk sejlunion. Ud over dette var han en aktiv konstruktør og ejer af 10 både fra 1903 til 1956, han sejlede ivrigt kapsejladser med sin bror Viktor Hansen som gast, det blev til mere end 160 præmier, ja nogen nævner, at det blev til op i nærheden af 400 præmier.

I sit arbejdsliv var Enevold Hansen ingeniør i Christiani & Nielsen, Aarhus Afdeling. Efter at Enevold Hansen begyndte at konstruere både, blev han kort og godt omtalt som "Konstruktøren", han havde dog også et øgenavn "Storken", som hentydede til hans højde på 1,90, og det fortælles at han fyldte et rum godt ud, og der blev lyttet, når han sagde

noget. I mange år var han Aarhus Sejlklubs og Jysk Sejluni-ons markante repræsentant på Sejlerdagen. I DFÆLs register er han nævnt som C. E. Hansen og forholdsvis anonym med kun to både.

Enevold Hansen blev født d. 6. August 1893 i Aarhus, og første gang, vi hører om ham, er da han i 1912 kun 19 år gammel udnævnes til fartøjsinspektør i sejlklubben. I 1914 ud-skriver Aarhus Sejlklub en konkurrence om at tegne en 15 m2 kutter, Enevold Hansen vinder konkurrencen og Aarhus Sejlklub får en 15 m2 bygget af skibsbygmester Schrøder

6-meteren Dana ved Cannes før Enevold Hansen ejer bå-den, det er Kong Christian den 10ende ved roret.



KONSTRUKTØR ENEVOLD HANSEN

Nielsen, Aarhus, båden bortloddes mellem medlemmerne og grosserer S. Justesen vandt den, han skænkede den samme aften til Aarhus Sejlklub som øvelsesbåd.

I 1920 kommer Enevold Hansen i Aarhus Sejlklubs bestyrelse og i 1927 blev han formand, Enevold Hansen var i to omgange formand, 1927 til 1930 og 1939 til 1945. Han var også i en årrække formand for Jysk Sejl Union. Også ungdomsarbejdet havde hans bevågenhed, han sejlede på tur med juniorerne med afgang kl 0400 søndag morgen, det var før lørdagsfriheden.

I 1947 blev han Æresmedlem af Aarhus Sejlklub. Han var også aktiv som chef for marine hjemmevernet i Aarhus efter anden verdenskrig. Efter hans død i 1956, han blev kun 72 år gammel, overdrog hans enke 130 af hans sølvpokaler til Aarhus Sejlklub, de skulle bruges som fremtidige vandrepokaler til størst mulig gavn for sejlsporten.

Bådejeren

Enevold Hansen var ejer af i alt 10 både, sjovt nok kun en enkelt af hans egne konstruktioner, 30 m2 Øresundsklassebåden Braad. Han var ejer af fire 6 metere, den sidste 6 meter, Dana beskrives som en hurtig allround båd og var fryg-



6mR, Grethe, Enevold Hansens første 6mR ud af de fire han ejede.

tet overalt. Efter Dana havde han og broderen Victor Hansen en Nordisk Folkebåd "Makker", de var ikke specielt imponerede, "sikke en gyngest" var deres udtalelse om den, men det har nok været behageligt at undvære spileren.

Både, som Enevold Hansen selv har ejt:

Larken: Amerikansk båd med sværd og lærredsovertræk

Duo: Klinkbygget kragejolle med sprydsejl

Elektra: Klinkbygget kragejolle med sprydsejl, Vejlefyrdtype

Grethe: 6 meter R tegnet af Ing. L. W. Ussing

Miss: 30m2 Øresundsklassebåd tegnet af Ing. Jens Svendsen

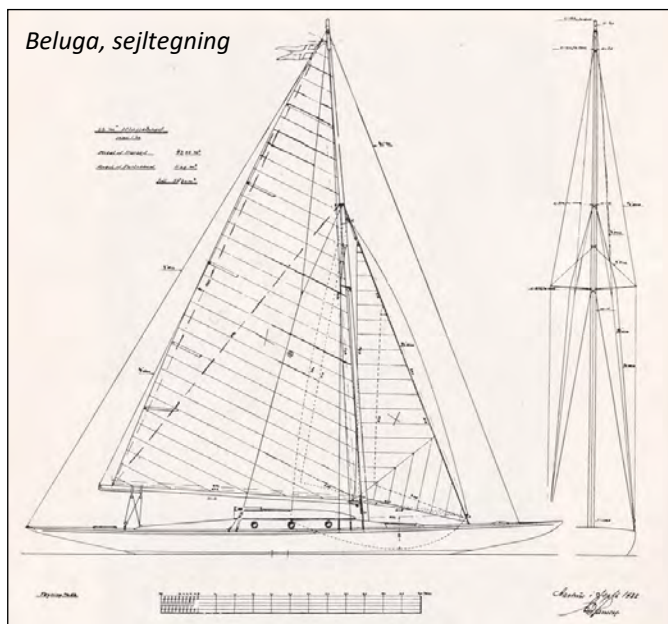
Braad: 30m2 Øresundsklassebåd, tegnet af Ing. Enevold Hansen

Carina: 6 meter R tegnet af Gustav Estlander, Stockholm

Caprice: 6 meter R tegnet af Ing. Henry Rasmussen, Bremen

Dana: 6 meter R tegnet af Morgan Giles, London

Makker: Nordisk Folkebåd



Enevold Hansens konstruktioner

Der blev bygget ca. 26 både efter hans tegninger, og tiden omkring 1920 blev mange både rigget om til bermudarig,



Dia, 55 kvm. klassebåd, er nu under restaurering i Aabenraa sejlkлуб.

dertil lavede Enevold Hansen ca. 37 tegninger til ændring af rig og sejl.

Både, som Enevold Hansen har konstrueret:

Enevold Hansen konstruerede selv omkring 26 både.

1914 Nutte: 15 m2, bygget af Schrøder Nielsen, Aarhus, Udlodningsbåd for Aarhus sejlkлуб. Nutte blev vundet af grosserer S. Justesen, der skænkede den til klubben som øvelsesbåd, den blev solgt i 1920 for 750 kr.

1914 Nora: 30 m2, bygget af Schrøder Nielsen, Aarhus til maler Rygaard, Aarhus.

1914 5 stk. 22m2 Sct. Clemensbåde: Bygget af Schrøder Nielsen, Aarhus. Fem både bygget, en til København, en til Aarhus, en til Ebeltoft og to til Norge

1917 Ems II: 30 m2, bygget på Løgstør Skibsværft til toldassistent Cortzen, Aarhus.

1917 Haps: Søsterbåd til Ems, bygget på Løgstør Skibsværft til købmand Hans Christensen, Aarhus.

1918/19 Darlingbådene 40 m2 Øresundsklassebåd: Bygget på Aarhus Yachtværft, der blev bygget 7 i alt, til slagtermester M. P. Jørgensen, glarmester A. Petersen, direktør V. Elmer, fabrikant H. Nielsen, alle Aarhus, de øvrige blev solgt til Sverige

1918 Braad 30 m2 Øresundsklassebåd: Bygget på Aarhus Yachtværft til Enevold Hansen selv.

1918 Hex Søsterbåd til Braad: Bygget ved siden af Braad, til snedkermester Georg Hofmann, Aarhus.

1919 Klyde 30 m2 Øresundsklassebåd: Bygget på Aarhus Yachtværft til købmand E. Pannier, Aarhus, denne båd er oprindeligt bygget med gaffelrig, og i 1928 ændrer Enevold Hansen den til bermuda-rig.

1919 Mærket "VIC" 30 m2 Øresundsklassebåd: Konstruktion indsendt til KDYs konkurrence om en 30 m2 Øresundsklassebåd, der indkom 20 forslag, og arkitekt O. Dahlstrøm og konstruktør Henry Hansen delte førstepræmien på 1500 kr. og andenpræmien på 500 kr. Der blev ikke bygget efter tegningen.

1919 Gurli: 45m2 moderne kragejolle, bygget af Schrøder Nielsen, Aarhus, til buntmager Valdemar Nielsen, Aarhus, året efter blev den solgt til Bergen.

1919 Balla Nora: 40 m2 Spidsgatter, bygget af Schrøder Nielsen, Aarhus, til dekoratør Nielsen, Aarhus, den blev senere solgt til Malmø.

1920 Dia 55 m2 Klassebåd: Bygget på Skive Yachtværft til maler Rygaard, Aarhus, båden eksisterer stadig med navnet Najaden og er ved at blive restaureret i Aabenraa

1921 Naja 55 m2 Spidsgatter: Bygget på Aarhus Yachtværft, billedskæremester Østerberg, Aarhus. I 1927 har Enevold Hansen lavet en sejlttegning med et forslag til bermudarig.

1923 Beluga 55 m2Klassebåd: Bygget 1922/23 på Aarhus Yachtværft til direktør V. Elmer, i 1941 har Enevold Hansen lavet en køltegning med forslag til en jernkøl, det kan tyde på at en blykøl er udskiftet med jernkøl. Omkring 1980 hjemhørende i Næstved.

1923 Fylla 8,5 m. Spidsgatter: Bygget på Aarhus Yachtværft, til E. Schawo-Nielsen, Aarhus. I 1927 har Enevold Hansen lavet en sejltegning med et forslag til bermudarig.

Enevold Hansen på dommerskibet, nr. 5 fra venstre.





Aarhus Yachtværft 1921. Her blev mange af Christian Enevold Hansens konstruktioner bygget.

Kilder

Aarhus Sejlklub 1879 – 1929

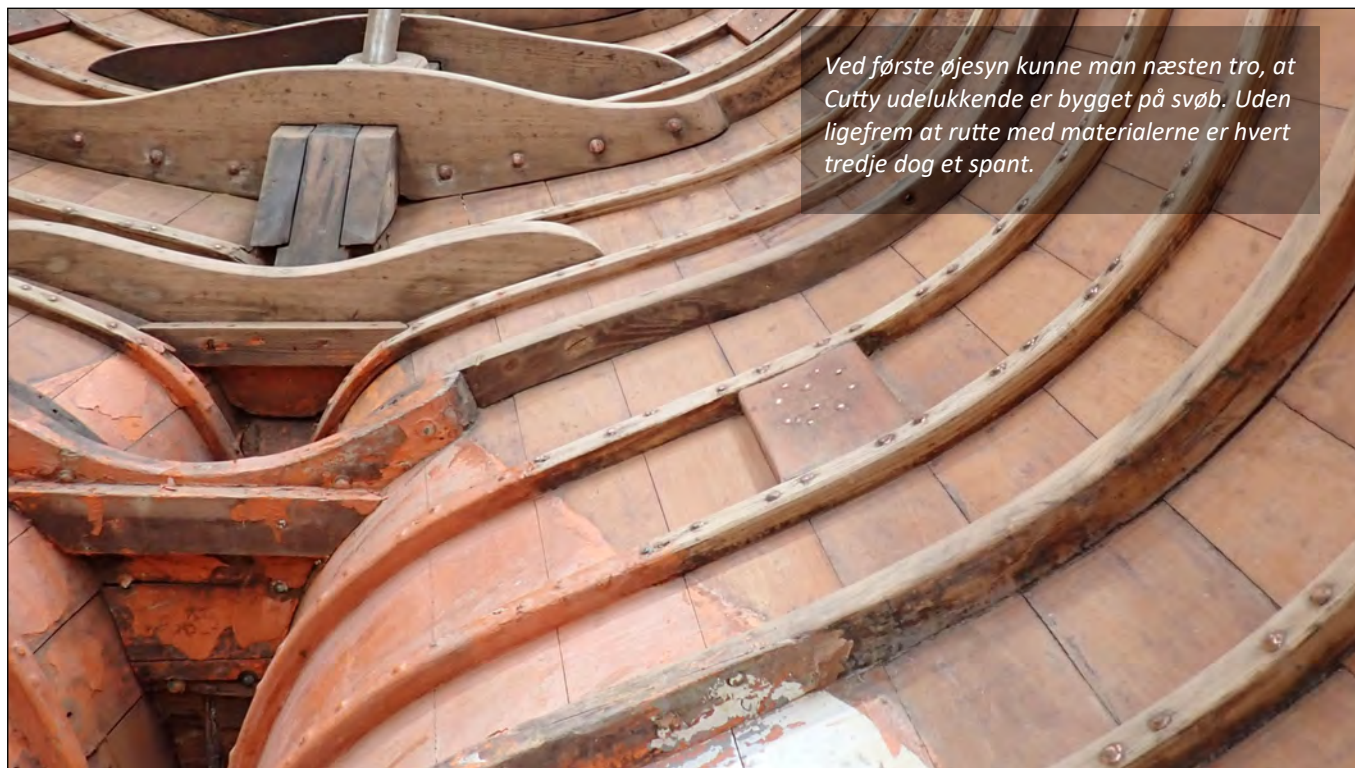
Sejlsport på Aarhusbugten i 100 år (1979)

Georg Hofmanns korrespondance med Handels og Søfartsmuseet, Kronborg om overlevering af Enevold Hansens tegninger.

www2.statsbiblioteket.dk/mediestream/

Jan Ebert, Danske Lystbåde

Sådan lidt over det hele...



Af Carl Mangor

På Danmarks Museum for Lystsejlsads er en gruppe frivillige i gang med at renovere 6mR-båden Cutty fra 1931. Klassisk Træbåd følger løbende arbejdsprocessen og dykker ned i Cuttys historie.

Vinteren er traditionelt en aktiv tid blandt de frivillige på Danmarks Museum for Lystsejlsads. Forsamlingsloftet på 5 personer satte derfor en effektiv stopper for museets aktiviteter. Hen mod nytåret blev der lukket ned. Værktøjet blev i skabene og kaffekopperne stod på hylderne.

Hen på vinteren, da det hele lattede lidt, meldte Cutty-folkene sig - delvist og midlertidigt - ud af fællesskabet og fandt en anden arbejdsdag, så de kunne mødes indenfor restriktionerne.

Ved at arbejde på forskudt tid, er der kommet så meget gang i projektet igen, at næsten hele den gamle 6-meter R-båd nyder godt af arbejdet.

Indvendig har skraber, deltasliber og sandpapir afrenset en større og større del af gammel blymønje og lak.

I det øverste bord var den gamle mahogni godt medtaget. Der er derfor fjernet et par tommer af bordets bredde hele vejen rundt. Der er også næsten gjort klar til at lime planken op i sin fulde bredde på ny.

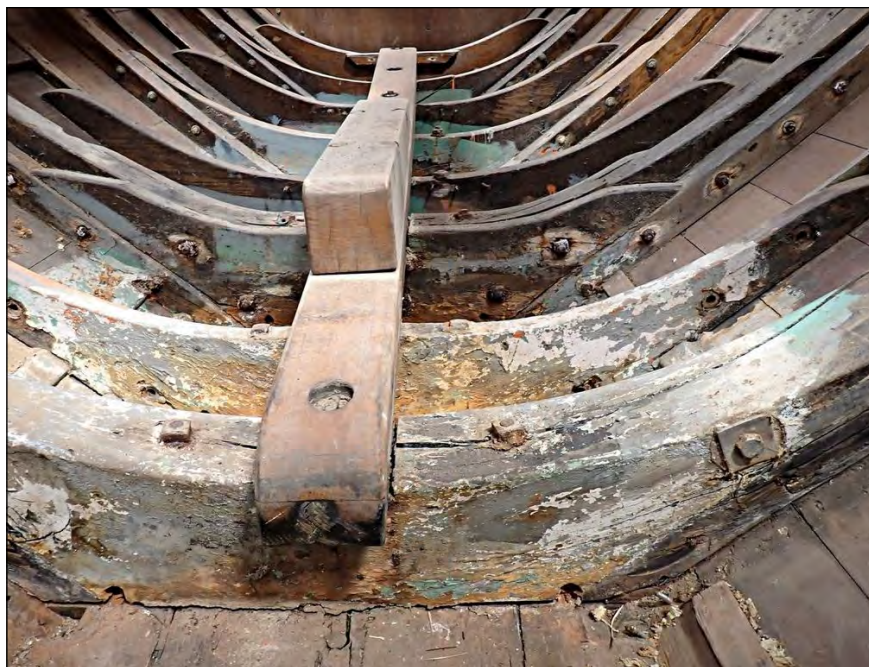
Tømmeret mellem stævn og dæk var også noget medtaget, så her er der lagt nyt egetræ i, og ude agter er et nyt spejl ved at tage form som erstatning for det gamle.

Renoveringen sigter ikke umiddelbart efter, at Cutty skal kunne komme i vandet. I første omgang er ambitionen at bringe den i fin stand til udstilling med sin oprindelige dækkonstruktion. Det betyder at køl og bundstokke forbliver i den nuværende kritisable tilstand. Hvis og når, der senere bliver tale om renovering med søsætning for øje, skal det igangværende arbejde udføres en måde, så der ikke bliver tale om dobbeltarbejde. Det har medført, at de steder, hvor spanterne er i så ringe forfatning, bliver de udskiftet fra bundstokken og op til dækket. På den måde er det muligt, både at genetablere Cuttys dæk, som det var 1931, samtidig med, at der ikke er lagt hindringer i vejen for et fremtidigt arbejde.

Og så blev det lige pludselig forår - og mere presserende opgaver trængte sig på for den faste stok. Bådene skal i vandet og udstillingen gøres klar til publikum. Så kik ind på Danmarks Museum for Lystsejlad, hvis sommerturen bringer dig gennem Svendborg Sund.

*Øverst t.h.
Forberedelse til det nye dæk.*

*Nederst t.h.
Et pænt udsnit af årsager til
den begrænsede renovering.*



SVENDBORG

6M R CUTTY



Fra erhvervsfiskerbåd til Fritidsfartøj

Af Per Hansen fra Han Herred Havbåde

Ude på vestkysten i Jammerbugten finder du Han Herred Havbåde ved Slettestrand. Det er en forening, som bygger og sejler med gamle kystbåde.

Foreningen blev startet i 2007. Formålet var at bevare kystkulturen gennem at bygge og bruge traditionelle klinkbyggede kystbåde. Der er bygget et moderne bådebyggeri, ansat 2-3 bådebyggere og en lærling. Der bliver bygget kopier af gamle kystbåde og der bliver bygget og repareret kystbåde til erhvervsfolkere. Projektet er støttet af forskellige fonde og EU.

Når en båd er blevet bygget eller grundig restaureret, bliver der blandt foreningens medlemmer dannet et bådelag, som kvit og frit overtager båden. Bådelaget får den fulde brugsret og vedligeholdelsespligt med alt hvad det indebærer, både økonomisk og arbejdsmæssigt.

Der er indtil videre bygget og restaureret 5 forskellige både, som er aktive med hvert sit bådelag. De fisker alle fra stranden. Der er desuden bygget to store både til erhvervsfolkere ved Thorupstrand. De er 15 m. lange og 6 m. brede. Klædningen er samlet med rustfrie stålbolte. De er ikke kalfatret, men høvlet tæt sammen i landingen, da kalfatring vil blive slået løs ved de hårde stød, når de lander.

En kystbåd skal være stærk og fleksibel; den må ikke stikke for dybt, den skal holde skruen i vandet i brændingen, den skal være en god arbejdsplads, når der arbejdes med fiskeredskaber og den skal kunne holde til de voldsomme stød, når den bliver sat ned på revlen i en høj sø. Derfor er den klinkbygget, bred og skarp i bunden agter.



Øverst:

Sejlads over revlen,

Jammerbugt, som jeg fisker med, er en kopi af en båd fra 1938. Den er 9,24 m. over alt og 3,7 m. bred, stikke ca. ½ m. Den er klinkbygget af 23 mm. eg i bunden og fyr på fribordet. Spanterne er krumvokset eg, som er klinket sammen med klædningen. Under kølen er der en svær jernskinne, hvor der er øjer, både for og agter til at sætte udhalerviren og indhalerviren fast i. På bunden er der slidlag af bøg og nylon til at tage sliddet, når den bliver trukket over strandens sand og grus.

Vores bådela har også en nybygget havpram med påhængsmotor, som bruges til kortere fisketure med 2-3 mand. Den er også klinkbygget af eg med krumvoksede spanter og slidbund som den store båd. På begge både skal slidplankerne skiftes regelmæssigt, da det slider hårdt på dem at blive slæbt gennem strandens sand og grus.

Til udsætning og ophaling har vi et spil, som kan trække 60-70 ton! Ude i havet ligger der et anker på flere ton, som er forbundet med en blok, hvor igennem viren skæres.

Der skal altid være en skipper på alle ture. For at blive skipper, skal man have duelighedsbevis, førstehjælp, vhf og bestå en praktisk prøve, som kræver, at man er helt fortrolig med maskinen, lænsesystem, navigationsinstrumenterne, sejlads over revlerne og landing på stranden. Man skal kunne betjene spillet og vores traktor.

En fisketur begynder med at vi samler et hold, typisk er vi 6-7 stykker. Det foregår på SMS. Så mødes vi på stranden, hvor vi lægger båden, aftaler med en spilmand, sætter udhalerviren på båden, slæber indhalerviren ned i strandkanten så den er klar, når vi kommer ind. Så giver vi signal til spilmanden og han haler os ud. Når vi flyder, frigør vi udhalerviren. Mellem stranden og første revle er der en smal rende, kilen. Tit må vi sejle i kilen for at finde et sted vi kan komme over revlen. Landingsforholdene forandres tit og revlerne flytter sig.

Sommetider kan vi sejle ret ud over revlen. Andre gange

skal vi finde et hul, hvor vi kan komme ud - ofte må vi prøve flere steder. Vi skal læse brændingen på revlen for at finde et hul, ellers må vi prøve at grave os over med skruen - fuld kraft ind på revlen til vi sidder fast, derefter fuld kraft bak således det skyller sand væk langs kølen, så fuldkraft frem igen. Nogle gange skal vi lave flere fremstød før det lykkes.

Så er vi på havet! Vi fisker med garn, pilker eller fisker på anden måde - alt efter hvor vi tror, der er fisk! Når vi vil ind igen, skal vi igen ind over revlen, hen til landingspladsen, hvor vi med fuld kraft sejler op på stranden, hvor vi har lagt indhalerviren klar. Så skal en mand ned af trinene på stævnen og koble ophalerviren til beslaget på kølen og op til spilhuset for at trække os op.

De fire bådela, der fisker fra Slettestrand, har forskellige arbejdsopgaver, som de er fælles om. Vi skal holde spillet i orden og smurt. Blokken i havet skal sommetider ind for at få skiftet lejer, påsat tærezink og ellers efterses. Det er et stort arbejde, hvor mange mand og to både er involveret. Vierne, som sidder på spillet, er 35 mm. De slides og rustet, så de skal skiftes, hvilket indebærer, at der skal splejse øjer! Så er der vores fælles traktor, som også skal vedligeholdes. Vi har en flåmaskine til fladfisk og en ismaskine, der laver is til at tage med på havet. Alt skal være på plads og i orden, når så mange deles om det hele.

Det har været ret spændende, at komme med i havbådene. Efter mange år som fritidssejler, i mange forskellige både, er det en helt ny verden der åbner sig. Det er ret grænseoverskridende, sætte fuld fart på, styre lige ind i brændingen og sætte båden hårdt på grund!

Du kan læse meget mere på Han Herred Havbådes hjemmeside, www.havbaade.dk

KULTURARV

KLINKBYGNING



*Øverst:
En nybygning klædes op.*

*Til højre:
En havpram, bygget til at kunne klare
den grove sø.*



Nå-h, det er dét, det betyder:

Kølsvin

Af Jørgen Heidemann

I april, da de første både var blevet søsat med succes, fik vi nogle delikate fotos at se på DFÆL- facebook:
Tørre i sumpen og ledsaget af velfortjent glæde over det rare resultat af god pleje (og godt håndværk).

Som nu dette her, hvor en ejer bl.a. skriver: "*... Herligt at mærke båden bevæge sig under fødderne på ny. Lidt blær skal der også med: - et foto af kølsvinet 2½ time efter søsætning*"



Efter en stribe andre indslag i denne tråd kom så et, der fortalte, at betegnelsen "Kølsvin" IKKE (som vi vist er mange

der har troet) betegner rummet mellem dørk og kølplanke, men en ekstra planke oven på bundstokkene.

Den fælde var jeg også selv faldet i, vildledt af et lidt "fladt" ordspil:

Svinet under dørken = kølsvinet

Svinet over dørken = Skipper

Det første kan – lidt spidsfindigt – forsvares med, at dersom der (f. eks. i et lastrum) er en egentlig dørk, vil kølsvinet ligge umiddelbart derunder. Men kølsvinet er altså ikke hele det rum, som vi i lystbådene har gavn af som stuverum for bl.a. proviant.

Så er spørgsmålet: Mon det rum har et navn ?

"Sumpen" er jo kun dets dybeste sted. Dernede, hvorfra man lænser.

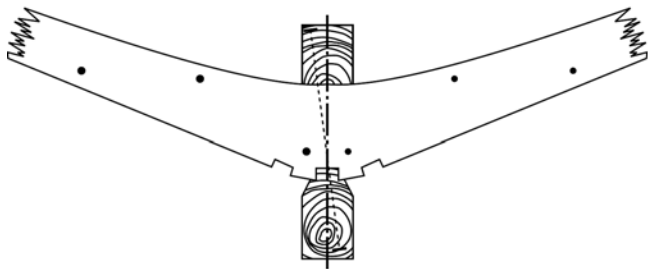
Og: Hvoraf kommer selve navnet "Kølsvin" ?

Den rette beskrivelse af, hvad kølsvinet er, findes i kort form i "Komma's Sejlerleksikon" (redigeret af Bent Aarre), hvoraf bl.a. fremgår, at det ikke er almindeligt på lystbåde, men var vigtigt for fortidens træskibe som ekstra afstivning.

I grundigere form fremgår det med illustrationer i lærebogen "Bådebygning" udgivet af Erhvervsskolernes forlag i 2002.

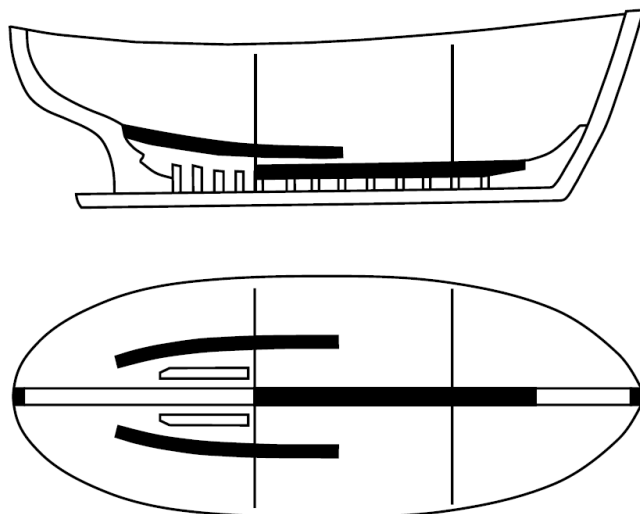
Heri står, side 73 – 74 følgende:

Kølsvin og slanger

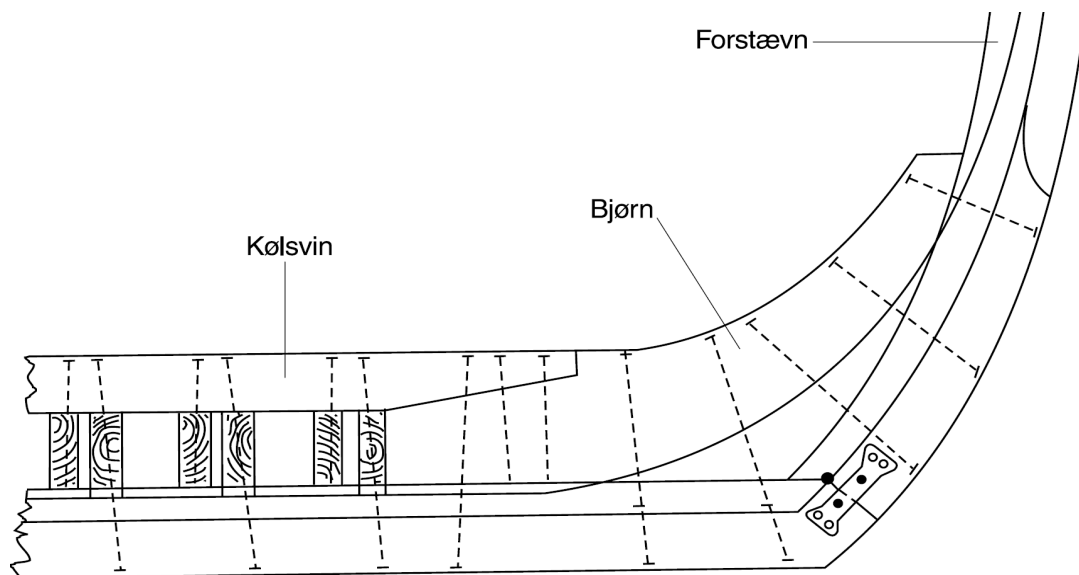


Kølsvinet er en parallel til kølen, beliggende ovenpå bundstokkene, indfældet i disse og sammenboltet med kølen gennem bundstokkene. Kølsvinets formål er at afstive konstruktionen, og med bundstokke og sitters som afstandsklods, udgør kølen og kølsvinet én stor bjælke med samme egenskaber som en I-bjælke.

Kølsvinet laskes sammen efter samme regler som kølen, hvis det ikke kan udføres i eet stykke. Lasken holdes godt fri af køllask, motorfundament og mastespor. Udføres det i mere end tre stykker, så skal der desuden ilægges et kølsvinepålæg. Dette skal være af samme bredde og $\frac{1}{2}$ højde af kølsvinet.



Hvis kølsvinet er afbrudt af indenbordsmotor, eller der er udskæringer i det, skal den mistede styrke i konstruktionen erstattes ved at indlægge sidekølsvin, også kaldet slanger, i begge sider, så tæt ved siden af motoren som muligt. Slangerne skal mindst række 3 spantefag foran motoren, og det samlede tværsnitsareal skal være mindst $1\frac{1}{2}$ gang kølsvinets areal.



Krydret bundmaling

At Jørgen Heidemann

I eftersommeren 2020 fremkom forskellige steder – bl.a. på ugeskriftet INGENIØREN's bagside – fortællinger om forminsket begroning og/eller rur-vækst på både, hvis bundmaling var tilsat chili-pulver.

Selv om emnet ikke er specielt for træbåde, blev det besluttet, at vi i DFÆL's eget regi vil prøve at kigge på om – eller hvor meget – dette har på sig.

Hvis det skulle gå helt rigtigt til, ville det nok være et emne at tage op for Dansk Sejlunion, men da der dermed måske skulle sættes et større "maskineri" i gang, kunne vi jo da godt – på mindre bureaukratisk basis – anstille afprøvning i mindre skala.

For mit eget vedkommende ville jeg umiddelbart være tilbøjelig til at henvise den slags til kategorien "ammestuehistorier" – lige som at gå til "Kloge Maren i Mosen" for at få håndspålægninger og få ordineret et glas af hendes verdensberømte "Snogespyt udvundet ved Midnat i Fuldmåneskær" i stedet for at gå til lægen og få udskrevet en recept på veldokumenteret medicin.

Hvorvidt begroninger og rur-dannelser er direkte problematiske, er måske lidt en smags sag. Personligt har jeg ikke haft store problemer med de – med tiden lidt svækkede – bundmalinger, der er i handelen. Men har da aldrig fået båden på land med ren bund og ofte haft lidt rurer enkelte steder, men ikke voldsomt generende.

Man kunne i øvrigt ellers godt få den tanke, at hvis der i disse frugter er aktive stoffer til den slags brug, ville malingsfabrikanterne jo nok have inkluderet dem i deres produkter, så der er måske ikke noget at komme efter ?

Men, på den anden side: man skal jo heller ikke bare lukke af, bare fordi der ikke er videnskabelig evidens.

Så nu prøver vi, om vi på overkommelig måde kan kigge på det, uden at der går så meget videnskab i det, at vi mister overblikket.

Det er vist noget, der kan udføres så enkelt, at vi godt kan opfordre interesserede til at udsætte nogle simple prøveemner under de lidt forskellige vandmiljøforhold, vi har rundt omkring (saltindhold, strøm etc.)

DFÆL nedsatte en arbejdsgruppe til at håndtere. Med forningens næstformand, Ole Ingvar Olsen, som tovholder og



undertegnede som bistand til at tilrettelægge forsøgene og med velvillige medlemmer som aktive test-deltagere. Efter lancering af emnet på DFÆL's facebook-side – for at prøve at indhøste evt. eksisterende erfaringer i danske farvande – har vi fået en gevaldigt lang tråd.

Eriks bådtest

Den første, og med lidt ”kød på”, kom fra Erik Sterling, som bl.a. skrev:

”I foråret smurte jeg et areal på begge sider med chili i bundmalingen. Nok mere for nysgerrighed...Og så kom skuden op. Mit lille forsøg har overhovedet ikke nogen evidens/videnskabelige pejlepunkter eller noget, der ligner, men blot et enkelt her og nu for skæg resultat.

Konklusion: Moderat mindre slim og overhovedet ingen rurer på areal med Chili. Resten uden chili: Moderat mere slim og rurer. Rurerne var spotvis placeret. Jeg tror, jeg udvider chili arealet næste år. Arealet med chili er hele venstre side på billedet”



Flere sejlere melder ind

Lidt mere kortfattet fortæller Bent Kristensen:

”Jeg gjorde det med hele bunden i foråret. Har kun vasket med sæbe og højtryksrenser. Ingen rurer på bunden, kun på trim og transducer”

Og Lars Brian Riis fortæller:

”Stærk chili har vi stoppet et kg i 20 liter. Det virker: Ingen rurer, kun lidt slim efter to år i vandet”

Så er der et lidt spøjst bidrag fra Thomas Olsen:

”Med BPR lovgivningen implementeret, så er det rent faktisk forbudt at ”modificere” bundmalinger eller blande egne malinger.

Mon ikke det er mere tænkt imod, at man iblander radioaktivt uran end en spiselig ukrudtsplante?”

Nikolaj Jacobsen bidrager – i uddrag – med:

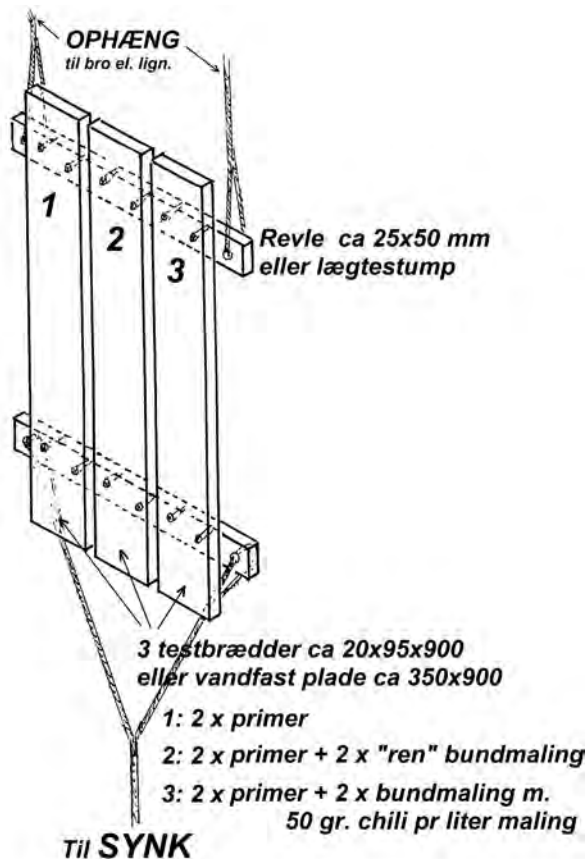
”....Du burde forsøge dig med den chili, der hedder Trinidad Scorpio, den er fra Caribien, og dér bruger man den blandt andet til at blande i malingen for at stoppe marine vækster ! Denne er noget mere stærk end de fleste andre chili'er, så måske.... ”

Forsøgene begynder

De citerede tre og 1 mere har oplyst følgende ret forskellige chiliforbrug i gram pr. liter maling: 40 – 16 – 50 – 100. Det var så – stort set – det, der var at hente. Ingen fyldig basis at arbejde ud fra. Men nu får vi se, hvad der kommer ud af det.

I vore forsøg har vi valgt at afprøve med 50 gram/liter – undertegnede prøver dog tillige med den halve og den dobbelte dosis (25 og 100 g/l) for at prøve at se, hvor meget eller hvor lidt der i givet fald skal til – hvis det virker.

Arbejdsgruppen har udarbejdet en forsøgsvejledning, som du kan hente på DFÆL's hjemmeside. I vejledningen er der også vist et såkaldt test-element:



5 gram chilipulver, svarende til 1 deciliter maling, fylder ca så meget som på billedet. Og den mængde rækker rigeligt til 2 stk 95x90 mm brædder



Det er ingen kostbar investering at være med: Til et standardelement med 3 brædder + undertegnede 5-bræts medgik for ca 150 kr. materialer.

Byggemarkedet havde lige et tilbud på 20x95 forskallingsbrædder, høvlet på 3 sider – der dog viste sig så groft høvlede, at de skulle have en omgang med håndhøvlen for bare nogenlunde at svare til en bådbunds overflade.

Desværre viste det sig, at pulveret, som ellers virkede ret finkornet, slet ikke var det. Det var nærmest som om, at nogen havde spildt småkornet grus i malingen

Det hjalp næsten ikke at kværne det i en lille husholdnings-morter. Så der var kun at jævne overfladen ud ved at slibe med korn 80.

Det efterlod så en noget "fregnet" overflade.

Det har så den fordel, at en del chilikorn er frilagt, så de eventuelle aktive stoffer nok nemmere kan frigives til de nærmeste omgivelser.



Tallet 50 = 50 gram chili pr liter maling.

Vi overvejede så at skifte til Cayenne-peber, der skulle være en beslægtet art, mere finkornet og stærkere. En indkøbt prøve viste dog ingen væsentligt finere formaling, så mine prøver blev udført med den allerede indkøbte chili.

Klar til at komme i vandet

Testelementet i næste spalte, næsten søsætningsklart, skal til Træskibsbroen i Svendborg at hænge i strømmende vand.



Priming: 2x Hempel "Underwater Primer" = fhv. "Yacht Primer" (den lysegrå med aluminiumsskæl) på bræt P
Selve bundmalingen var 2x grå Hempel "Mille Xtra", (selvpolerende). På bræt 0 uden chili.

På næste side kan du se Ole I. Olsens testelement, klart i værkstedet. Det har fået følgende behandling:
Priming: 2x Hempel "Light Primer" (hvid, 2-komp.)
Bundmaling: 2x Hempel "Classic", rødbrun traditionel blød 1-komp.bundmaling.



*Så kan alger og rurer ellers bare komme an.
Menuen står på chili.*

Ole I. Olsens testelement og på billedet til højre er det søsat ved Oles lille havn Skov-næs. Den ligger i Roskilde Fjord lige syd for den gamle bro.

Kom og vær med!

Dersom der efter læsning af dette skulle være flere af Jer, der kunne overtales til at deltage i afprøvningen, er I velkomne til at kontakte Ole I. Olsen på Strixole@outlook.dk (eller evt. mig på jhe.hjem@webspeed.dk)

Du kan også se mere på foreningens hjemmeside, defaele.dk.



Invitation til Sommerstævne i Frederiksværk

*Så bliver det endelig
muligt at mødes igen til
et DFÆL sommer stævne.*

*Vi håber på dejlige dage
og byder på et varieret
og spændende program.*

*Læs mere på de næste
sider..!*



15. til 18. juli 2021



Vi glæder os til at se dig

Af Ole I. Olsen

I samarbejde med Frederiksværk Sejlklub og Frederiksværk Lystbådehavn, glæder vi os allerede til at byde på et par enestående dage i den gamle industriby, som stadig har et stålalseværk, men ikke den støjende og osende fabrik som var engang.

Vi har fået en fantastisk modtagelse af både havn og sejlklub, og vi får lov til at bruge sejlkubbens dejlige store klubhus som base. Havnen har lovet os at vi får en plads i bunden af havnen, hvor de fleste kan ligge samlet, eller næsten samlet. Vi kommer til at fortrøje uden på hinanden – nogle af os, men det er vel også det hyggeligste.

Havnen ligger ca. 1 km fra byens centrum, men der er fine stier at gå ad. På havnen er der fiskebutik og en burgerbar. Der er super fine faciliteter på land, og gode legemuligheder for børn.

Kapsejladserne – DM i træbåd - vil foregå på Frederiksværk Bredning, hvor der er fine muligheder for at lægge en bane med både kryds, halvvind og læns. Banelængden kan varieres fra 2 -3 sm til over 10 sm, så der bliver mulighed for 3 –



4 eller måske 5 sejladser.

Vi har sikret os en lokal guide, til en byvandring om lørdagen, og vandringen slutter af ved turbåden "Frederikke", som tager os på en dejlig sejltur på Arresø – Danmarks største sø. Vi tager en madpakke med og nyder den fine natur omkring kanalen mellem Arresø og Frede-

riksværk. Der bliver også mulighed for at besøge Krudtværksmuseet (entre).

Hvis du ikke er medlem af DFÆL, kan du deltage mod et beskedent ekstra gebyr, som modregnes hvis du melder dig ind under stævnet.

Vi ser gerne deltagere fra nabolandene, og fineste udenlandske båd vil kunne modtage en særlig præmiering.

15.-18. JULI

SOMMERSTÆVNE

Program

Torsdag den 15. juli:

Kl. 16:00 Åbning v/ DFÆL's formand Simon Bordal Hansen og borgmester Steffen Jensen
DFÆL-standeren og Dannebrog hejses, derefter hyggeligt samvær med "Moleøl".

Kl. 18:00 Grillen vil være tændt ved klubhuset, der må medbringes eget skaffegrej og proviant og væske, dog kan der købes for små penge, drikkevarer i klubhuset. Måske nogen vil spille/synge lidt i løbet af aftenen.

Fredag den 16. juli:

Kl. 07:30 til 09:00 Fælles morgenmad i klubhuset for deltagende besætninger.

Kl. 09:00 til ca. 11:00 Generalforsamling i klubhuset/på plænen. Dagsorden udsendes separat.

Kl. 11:00 til ca. 16:00 Bedømmelse af DFÆL tilmeldte både. Det forventes at max. 10 - 12 både kan bedømmes. Tilmelding foregår via den generelle tilmelding til Sommerstævnet.

Kl. 11:00 til ca. 15:00 - Stumpemarked De deltagende kan gratis oplægge stumper/tiloversblevent grej, bøger og andet maritimt udstyr som bortsælges på almindelige loppemarkedsmanér.

Kl. 11:00 til ca. 15:00 - Åben båd Deltagerne viser gerne deres fartøjer frem og snakker om alt vedr. træbåde.

Kl. 18:00 Grillen er igen tændt ved klubhuset, samme gode vilkår som om torsdagen.

Lørdag den 17. juli:

Kl. 07:30 til 09:00: Fælles morgenmad i/ved klubhuset for deltagende besætninger.

Kl. 09:00 til ca. kl. 09:30: Skippermøde i/ved klubhuset.

Kl. ca. 10:00: Afsejling til kapsejlsbanen, for sejlådene, ud for Frederiksværk Havn (ca. 1 sømil)

Hvad koster det?

Medlemsbåd	400,- kr .inkl. havneplads
Ikke -medlemsbåd	450,- kr. inkl. havneplads
Voksen	375,- kr. inkl. festmiddag
Barn under 12 år	0,- kr.

Kl. 10:15 til ca. 16:00: Mødested "Palæet" ved torvet:
Guidet tur med lokal guide – gåtur til Industrimuseet, sejltur med "Frederikke" på Arresø, turen varer ca. 1½ time. NB (deltagerbegrænsning på 50 personer). Herefter, fri til på egen hånd at besigtige byen, Krudtværket m.m.

Kl. ca. 16:00: Alle skibe er returneret til deres pladser, efter dagens sejladser.

Kl. 18:30: Middag i klubhuset. Drikkevarer skal købes i klubhuset. Uddeling af præmier, æresbeviser og diplomer etc. etc.

Søndag den 18. juli:

Kl. 07:30 til kl. 09:00: Fælles morgenmad for deltagende besætninger.

15.-18. JULI

SOMMERSTÆVNE

Udvikling af nyt fartøjsregister er i fuld sving

Af Preben Rather Sørensen

Efter medlemmernes store opbakning til nyt medlemssystem og fartøjsregister, har bestyrelsen nu igangsat arbejdet. Den første del af projektet handler om at få sikret de eksisterende data, som lå i det tidligere system. Både, båd ejere, konstruktører, byggesteder og medlemmer skal bindes sammen, så vi igen kan få glæde af de mange informationer.

Det tidligere både-register, som fandtes på defaele.dk, var et uvurderligt landkort over en vigtig del af den sejlen-de kulturarv. Med over 1100 optegnelser, var det det største aktive og brugerdrevne register over klassiske lystbåde i Danmark. Nu er det midlertidigt taget ud af drift for at blive flyttet til nye omgivelser.

Inden længe vil det igen være

muligt at se, hvem der har bygget kutteren Nina, længden på ketchen Akela eller se billeder af Berg spidsgatteren Ur-sa. Og på den anden side af sommertræffet, vil der igen

blive åbnet for at medlemmer kan berige optegnelserne med billeder og beskrivelser til de enkelte fartøjer.

Fire milepæle

Projektets tidsplan gennemføres over fire centrale milepæle. Det sikrer at vi får gennemført projektet i god ro og orden.

Den første milepæl handler om at få overblik over hele da-

tasættet, så vi kan tilrette eventuelle fejl og mangler i det gamle system. Der bliver udviklet et administrativt system til at gennemgå, rette, tilføje og slette informationer om de forskellige roller og aktiver. Mange af de eksisterende oplysninger om bådene, står opført i almindelig tekstform, men ønsket er at få så meget struktur på informationerne som muligt. Eksempelvis har det været svært at få overblik over, hvilke både der har

haft hvilke ejere og hvornår. Med det nye system bliver det nemmere at tilføje og rette denne information.

Milepæl nummer 2 vil give adgang til at søge og få vist far-



tøjerne i registeret med alle de informationer som vi har til rådighed.

Den tredje milepæl vil blive lanceret inden Sommertræffet og her er det planen at alle foreningens medlemmer får adgang til egne profiler med mulighed for at rette kontaktoplysninger.

Den sidste og mest udfordrende milepæl bliver løsningen, hvor medlemmerne får mulighed for at berige og kvalitets-sikre fartøjsregistret. Vores fartøjsregister skal være en levende fortælling om den sejlene kulturarv, så det skal være muligt at tilføje alle de mange informationer der knytter sig til den enkelte båd. Det kan være billeder, viden om bådebyggeren, tidligere ejerskaber, aktuelle kaldesignal, bådens dybgang, motor, alt der kan være interessant.

Nye informationer

Det nye fartøjsregister bliver en lille smule udvidet på informationssiden. Vi tilføjer blandt andet fartøjenes eventuelle MMSI-nummer og kaldesignal. Det bliver muligt at tilføje flere billeder end de tidligere fire. Og en beskrivelse af fartøjets fjernkending og særlige visuelle kendetegn bliver også muligt. På den måde vil registeret også kunne bruges aktivt under sejladsen og i havne. Håbet er at medlemmer og andre entusiaster, også kan bruge registeret til at skabe kontakt mellem sejlere af vores flotte både.

De præmieringer som fartøjer har modtaget gennem tiden, vil vi også gerne systematisere lidt. Og det bliver muligt at angive tidligere ejere i en mere struktureret form.

Medlemsregisteret bliver ikke ændret i nogen væsentlig grad.

Persondata

Det kan næppe komme bag på nogen efterhånden: Det med persondata er en alvorlig sag. At opbevare og behandle medlemmers adresser og telefonnumre på en sikker måde, har meget høj prioritet. Derfor bliver medlemssystemet og fartøjsregisteret udviklet med privatliv som det primære fokus.

Foreningens fartøjsregister falder ind under reglerne om

behandling til arkivformål af samfundsinteresse. Det betyder at vores muligheder for at opbevare persondata er en lille smule udvidet. Eksempelvis må vi godt opbevare navne på nuværende og tidligere ejere af fartøjer, også uden deres samtykke. Men vi skal samtidig sikre at vi anonymiserer persondata i tilstrækkeligt omfang. Det er for eksempel uden betydning for vores arkiv, hvilken e-mailadresse en tidligere ejer af et fartøj har. Og tidligere medlemmer af foreningen, som ikke er hverken konstruktør eller ejer af en båd, vil blive slettet af registeret.

Data, data, data

For tiden bliver der analyseret dybt i de mange aktiver. Gennemgang af data fra det gamle register medfører, at der opstår nye spørgsmål. Bestyrelsen er derfor kommet på ekstraarbejde med at gennemgå og udrede data, så vi sikrer at der ikke er noget, der efterlades på kajen, når vi er klar med et nyt register. Men fejl kan ikke undgås, så vær klar til at hjælpe DFÆL videre, når du snart får adgang til selv at bidrage med viden.

DFÆL

Nyt fra foreningen

Skal DFÆL certificere medlemmernes både?

Af Simon Bordal Hansen

Når foreningen får et nyt fartøjsregister, og vi samtidig får opdateret alle data i det, åbner det nye muligheder. En af dem er, at foreningen kan udstede et certifikat til ejeren af et fartøj. Certifikatet bygger på de informationer, som står i medlemsregisteret.

Et fartøjscertifikat kan være et af skridtene til at skabe mere tydelighed omkring vores ældre fartøjer. Det kan komme til nytte f.eks. ved ejerskifte eller hvis ejeren vil søge om støtte til et renoveringsprojekt.

Bestyrelsen vil tage emnet op på den kommende generalforsamling, og bede deltagerne om at tage stilling til det. Der findes i dag ikke en fælles måde at dokumentere et bestemt fartøjs ophav eller historik. Hvis et DFÆL-certifikat bliver udbredt og almindeligt, vil det være en sådan fælles dokumentation. Lidt på samme måde som en registreringsattest for en bil er det.

Det kræver naturligvis, at informationerne i fartøjsregisteret er korrekte. Og det er de ikke nødvendigvis. De er oplyst til registeret af en ejer på et givet tidspunkt. Men ejeren kan jo have taget fejl, så måske er spidsgatteren alligevel ikke bygget af netop den konstruktør, og måske har den ikke været klasset.

Derfor bliver det nødvendigt at finde en måde, hvor for-



Her er Ove Juhls Nordiske Krydser Joane, og dens historie er særdeles veldokumenteret. Det vil være nemt og trygt at udstede et fartøjscertifikat til denne båd..

eningen kan få valideret registerets informationer, hvis der opstår tvivlstilfælde. Vi har i medlemskredsen personer, der har en ualmindelig stor og detaljeret viden om bestemte bådtyper, og måske kan de fungere som en slags uformelt sagkyndigt panel.

Bestyrelsen mener, at et fartøjscertifikat skal være en af medlemsfordelene og derfor ikke koste noget. Det baseres jo ikke på en fysisk - og kostbar - gennemgang af fartøjet, men bygger på eksisterende data.

Ved ejerskifte kan certifikatet følge fartøjet, men det kan ikke opdateres i den nye ejers navn, med mindre ejeren er medlem.

DFÆL

Nyt fra foreningen

GENERALFORSAMLING DEN 16. JULI

Foreningen holder generalforsamling i forbindelse med sommerstævnet i **Frederiksværk fredag den 16. juli fra klokken 9 til 11** i sejlklubbens lokale på Frederiksværk Havn.

Dagsorden iflg. vedtægterne:

1. Valg af dirigent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab samt næste års budget, der udsendes til medlemmerne sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen.
5. Behandling af indkomne forslag.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
7. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
8. Valg af 2 bestyrelsessuppleanter.
9. Valg af revisor/revisorsuppleant.
10. Eventuelt.

Nyhedsbrev med den formelle indkaldelse

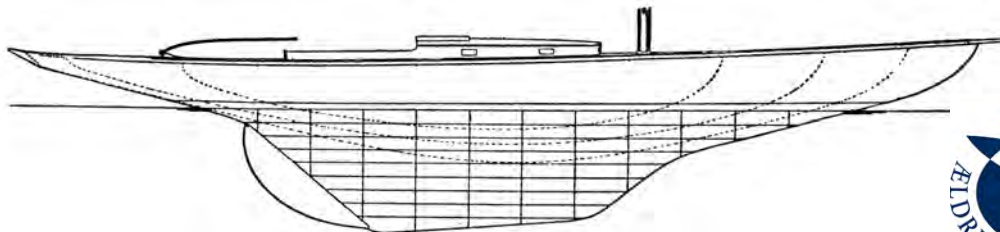
Du modtager et nyhedsbrev via mail med en detaljeret dagsorden, hvor du også kan se, hvilke af bestyrelsesmedlemmerne, der er på valg.

Har du selv et forslag?

Du kan selv stille forslag til generalforsamlingen. Det skal du i så fald gøre skriftligt. Vedtægterne fortæller ikke noget om, hvad tidsfristen er, når generalforsamlingen er udskudt som nu på grund af Corona. Hvis vi har dit forslag senest fredag den 18. juni, sender vi det videre ud til medlemmerne. **Send dine forslag til formanden@defaele.dk**

Deltag eller lyt med

Generalforsamlingen er for DFÆL's medlemmer. Men skulle nogen af vores øvrige stævnegæster have lyst til at lytte med, er de velkomne til det.



DFÆL

Nyt fra foreningen

NU KAN DU BESTILLE NY STANDER TIL DIN BÅD

Så er det igen tid til at bestille DFÆL-stander til båden. Vi har den i tre størrelser, prisen er den samme, uanset størrelse. Bestil nu, så når du at få den til søsætningen. Du bestiller standeren hos vores sekretariat, Dorthe Christensen, og det gør du nemmest ved at sende en mail til medlem@defaele.dk.

Lille, 15 cm "ryg", pris 100,- kr.

Mellem, 20 cm "ryg", pris 100,- kr.

Stor, 30 cm "ryg", pris 100,- kr.



Der findes også et antal kæmpe-standere, som bl.a. bruges ved vores stævner. Du kan låne en af de store standere ved at henvende dig til bestyrelsen.



Svendborg Classic Regatta 2021

Danmarks største stævne for klassiske lystbåde afholdes i år **den 5. 6. og 7. august** med Svendborg Havn som omdrejningspunkt. Der åbnes for tilmelding d. 15. juni 2021.

Svendborg Classic Regatta er en regatta for klassiske og traditionelle lystfartøjer konstrueret før udgangen af 1970. Bølgen på Svendborg Havn og Maritimt Centers pakhus er omdrejningspunkt for aktiviteterne i land. Sejladserne foregår i Lunkebugten og på Svendborg Sund.

Info: www.classicregatta.dk

Øresund på Langs 2021

En ny tradition, kapsejlad fra København til Helsingør for træsejlere - lystfartøjer og erhversfartøjer i en skøn blanding.

Starten går ud for Tuborg Havn i København, med mållinje lige syd for Helsingør. Distancen er ca. 18 sømil.

Der er fest, koncert og havneaktiviteter i Helsingørs Hi-

storiske Havn lørdag aften og hele søndagen. Morgenmad i Hal 16 og adgang til M/S Museet for Søfart og Værftsmuseet søndag den 8. august er inkluderet i tilmeldingsafgiften.

Info: <https://mfs.dk/historisk-havn/oeresundpaalangs/>



DFÆL

Tovholderne

Der er mange aktive i DFÆL. Du er velkommen til at kontakte tovholdere, hvis du vil være med eller vide mere.

Formand

Simon Bordal Hansen
formand@defaele.dk

Næstformand

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

Redaktion blad og web

Preben Rather
preben@rather.dk

DFÆL's fartøjsregister

Ove Juhl
oveudby@gmail.com

DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor
c.mangor@gmail.com

Bådtællingen

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Yachtloggen arbejdsgruppe

Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

Københavns Havn projekter

Catja Berge
catjabeck@hotmail.com

NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann
jhe.laptop@gmail.com

DFÆLs udstillinger

Anja Kiersgaard
anja@kiersgaard.eu

Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Sommerstævner

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Fartøjsvurdering

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kontaktperson til TS

Simon Bordal Hansen
formand@defaele.dk

Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe
belami36@yahoo.dk

DFÆL, foreningen

Kalender

15. til 18. juli

Sommerstævne Frederiksværk

Vi håber Danmark er åbent...

16. juli

Generalforsamling

Foreningen kan endelig holde den længe udskudte generalforsamling. Holdes i forbindelse med sommerstævnet.

19. juli og de følgende uger

Langsomt Fjordene Rundt

5. september

Deadline Klassisk Træbåd

8. oktober

Omdeling af Klassisk Træbåd starter

Spidsgatteren Gipsy sælges

M.S.J Hansen 30 kvm. spidsgatter til salg.

Bygget af Brdr. Nielsen, Nyborg i 1948.

Fyr på eg med 1100 kg. Blykøl, indenbords motor Yanmar 10 hk. fra 2005.

Fartøjet er gennemgribende istandsat på Danmarks Museum for Lystsejls, Valdemar slot i 2004 med meget smukt håndværk. Overbygning i mahogni.

Vægt: 3300 kg.

Sejl: Godt storsejl, rullefok, fin fok, ældre genua og spiler. Hal ført til cockpit.

Primus, alt service. Gode hynder, 2 prs. kan sove på tværs. Start batteri og forbrugsbatteri.

Beliggende i Jyllinge Lystbådehavn.

Pris kr. 30.000,-

Henvendelse: Fridan Gibo

Telefon 40 60 37 28

Mail: fridangibo@hotmail.com



Husky / amerikanerfolkebåd sælges

Orion af Dyvig DEN H3

Konstruktør Alan F Gurney, New York. Bygget 1963 fra Nolds Bådebyggeri i Næstved

Klinkbygget mahogni på eg, jernkøl, bermudarigget. 28 fod, 2,30 m bred, stikker 1,3 m, vægt 2 ton,

Huskyen ligner Folkebåden, men er to bord højere og et par fod længere. Amerikanere havde efter 2. Verdens-

krig fået øje på Folkebåden, men ønskede den lidt større. Der skulle være bygget omkring 25, hvoraf kun 5 kom til Amerika. Det er en smuk, hurtig og robust sejler

- Elektrisk system til lanterner, den elektriske pumpe og USB-opladestik, 2016
- Sejlgarderober fra 2016: fok, genua og storsejl.
- Udenbordsmotor Mercury, 6 hk, værkstedsvedligeholdet.
- To sovepladser og forberedt til to sovepladser for, hynder til alle fire pladser.
- Stålvask med afløb.

Fendere, anker og ankertov, mand-over-bord-sæt, cockpitpuder, 2 selvoppustelige redningsveste brandslukker, nødraketter medfølger.

Prisidé: 45.000 kr, henvendelse: Elisabeth Vestergaard, tlf: 26 14 06 57





YACHT SERVICE
SEJLMAGERI
BÅDOPBEVARING
32 TONS KRAN
DIESEL / BENZIN



H.C. Christensensvej 2 * 5960 Marstal
www.hccb.dk * info@hccb.dk
Tlf. +45 62 53 21 27



Bogen om at bevare båden

Udgivet af DFÆL Forlag. Kan kun købes som e-bog hos Saxo.dk. Søg på forfatterens navn.

Gør det nu!

Klassisk Træbåd når ud til en meget bred kreds af læsere. Alle medlemmer får bladet direkte i postkassen, og rigtig mange andre læser bladet online på DFÆL's hjemmeside. Derfor: Sæt din annonce i Klassisk Træbåd! Mail: bladet@defaele.dk

EPIFANES®
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

Vores kendte polyurethane maling kan nu fås i 450 specielle marine farver.

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

Epifanes polyurethane maling er som altid, nem og simple at arbejde med.

Giver en ubeskrivelig hård og spejlagtig højglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer fra SIS440 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



Limning

TDS serie af monterings- og spartelepoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggene overflader.



Værktøj

Special udviklet TDS værktøjer, for nem fjernelse af gl. fugemasse, samt forberedelse af fuger til om-fugning.

**WEST
SYSTEM®**
BRAND

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

Kontakt: HF Industri & Marine, Gotlandsvej 6, 5700 Svendborg. Tlf: 62201312. www.hfmarine.dk

HF Industri & Marine ApS

Finderups Bådebyggeri



Jeg udfører alle typer reparationer af træbåde. Med over 30 års erfaring ligeligt fordelt mellem klink og kravelbyggede både. Jeg bygger også gerne nye både. Har eget værksted og mindre hal. Ingen opgaver er for små eller store.

Jeg kommer gerne over hele landet og kigger på opgaver. Få arbejdet udført på timebasis eller få et fast tilbud.

Vil du se nogle af de opgaver jeg har udført, så gå ind på min Facebook side.

Har du brug for assistance til køb af træbåd, så kommer jeg gerne og laver en vurdering.

Thomas Søes Finderup
Herslev Bygade 2, 4000 Roskilde
Tlf.: +45 2880 2508
Email: thomas.finderup@gmail.com

1

		BAGI					Ø	FIGUR	DAMP-SKIB	GNAVER	HISTOR. FOLK		DOPE		BEHOL- DER	GRÆSK	INSTRU- MENTER
	1				7									→			
SAMT			KAM									GRON- SAG					
			ROMER- TAL		FUGL				REDSKAB								LAND- SKA- BERNE
	2				HIMMEL- SYN				GAV								
					4		LÆ	3			UDBRUD			TAL	I BUND		
STED- ORD			BE- KLÆD- NING				TRÆ										
BELÆG- NING			ORDRE							2	ENS				ROMER- TAL 1	FRA	
			PULVER								SES					DØRSLAG	
RET- NING		ANDEL						DYR					5		BY		
		STORBY						SEJLMRK.							EFTER- NAVN		
TRÆ TIL MAST												SELSKAB					
	↓				SKRÆNT									↓			
MOD- TOG				BUGTER								FRA				NEON	
				KOPI												SPISE	
DRENG		8					VIS				SLOSER						
											PIGE						
					4				INDÆDT	6			LEVER				
			3										TAL				
RUND- HOLT			VOKA- LER	→	ENS			HUSDYR						9		SMYKKE- STEN	
			↓														
UDTØR- RING							10	HVAL								SPINDE- REDSKAB	
																	

- 1 Høres på fodboldbaner
- 2 At komme i en gammeldags uheldig situation
- 3 Fireårig periode inden for sport
- 4 KDYs seilmærke

Altså: du får op til fire lodder, hvis du løser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

Husk navn og adresse

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10



*Søren Eyrich Jensen
lagde dette skønne
billede op på DFÆLs
Facebookside af det
smukt nylakerede fri-
bord på Dragen Twist.*