

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 148 efteråret 2021

- ★MIG OG MIN BÅD - RANDI
- ★ORRSKÄR 26 RESTAURERES
- ★JOANE FÅR NYT SPRING
- ★IDYL PÅ VANDET IGEN
- ★BOG - POCKET CRUISING



RANDI OG FAMILIEN

Foto, Lene, Bombus



Nr 148, efterår 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 december.
Deadline 8. november 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>En kragejolle i familien</i>	4
<i>Renovering af Orrskär 26</i>	14
<i>DM for træbåde, reportage</i>	18
<i>Sommerstævnet 2021</i>	26
<i>Cuttys mange ejere</i>	28
<i>Nyt spring på Joane</i>	30
<i>Bog - Pocket Cruising</i>	37
<i>Idyl på vandet igen</i>	40
<i>Ny IT - Medlemsområdet er åbnet</i>	44
<i>Nyt fra foreningen</i>	46
<i>Annoncer</i>	48
<i>Krydsordet</i>	51

Vi retter...

I forrige blad nr. 147, side 20 i billedteksten har der indsneget sig en fejl

Teksten under billedet skulle være

Enevold Hansen på dommerskibet, nr. 5 fra højre.

Altså ikke som vi skrev:

Enevold Hansen på dommerskibet, nr. 5 fra venstre.



RANDI

Om at have en kragejolle i familien



Jette og Graham hjemme i haven i et villakvarter i det gamle Hillerød.

Her fra tog de toget til København, hvor Randi ventede på dem og børnene.



Tekst, Simon Bordal Hansen, fotos: Graham & Jette Sands

Lad os begynde denne fortællingen under frugttræerne i haven på Pilevej. En af de varme sommerdage midt i september, mild luft og næsten ingen vind. Og der står Jette og Graham så til ære for fotografen, bagefter skal vi nyde en frokost under parasollen på husets terrasse. Huset, som deres tre børn er vokset op i, her på den fredelige og hyggelige villavej i Hillerød. Terrassen og havestuen, der er kommet til senere, for årene går, og livsvilkårene ændrer sig. Ikke som i de år, hvor den unge familie cyklede op til Hillerød Station, tog toget ind til byen og gik ud til værftet i Nordhavnen, der hvor familiens kragejolle næsten altid har ligget. Mor, far og tre børn, der bare holdt så meget af deres fine og gamle båd.

Nu står vi midt i haven, børnene er flyttet hjemmefra, og inde i et af værelserne har børnebørnene deres egen reol med spil og bamser. Jette og Graham er gået på pension nu, men kragejollen Randi er stadig centralt placeret i deres liv. Var det ikke fordi en anden tidskrævende hobby har fået fylde, ville de utvivlsomt sejle endnu mere end før, da Graham havde travlt på Jacob Jensens Bådeværft. Den nye hobby, som gemmer sig ude i den gule, pudsede garagebygning. Det vender vi tilbage til.

Vejret denne dag minder lidt om de gode og varme dage i juli, hvor DFÆL holdt stævne i Frederiksværk. Der, lige i midten af det hele, lå stævnets eneste kragejolle, Jette og

MIG OG MIN BÅD

RANDI

Grahams velholdte Randi. Tilfældet ville, at jeg selv havde fundet en plads mindre end en bådslængde fra Randi til mig og min platgatter Maja. Selvfølgelig faldt vi i snak under stævnet, og jeg tænkte, at her var nogle folk med en god bådfortælling, som vores blad måske kunne bringe videre. Så lad os tage fat på den.

Huset og båden skulle være et godt sted for familien

"Hvorfor vi købte hus i Hillerød, tja, den gang var det faktisk til at få et lille hus på en villavej i Hillerød også for os, der ikke havde høje indtægter. Det ville være et godt sted at bo, tænkte vi. Et godt sted for hele familien. Og jeg kunne jo nemt tage toget ind til byen og jobbet ude på bådeværftet", fortæller Graham .

Umiddelbart kunne man jo godt tro, at Graham, der senere blev ejer af Jakob Jensens navnkundige bådeværft, måtte bo lige i nærheden. Men som med boligen, sådan har det også været med båden. Kragejollen har i høj grad været hele familiens båd, og sådan er det stadigvæk.

"Det var lidt af et tilfælde, at Randi endte med at blive vores båd", fortæller Graham, der selv var kommet til Danmark sidst i 1960'erne også lidt ved et lykkeligt tilfælde. Den historie må vi lige høre.

Skorpionerne i grusgraven og kvinden fra Danmark

Forestil dig en tidligere grusgrav i et område ved Heathrow udenfor London. I nogle simple bygninger holder en bådklub til, og her er nogle unge knægte i gang med at bygge sejljoller af krydsfiner. Graham er 16 og har netop startet det projekt, der kom til at påvirke hele hans livsbane. Han ville bygge en Scorpion-jolle, knækspant og krydsfiner. En hurtig og let jolle, stadig en aktiv klasse i England. Det blev til tre af slagsen, inden han fyldte 21 og var blevet klar over, at det her med både gav livet stor mening.

Så sker miraklet. En ung dansk kvinde har fået et job som au pair i London, og med Neptuns hjælp møder hun en ung

mand med sort krøllet hår. Jette og Graham finder hinanden. Vi skriver sidst i 1960'erne, hvor alt kunne lade sig gøre, og Graham kommer til Danmark. Med i bagagen har han nu en uddannelse som bådeværftsrådgiver, et engelsk tiltag for at styrke de mange små familieejede bådebyggerier med at komme ind i en ny tid med glasfiber og serieproduktion.

Fra Brandt-Møller til Jakob Jensen

Lige ned til fjorden på Hornsherred, en halv sømil sønden om Kronprins Frederiks Bro, ligger Brandt Møllers bådebyggeri. I mere end en menneskealder har det været et af de førende i Danmark, når det handlede om store, gedigne mahognimotorbåde, velsejlende folkebåde og værftets egen konstruktion, BM Family. Godt håndværk og masser af opgaver og altid plads til en flittig medarbejder, også gerne en englænder med navnet Graham Sands.

Det blev Grahams første møde den danske bådebyggerkultur i en virksomhed, der den gang byggede flere folkebåde end nogen anden. Kunderne kom fra hele verden.

Fritiden var knap, men en lille båd til egen fornøjelse blev det alligevel til.

"Uha, jeg fik en 22 kvm. skærgårdskrydser, der virkelig ikke havde det godt. Skroget var helt færdigt, så jeg gav den en gang glasfiber. Det var en sjov båd med den laveste vandlinje, jeg har sejler med. En gang, hvor jeg ville lægge til i en havn, stod en lille dreng og kiggede på mig og båden. Så råbte han til sin mor: *Mor, se den båd, den er ved at synke.*"



På et lille billede i fotoalbummet ser vi en del af båden, ny kahyt har Graham også sat på den. Og flaget er engelsk... Men så greb Neptun ind igen, og sendte Graham til København og et job på Jakob Jensens bådeværft, hvor meningen med det hele falder på plads.

Manden med den store Mercedes

Det navnkundige værft i Købehavns havn havde kvalitet og omhu øverst på arbejdsedlen, og det var noget kunder med dejlig båd og god tegnebog forstod at sætte pris på. Her kunne man få passet og plejet og repareret båden af de bedste fagfolk. Det gav værftet et solidt fundament.

En af de mange kunder, som Graham kunne fortælle familien hjemme i Hillerød om, var en lille herre i en stor Mercedes. Han var ingeniør og ejede en smuk, gammel kragejolle. Den unge englænders gemyt passede ingeniøren, og med

årene blev det altid Graham, der passede ingeniørens båd. Den havde han selv navngivet efter en ungdomskæreste, Randi. Det var åbenbart bedre end det oprindelige navn, Hera. Men ingeniøren får ikke sejlet meget, og det ender med, at han vil sælge båden. Graham køber den, og nu begynder så livet med Randi for alvor.

"Hvorfor købe en båd med gaffelrig? Jamen jeg syntes, det var sjovt med den rig. Det var også en dejlig stabil båd, masser af bredde og derfor god plads på dækket. Og så vidste jeg jo, at båden var i god stand."



Randi, den gang Hera, er ved at blive bygget.

Randis historie

"Se lige her", siger Graham og rækker mig et gulnet, håndskrevet brev. Øverst står: *København 15/3 1918.*

Brevet viser sig at være et led i bestillingen af kragejollen, der fik navnet Hera. Afsenderen er Arnold Christensen, Øresundsgade 80. Han har konstrueret båden og leveret tegninger til den. I brevet tydeliggør han de dimensioner, båden kan bygges efter. Men som han skriver:

"Da Baaden jo ikke er nogen Klassebaad mener jeg som saa at enhver Liebhaber har jo gerne sine private ønsker og vil som Regel drøfte dem sammen med sin Baadebygger. Én vil have en sværere Baad, én vil have en lettere, en eg, an anden fyr. Men her er altså de Maal jeg vilde benytte; alle i danske Tommer.

Bordklædning Fyr el. Lærk 3/4"

Spanter (eg) i Bunden 3x3"

Spidsende op til under dæk 2x2

Svøb, dampet 1x3/4" mellem hvert spant

Bundstokke tykkelse 3 1/4".

København 15/3. 18.
K. John Hansen:
 Bredkølling
 Gers ordre Her: af 10 ds. modtaget,
 og skal jeg med Fornøjelse give Dem de
 ønskede Oplysninger.
 Da Baaden jo ikke er nogen Klassebaad
 mener jeg som saa at enhver Liebhaber har
 jo gerne sine private ønsker og vil som
 Regel drøfte dem sammen med sin
 Baadebygger. Én vil have en sværere Baad
 en anden en lettere, en eg, en anden fyr.
 Men her er altså de Maal jeg vilde
 benytte: alle i danske Tommer.
 Bordklædning, Fyr el. Lærk... 3/4"
 Spanter (eg) i Bunden... 3x3"
 Spidsende op til under dæk... 2x2"
 Svøb, dampet... 1x3/4" mellem hvert spant
 Bundstokke... 3 1/4"
 Følbohle... 3/4"
 Deksbjælter... 5/2"
 I forresten tydelig nok paa Tegning.



Et tidligt billede af Randi. Masten har topvant og undervant og desuden bakstag. De sidste tages ned ganske langt fremme på dækket. I dag er de længere agterude, hvilket måske er mindre praktisk, men til gengæld betydelig mere effektivt.

Gaflen bæres i en ganske stejl vinkel. Det blev mere almindeligt fra omkring 1920'erne. En ganske moderne rig. Resultatet var bedre egenskaber på kryds. Senere fik Randi modificeret riggen, med større gaffelvinkel, sådan som det blev brugt på tidlige gaffelrigge. Det giver båden lidt ringere kryds-egenskaber. Dette opfattes af nogle som mere autentisk, men gaffelriggen har hele tiden været under udvikling, og Randis autentiske rig, er den vi ser på billedet.



Opgaven med at bygge Randi lægges i hænderne på bådebygger Jensen i Rudkøbing, hvor bådens første ejer da også selv bor, en Holm Hansen.

Holm Hansen sælger senere båden til den ingeniør, jeg har fortalt om tidligere i artiklen. Så i alt har Randi kun haft to ejere, før Graham og hans familie overtog båden.

Altid blanklakeret

Vi kigger på det store billede af Randi, eller Hera, som den jo hed den gang. Der er flere ting at lægge mærke til.

"Den er blanklakeret, og det har den været i alle år", siger Graham. Næsten hele klædningen er den oprindelige, ja faktisk er alle vitale dele i båden stort set originale.

"Masten gik til en gang hos den tidligere ejer, så vi måtte bygge en ny i sitka spruce på værftet. Det er den mast, båden har i dag. Så riggen er ikke helt original. Jeg har også kortet omkring 60 centimeter af bommen og fået rejst gaflen igen. Det har givet betydelig bedre balance på roret", siger Graham.

Ellers er riggen bevaret med samme placering af forstag og vanter, og det lille sallingshorn er beholdt. Kun er bakstaget

flyttet agterud på dækket for at få en bedre vinkel.

Fra cement til bly

I årene under første verdenskrig blev det almindeligt, at støbe bådens køl af beton. Bly var ikke til at få fat i, og havde man noget, kunne det sælges til høje priser, så flere mennesker kunne slås ihjel ude på slagmarken.

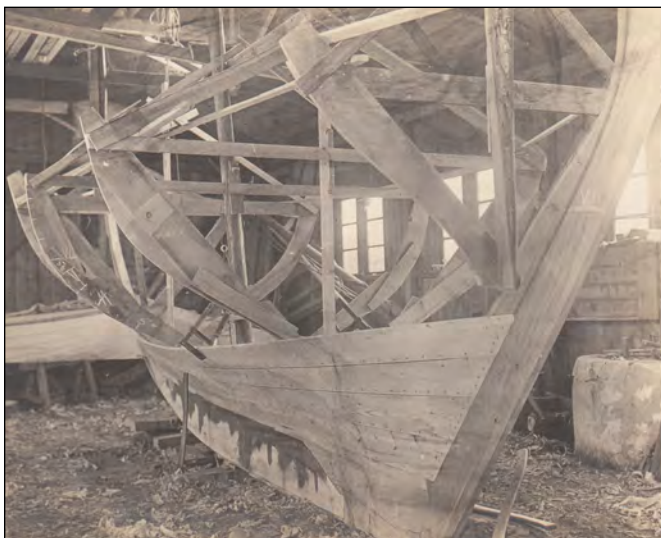
Randi blev bygget med en betonkøl. Og indvendig skulle der desuden ligge ballast.

"Båden så herrens ud under dørken, for der lå gammelt jern som ballast. Det ville jeg ændre, jeg ville have en køl af bly".

Sådan en kunne man støbe selv. Med hjælp fra gode venner, blev der fyret op med koks under en stor jernbalje. Det hele foregik under åben himmel ude på en mark. Svigermor havde lånt Graham en gryde med et langt håndtag, så med

T.v. Båden bygges i 1920/21 og betonkølen er monteret.

T.h. Graham skal montere den nye blykøl, og tager et par af de nederste bord af, for at kunne komme til.





den, øsede han det smeltede bly over i støbeformen. Ud af anstrengelserne kom en fin blykøl, der stadig sidder solidt boltet under Randis kølplanke. Ja, ikke direkte under, sådan som betonkølen sad, men på nogle stykker dødt træ af azobe, som kendes fra bl.a. havnebyggeri. En meget hård og robust træsort.

"Det var næsten ikke til at arbejde i", fortæller Graham, der måtte skifte savklinger et par gange undervejs.

Årene med de gode ture sommertogter

Ud af de mange anstrengelser kom så lidt efter lidt en meget familievenlig og velsejlende kragejolle. I mere end et årti tog familien toget til København, gik den lange vej ud til havnen, for så at tage på de elskede ture med dejlige Randi.

"På kryds og i modsø går sådan en båd ikke så godt", siger Graham, men frem kom de, og børnene blev så glade for båden, at de gik til massiv modværge, da Graham luftede planer om at få en anden og større båd. Men hvordan kan 5 personer sove på en så forholdsvis lille båd?

"Jeg byggede den lidt om indvendig. Ud af det kom lidt bedre køjer, bl.a. en stikkøje ind under cockpittet. Og tit har jeg selv sovet i selve cockpittet, for vi har et rigtig godt telt til båden. Hvad skal man med al den plads nede om læ, når det jo ret beset er cockpittet man er mest i? Et godt telt og en god sprayhood, det er nok det vigtigste".

Nu er børnene voksne, der er kommet børnebørn. Randi ligger og vugger fint i den nye fiskerihavn. Hun har ligesom Jakob Jensens bådeværft måttet flytte nogle gange, hver gang København Havn har haft brug for området til nye projekter.

Og både Jette og Graham vil gerne erkende, at de lange sommertogter har der ikke været så mange af de senere år. Og så alligevel var de to og Randi med til DFÆls sommerstævne i Frederiksværk, og når nu båden var på de kanter, blev det også til en fin tur ned i Roskilde fjord.

"Da vi skulle hjemover, ville vi også have været sejlet ned over Isefjorden til Holbæk. Men lige i de dage var vejret ved at skifte, så vi stak hjemover direkte, og kunne så nyde godt

af at have vinden med os i stedet for imod. Det sætter man pris på i en buttet og gaffelrigget kragejolle", siger Graham.

Nogle af børnene er også begyndt at bruge båden for egen hånd, ligesom Graham og nogle gamle sejlvener deltager i de ugentlige torsdagssejladser for træbåde ud for Svane-møllehavnen.

"Jeg har elsket alle de oplevelser, vi har haft sammen med Randi", siger Jette. Men jeg ved jo godt, at der også er andet, som både Jette og Graham har opdaget glæden ved. Det skal vi se nærmere på ude i garagen.

Garagens hemmelighed

Vi åbner døren, og så er det jo næsten ikke til at tro. Her står nogle af de rullende ikoner fra min barndom. Tre engelske sportsvogne. Forrest en sølvfarvet Jowett Jupiter, den eneste engelske sportsvogn der er født med en boksermo-

tor under hjelmen. Bag den en Austin Healey, og på liften oppe under taget hænger en Morgan! Behøver jeg at sige, at bilerne er i ypperlig stand, og at der er brugt oceaner af tid på at få dem bragt så vidt.

"Om sommeren har vi nogen gange taget biltoget ned i Europa, og så har vi kørt omkring i Austin Healey'en. Den kører virkelig godt," siger Graham, og jeg kan se på Jette, at det er hun da helt enig i.

"Det er jo lidt nemmere bare at åbne garagen og dreje nøglen, så er vi ude på eventur", siger Jette.

Glæden ved at opleve, og ved at passe godt på god, håndbygget kvalitet, går på tværs af båden og bilerne. Men jeg tror, at Jette og Grahams hjerter altid vil være hos Randi.

"Skal vi ikke tage et billede af jer her uden for garagen, under træerne og med bungalowen i baggrunden," foreslog jeg og mærkede, at cirklen var sluttet.



Graham og den smukt restaurerede Jowett Jupiter. En virkelig sjældenhed, men i trygge hænder.

Konstruktør: Arnold Christensen, København

Bygget: Bådebygger Jensen, Rudkøbing

Byggeår: 1921

Længde: 7,12 m

Bredde: 2,70 m

Dybgang: 1,35 m

Vægt: 4,2 ton

Rigtype: Gaffelrig

Sejlareal: 38 m²

Træsarter: Fyr på Eg

Navne: Hera, Randi





Fra slidt til flot

Orrskar 26 motorbåden Chelle får en overhaling

Af Preben Rather Sørensen

Fra Lars Paustian modtog vi en stak billeder i juni måned og en beskrivelse af et imponerende stykke restaureringsarbejde. Vi har læst op på Orrskar 26 og bringer her en lille beretning om bådetypen og arbejdet med at få genfundet sjælen i Chelle.

Båd fra 1960'erne

Motorbåden Orrskar 26 er bygget tilbage i 60'erne på Samuelssons Båbyggeri i Piteå, helt i toppen af den Botniske Bugt. Konstruktøren Ruben Östlundh ønskede at skabe en traditionel og efter datidens normer, større familiebåd med lav og mindre vindfølsom rufoverbygning. Båden blev bygget i mahogni på egespant og blev en rummelig og hurtig kabinebåd til 23.000 SKR. I danske nutidskroner svarende til ca 150.000 DKK – ja, man fik meget for pengene i 60'erne!

Med båden fulgte en indenbords 55 HK Volvo Penta som fik båden op på 16 knob. Glæden ved en hurtig båd

eksisterede også den gang, så Orrskar 26 kom også i en 80 HK benzin-motor der lagde yderligere 4 knob til.

Indretningen består af pantry, salon med to køjepladser, som kan udvides til tre. Og et behageligt stort cockpit.

Lars Paustian og familien rejste de 1.700 kilometer nordpå





til Piteå for at se på Jacobine, som båden hed på det tidspunkt. Planen var at tage Jacobine med hjem, men efter en nærmere inspektion, opgav de projektet og kørte hjem uden båd. Hjemme igen blev sagerne vendt og drejet. Båden havde potenti-ale og familien var allerede faldet for den slidte Jacobine – så afsted til Piteå igen. Denne gang kom båden med hjem.

Rev dækket og ruftaget af

Lars fortæller: "Vi startede med og hive hele dækket af og og ruftaget på kahytten, så hun kunne blive tæt, for hun var i meget dårlig stand. Og siden er det gået slag i slag. Lidt ad gangen. Men nu er hun færdig udvendig. Næste år går vi i gang indvendig."

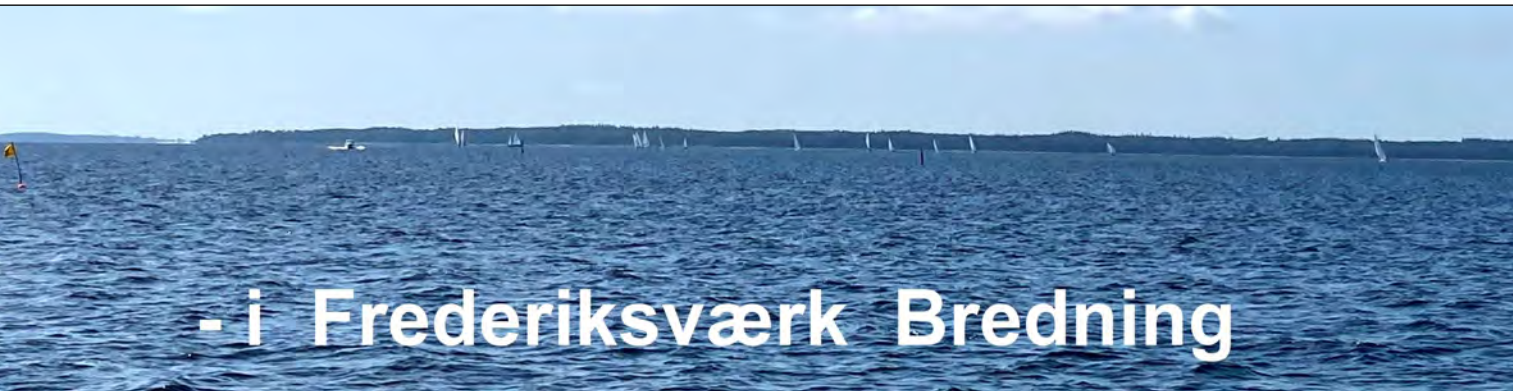
"I 2014 fandt vi ud af at den gamle motor var slidt og så måtte vi i gang igen. Den nye motor er en Volvo Penta AQ 151 og under udskiftningen fandt



Familiens datter, Michelle, har deltaget i restaureringsarbejdet og har lagt navn til bådens nye navn, Chelle.



DM for træbåde 2021



- i Frederiksværk Bredning

SCENEN for den traditionelle stævnekapsejlads var i år sat i dette område mellem Frederiksværk Havn og Hornsherred.

Som **BAGTÆPPE** tjente JÆGERSPRIS NORD-SKOV på Hornsherreds NØ-side. En skov, der rummer et meget berømt træ, "KONGEEGEN", der antages at have ca 1500-2000 år på roden, hvilket gør den til Nordeuropas ældste egetræ.

AKTØRERNE – på billedet ses hovedparten af feltet – optræder her nogenlunde midt i bredningen med kurs imod NV.

Lidt fjerne, men tydeligt synlige som set her fra dommerbåden, der var ankret op udfor Stålvalseværket.

Men mon ikke der også kunne følges lidt med inde fra lystbådehavnens ydermole ?



Skipper Bjarne Søeborg styrer skærgårdskrydseren SKUM til sejr i årets DM for træbåde. SKUM hører hjemme på Orø. I baggrunden t.h. ser vi kragejollen RANDI, som der er en artikel om i dette blad.

En af de faste ingredienser i vore sommerstævner er en fre-
delig dyst – en kappestrid i al venskabelighed – på vandet
udfor stævnets lokalitet.

Så vi kan prøve hinanden af og præsentere vore både for
hinanden i deres rette element.

For nogle år siden opgraderet til *DM for træbåde* – intet
mindre! Om end helt uofficielt, i vort eget regi.

Perfekt sejlvej

I perfekt sejl-vej blev dette års uofficielle DM for vore træ-
både afholdt i det farvand, der breder sig ud i den nordlige
ende af Roskilde fjord umiddelbart udfor Frederiksværk
Lystbådehavn. Ikke langt fra det område nord for Horns-
herred, hvor den grener sammen med Isefjorden nær ud-
mundingen i Kattegat.

Efter den noget beskedne deltagelse sidste gang, vi mødtes
(Frederikshavn), hvor kun 9 både gik på vandet, blev stæv-
netilmeldingerne læst med nogen spænding: Er vi nået der-
hen, at kapsejladserne er ved at tabe interesse? – skal vi til at
finde på noget andet?

Denne bekymring viste sig heldigvis unødvendig: af de 35
både, der havde tilmeldt sig stævnet, havde 22 forlods
meldt sig interesseret i at deltage i kapsejladserne. Det var da
en overraskende og glædelig høj andel.

Og, da det kom til starterne, var der stadigvæk 17 på listen –
måske ikke voldsomt mange, men nok til at sammensætte
sejladser med 5 løb, der ganske vist ikke hvert for sig var
særligt talrigt sammensat, men tilsammen spændte de over
et vidt spektrum af vore medlemmers både. Såvel type- og
størrelsesmæssigt som m.h.t. fartevner – jf. resultatlisten.

Store forskelle i bådene mål

Som længdemæssige yderpunkter lige fra den mindste båd,
en lille buttet BB11 med overalltlængde 6,18m, målende
NNL=3,3, der i 3-5 sekundmeter vind giver en sømiletid

SMT=832 sekunder og til en mere end dobbelt så lang, åle-
slank 30 m² skærgårdskrydser med overalltlængde 12,78m,
målende NNL=7,3, der giver SMT=655 sekunder.

Det skal siges, at det var lidt af en udfordring ud af dette
brede udvalg af både at sammensætte løb med både, hvis
fartevner ikke afveg for meget fra hinanden – og vi ved godt,
at det trufne valg desværre skuffede enkelte.

Debat om samlet spidsgatterløb

Vi håber dog, at f.eks. de af deltagerne, der gerne havde set
samtlige spidsgattere i et fælles løb, er blevet overbevist
om og har forståelse for, at der m.h.t. størrelse og fartevner
var for stor spredning for fartøjerne i denne kategori, så den
mindste/langsomste og den største/hurtigste måtte place-
res i andre løb sammen med både af andre typer men med
mere sammenlignelige fartevner.

I det regelsæt, som er en del af vor baggrund (NNL-regelen
med tilhørende 1914-bilag) kan vi læse:

*"...som Regel ikke bør sætte Baade i Løb sammen, naar For-
skellen paa deres Sømiletider er over ca 60 Sek...."*

Baggrunden for den anbefaling har antagelig været en er-
kendelse af, at målregelens præcision ikke er overvælden-
de, den kan kun forventes at regulere tilforladeligt for min-
dre forskelle. Vi skal jo huske, at den grundlæggende blev
skabt for over 100 år siden – mere eller mindre ud fra for-
nemmelser af, hvilke mål, der betød hvad for fartevnen.

Vi har ganske vist ikke altid overholdt dette helt nøje, men
her stod vi altså med en 22 m² spidsgatter (NNL=3,7), sømi-
letid 804 sek. og en 55 m² spidsgatter (NNL=6,2) sømiletid
688 sek. altså en forskel på 116 sek. d.v.s. næsten dobbelt så
meget som grænsen.

Den lokale sejlklub hjalp til

Til sejladserne afvikling havde vi god hjælp af Frederiksværk

Sejlkлуб, der stillede diverse grej til rådighed, og hvis udvalg af 7 forskellige baner, defineret af en startbøje og 5 sømærker gav os mulighed for at indrette os efter vindretning og – styrke.

DMI's prognose viste over hele dagen temmelig konstant vind fra NV – jævn om formiddagen, friskere lidt senere. Så, af de forskellige kombinationer valgtes banen, som du kan se på næste side, med 2 omsejlinger i trekantform, hvor der 2 gange var et ben op i vindøjet.

Lidt udfordrende i den forstand, at den rette kurs på dette ben tangerede eller gik lidt ind i et område, betegnet som "urent" (at forstå sådan, at der en gang blev deponeret diverse bygningsaffald efter et eksplosionsuheld på Stålvalsværket)

Dette blev der selvfølgelig varskoet om - og bekymrede enkelte. Men der var ingen, som blev siddende fast derude. Alle kom velbeholdne ind igen.

Sejlkлубbens tilsagn om udlån strakte sig ikke så vidt, at de havde mulighed for at stille med en bemanded dommerbåd, men de havde en Scankap 99 ude på banen for at fotografere, så der findes en hel del billeder derudefra.

STRIX var dommerbåd og kom på arbejde

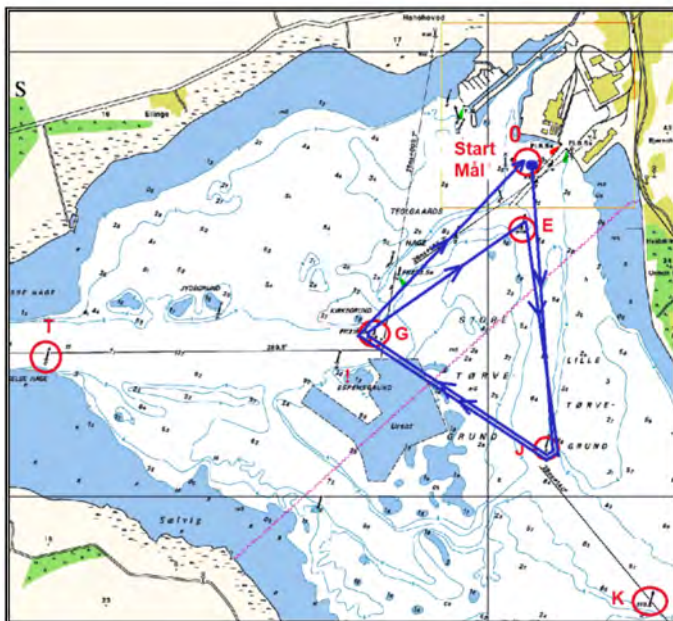
Men vor næstformand, Ole I. Olsen, som også var bestyrelsens ankermand på stævnet, lod sig velvilligt overtale til at lægge sin ketch, motorsejleren "STRIX", til. Der kunne lige trækkes en line med at antal blokke, så der var alt, hvad vi behøvede som flaghal til startsignalering.

Og der var god plads til bemanning med dommer/baneleder Jens Søndergaard Nielsen fra Orø, skipper (m.v.) Ole, Folmer Teilmann (havde droppet at kapsejle selv), der truttede start og måltagning, samt undertegnede, der holdt styr på tider for startsignalering og på tidtagning ved målgang.

Den konstante NV-lige vindretning viste sig at være ikke helt så konstant som forventet, så udlægning af begrænsningsbøje og ankring viste sig drilagtig – det måtte gøre om flere gange i den springende vind, så vi fik ikke startet helt så tidligt, som vi gerne ville.



Mon det kan passe at sætte bøjen her? Under sejladserne svajede STRIX rundt i temmeligt forskellige retninger – mon de kapsejlende oplevede lige så store vindspring? Gentagne rummere og skrallere?



FREDERIKSVÆRK

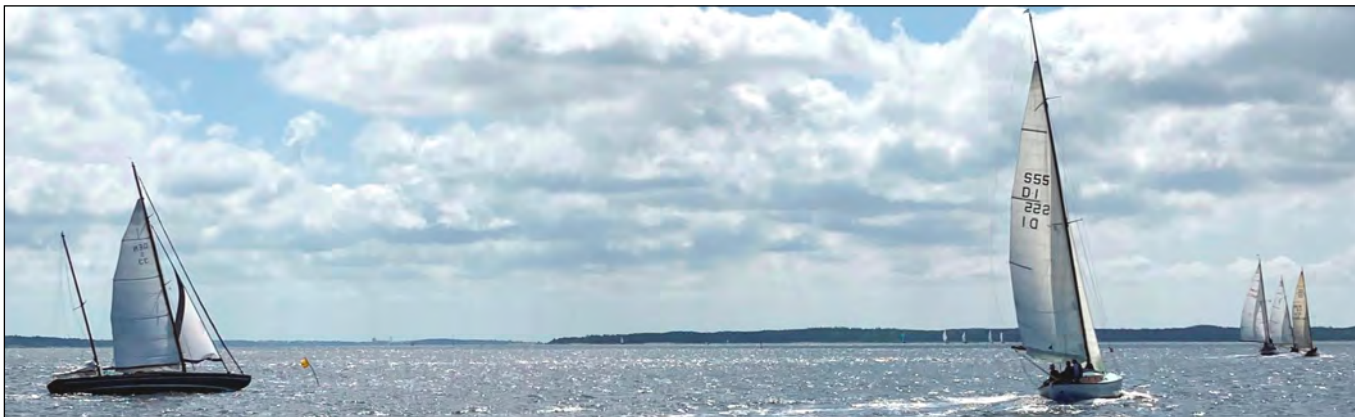
DM TRÆBÅD

Banekortet, der viser banerne.

Omsider, kl. 10:35, lykkedes det at starte. Her første start til første sejlads, fra venstre:

BB11 "Den Røde Glente" – 30 m² spidsgatter "Gi-Gi" – Kragelje "Randi" – 22 m² spidsgatter "Harda" (skudstart !)





Anden start er gået til anden sejls: Ketch "Glory" - 55 m² klassespidsgatter "Undine", længere fremme 3 både mere.

Der var præmier til hver tredje startende båd, de tildeltes således (fra venstre) :

Thorbjørn Joest Andersen, Havkrydser "ROSA", 2. præmie i 6. løb.

John Parby, Folkebåd "JIL". 1. præmie i 2. løb.

Jesper Knudsen, 30 m² spidsgatter "GI-GI", 1. præmie i 3. løb samt modtager af Pokalen for bedste samlede præmietid.

Tom Brogaard Fink, 22 m² spidsgatter "HARDA" 1. præmie i 1. løb.

Bjarne Sjøborg, 30 m² skærgårdskrydser "SKUM", 1. præmie i 6. løb samt modtager af Carita-loggen for bedste samlede præmietid for kuttere.

Ebbe Andersen, 55 m² klassespidsgatter "UNDINE", 1. præmie i 5. løb.

Henrik Hansen, 45 m² klassespidsgatter "FANT", 2. præmie i 3. løb.



Vinderne

3. løb: 30 kvm spidsgatter GI-GI

5. løb: 30 kvm skærgårdskrydser SKUM



1. løb: 22 m² spidsgatter HARDA



4. løb: 55 kvm spidsgatter UNDINE



2. løb: Folkebåd JIL



DFÆL kapsejlads

Opgjort efter "Tid-på-tid" metode



Dato	17-07-21
Sejlads	DM træbåd 2021, Frederiksværk

1^{ste} start1^{ste} sejlads2^{den} sejlads

Samlet resultat

1. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Harda	22 m2 Spidsgatter		3,7	5714	5914	1	5356	5607	1	2	1	11520
Randi	Kragejolle		4,5	5885	6459	2	5263	5958	2	4	2	12417
Den røde glente	BB11		3,3	6691	6691	3	i.s.		4	7	3	

2. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Jil	Nordisk Folkebåd	F D 614	4,3	5637	6103	1	4999	5557	1	2	1	11660
Fri	Nordisk Folkebåd	F D 837	4,3	i.s.			i.s.				i.s.	
Nina Swell	Swell II	OS 31	4,9	i.s.			i.s.				i.s.	

3. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Gi-Gi	30 m2 Sisu-sp.gt.	D 16	5,0	4683	5305	1	4499	5312	1	2	1	10617
Fant	45 m2 Klasespg	S45 D 16	5,3	4943	5698	2	4509	5450	2	4	2	11148
Saga	38 m2 Klasespg.	S38 D 21	4,9	5391	6070	3	4922	5765	3	6	3	11835
Frigg	Spidsgatter	142,0	5,5	5495	6405	4	4974	6102	4	8	4	12507

4. løb: ingen både

2^{den} start

5. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Undine	55 m2 klasespg.	S 55 D1	6,2	4833	5840	2	4274	5500	1	3	1	11340
Marie	Havsörn 2	H 87	6,1	4613	5547	1		i.s.	4	5	2	
Sabrina	Havkrydser	Y 11	6,6	i.s.			i.s.				i.s.	

6. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Skum	30 m2 skærg.kr.	30 DEN 53	7,3	4163	5283	1	3900	5358	1	2	1	10640
Rosa	Yawl	MAC 1	7,9	4155	5399	3	3823	5421	2	5	2	10820
Francisca	8m R	8	7,1	4228	5321	2	4085	5550	3	5,01	3	10871
Glory	Ketch	S 33	7,6	4852	6232	4	4958	6922	4	8	4	13154

7. løb og 8. løb: ingen både

i.s. = ikke startet

Mindste præmietid: 10617 sek (Gi-Gi)

Sommerstævnet i Frederiksværk 2021



Af Ole Olsen, næstformand

Dagene er desværre blevet lidt kortere end ved sommerstævnet, men minderne om tre dejlige dage står stadig knivskarpt.

Bestyrelsen havde sine betænkeligheder, men satsede på at Corona-situationen ville være så tilpas under kontrol, at vi

vovede at invitere til stævnet – til afholdelse i juli. Dette viste sig heldigvis at være en god beslutning. Forud herfor gik en del samtaler med dels Frederiksværk Havn og dels Frederiksværk Sejlklub. Heldigvis stod de ved deres tilsagn fra 2020. Dette har været et fuldstændigt uundværligt fundament under stævnet, og vi er stadig stor

tak skyldig, til de to lokale partnere. Men intet går uden en masse ildsjæle til at få det praktiske til at fungere. Ken & Marian samt Tom Fink har ydet en uvurderlig hjælp med at skaffe alt muligt, fra morgenmad til 70 mennesker, servietter og bordpynt, til selve festmiddagen i portions-anretninger. Torben Hansen bestyrede baren med kyndig hånd, og sørgede for opfyldning med både vand, øl og vin. Havde vi ikke haft disse lokale ildsjæle var meget gået galt og særligt Marian & Kens økonomiske sans har bidraget til at stævnet kommer i "hus" med et smukt resultat.

Vi var jo lige i midten af sommerens varmeste hedebløge, og der gik noget til af både det ene og det andet.

Fra arrangørernes side havde vi håbet på 30 – 40 deltagende både, og – lidt forsigtigt - budgetteret med 30. At deltagerantallet landede på 35 må siges at være absolut tilfredsstillende.

Det er altid vanskeligt – som en af arrangørerne – at vurdere stævnet som helhed, men det er min sikre opfattelse af der var stor tilfredshed med stævnet. Selvfølgelig lavede vi fejl (hvem husker ikke den latterlige lille DFÆL stander der vajede ved siden af Dannebrog) og sikkert mange andre mindre heldige hændelser. Vi burde nok have fået uddybet et par steder på Fjorden inden banen til DM i træbåd blev lagt men . . .

Alligevel så er tankerne nu rettet mod et stævne i 2022. Intet er på plads endnu, men vi stiler efter at få det til at lykkes at samle os i Marstal.

Sidste nyt: Både sejlkлуб og havn er interesse-rede, og der drøftes nu økonomi. Så mon ikke vi skal sætte kursen mod Marstal til sommer?



Modsat side: Dejlig festmiddag, stemningen er i top.

Øverst: Udflugt til Arresø.

Nederst: Den lokale lille spidsgatter var nok stævnets sødeste båd

Fotos: Middag og udflugt: Ken og Marian Petersen, båd Frv. sejlkлуб

Cutty og dens mange ejere

Af Carl Mangor

På Danmarks Museum for Lystsejladis 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.

Talrige og kortvarige bekendtskaber kan være fatal for en træbåd. Med udsigten til arbejdsopgaver, der kræver lidt mere end skrabejern og pensel, kan det være fristende for ejeren at sende problemet videre ved at afhænde båden, inden skaderne vokser sig for store. Der vil naturligvis være undtagelser; men det er ikke helt forkert, at en båds stand ofte er omvendt proportional med antallet af navne på ejerlisten.

Den historie passer i et vidt omfang på Cutty – og så alligevel ikke. Frem til museets overtagelse i 1995 har Cutty skiftet ejer med ca. 4-6 års mellemrum. (En usikkerhed om nogle ejere vanskeliggør et præcist tal)

En brugt båd

Cutty er godt brugt. Køl og bundstokke er medtagne, og mange steder er der fulgt op med forstærkninger af tømmer, der er blevet mørt og svækket; men ikke udskiftet. Ved mindst to lejligheder er der foretaget større indgreb: Cutty er blevet udstyret med et ruf i stedet for det to-delte cockpit, og – antageligt under besættelsen – er blykølen

erstattet med en jernkøl. Samtidig er det faktisk imponerende, at den har holdt sig så godt.

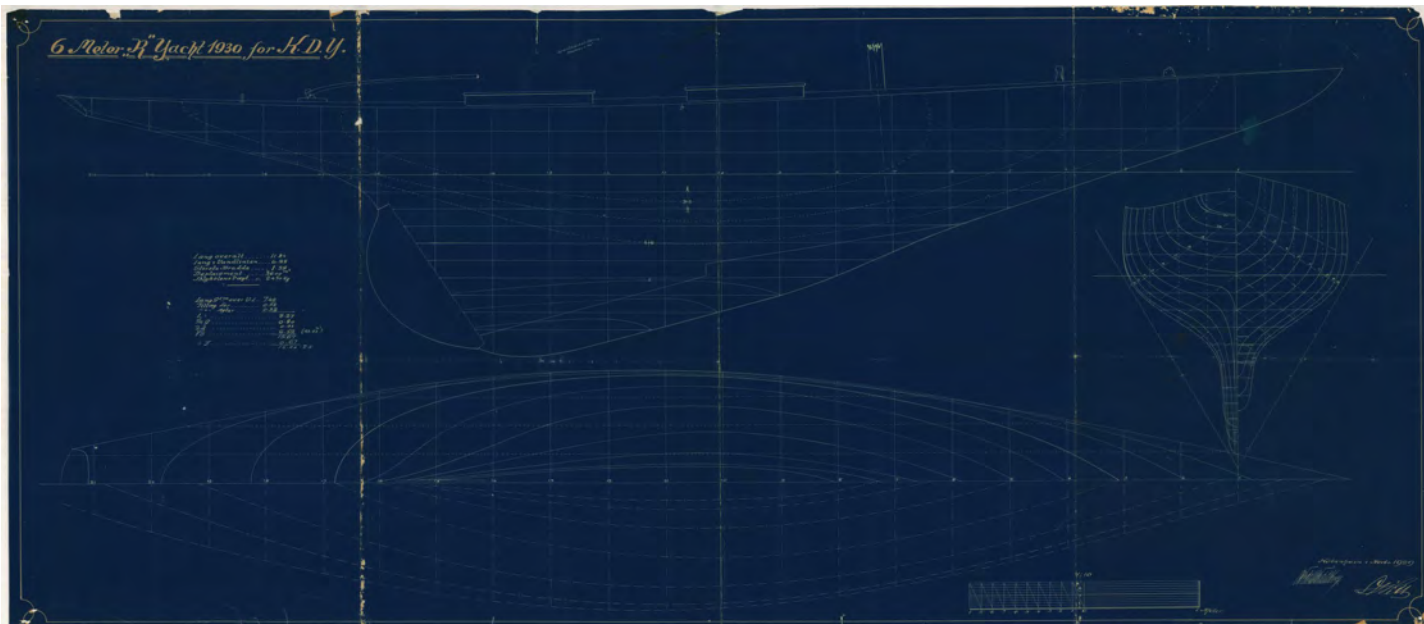
Som nævnt i en tidligere artikel, er konstruktionen særdeles spinkel. Den skulle bare kunne sejle hurtigt i 1931 og måske et par år eller tre mere, så havde den udfyldt sin rolle.

Nu fik Cutty aldrig den succes på kapsejladsbanen, som den var udset til. O. P. Christiansen, der købte den på auktion af KDY's Byggeforening, afhændede den meget hurtigt. Cutty klarede sig dårligt under sejladserne om Guldpokalen i sommeren 1931 og indenfor de næste par år nåede ikke mindre end to forskellige fiskeeksportører af eje den: først Robert Nielsen, derefter Christian Jensen. Begge med adresse i København.

Nakskov og retur

Herefter gik sejlede Cutty mod provinsen; en tur andre ud-rangerede Meter-både havde gjort før den. Når nye Meter-både kom til, havde de lidt ældre sværere ved at klare sig godt ved klassesejladserne på Øresund. Til gengæld kunne de ved de mange provinssejladser klare sig glimrende som NL-både. I årene op til besættelsen kunne man bl.a. se D15 Oui Oui, D17 Fakir, D18 Tornado og D40 Junge på resultatlisterne ved både bane- og distancesejladser langs den jyske østkyst.

Cutty kom til Nakskov Fjord i 1934. Men ejerskabet af brødrene Weitzmann var kun kortvarigt. Allerede 3 år senere var den tilbage på Øresund. Denne gang i Rungsted Kyst, ejet af Finn Norstrand. De næste 25 år formodes det, at endnu



mellem 2 og 4 ejere har været ind over. Den sidste kendes med sikkerhed. Det er Peter Stub, der i 1962 havde 6-meteren liggende i Vedbæk Sejlkлуб.

Provinsen igen

I '70erne formodes det, at Mogens Rising havde båden under navnet "Spas", i Frederikssund. Herefter kunne Cutty - igen under sit oprindelige navn - fra 1979 findes i Aalborg, ejet af Mogens Tomra Laursen. Nogle år senere overtaget af Bjarne Rønnow, Nibe.

Endelig havnede den gamle 6mR-båd i 1995 hos Danmarks Museum for Lystsejlsads. Med støtte fra Brødrene Hartmanns fond blev det muligt både at erhverve båden og foretage lidt påkrævede reparationer.

Det gav lidt forlænget sejltid, inden den for alvor blev sat på land med renovering for øje.

Hvis nogen derude skulle have kendskab til nogen af de nævnte personer, eller husker noget om Cutty fra det ene eller det andet sted, vil det modtages med tak af redaktionen.

SVENDBORG

6M R CUTTY



Øverst ser man tydeligt, at båden agter har mistet sit spring. For neden er springet genoprettet.

Nyt spring og dæk på Joane

Af Ove Juhl

Dengang vi erhvervede Joane i 1977 var dækket helt nylagt, teak på krydsfiner, det var flot, men ikke tæt, så de kommende år skiftede vi gummi i nådderne flere gange. Under sidedækkene manglede hver anden dæksbjælke, så dækket arbejdede for meget. Et teakdæk bliver også slidt, og prop-erne faldt ud og til sidst var dækket slidt ned til skruehovederne. I stævnen, der hvor man oftest træder ned, var krydsfineren knækket, så i 2001 besluttede vi at skifte dækket.

Springet

De fleste lange både med stort overhæng mister gennem årene springet, Joane var ikke gået ramt forbi, udover at en del af springet var gået tabt, var også hækken vredet en lille smule. Når man lægger nyt dæk, er chancen der for at rette springet op. I nogle tilfælde er det nok at høvle af på midten, men der er også den mulighed at lægge kiler oven på i enderne, begge muligheder blev brugt på Joane.

Lidt hjælp måtte der til

Min far Harald Juhl, som er bådebygger, var en stor hjælp. Han kom hver gang, det blev svært for en amatør. Bådebyggerne Jørgen og William Jensen, som samtidig byggede 6 meteren Sinkadus, var behjælpelige med at flække og tykkelser høvle de mahogniplanker, der blev til skandækket, de var i øvrigt fra den samme kævle, som det meste af Sinkadus er bygget af. Ud over almindeligt håndværktøj, havde vi en mellemstor båndsav og en stor gammel afretter.

20 år senere

Dækket har til fulde opfyldt vores ønsker om mindre vedligeholdelse, de første år bestod vedligeholdelsen af en matslibning og et lag lak og et frisk lag maling på glasfiberen, set i bakspejlet skulle vi have startet reparationen af lak et par år før, i dag kunne lakken godt trænge til at komme helt af, ikke på grund af holdbarheden, men mere for udseendet. Der har været lidt problemer med at holde dækket tæt på forkanten af kahytten og agterkanten af cockpittet,

karmen agten er siden blevet skiftet og dæksbjælken repareret. Utæthederne er nu løst ved at lægge en glasfiberstrimmel oven på en vulst af epoxy, vær opmærksom på, at denne løsning kun virker på en båd, der er så stiv som Joane, der jo også er limet i skroget. Denne historie kan læses i blad nr. 86, det kan også ses på DFÆLs hjemmeside.

Lidt om overvejelserne

Når man starter et sådant projekt, bliver det ofte undervurderet, hvor meget der skal skiftes, for eksempel at agterspejlet også skulle skiftes. Da projektet var færdigt, fortrød vi, at der ikke blev skiftet mere, for eksempel kunne det have været fint at skifte bjælkevægeren også, lige så vel som de dæksbjælker, der blev genbrugt, ikke for holdbarhedens skyld, men det gamle træ tager med sine ujævnheder mere imod snavs og er dermed sværere at vaske rent end det friske træ.

Vi nyder især, at dækket nu altid ser frisk og lækkert ud, ikke det lidt trætte udseende, som et ældre teakdæk ofte har. Konstruktionen af det nye dæk havde vi selv udtænkt efter mange samtaler med de bådebyggere, vi kom i nærheden af. Nogen vil måske synes, vi har snydt ved at bruge glasfiber og epoxy i de mængder, vi har gjort, men vi havde ikke haft Joane i dag, hvis ikke vi havde taget dette valg, nu er Joane bevaret, og skulle nogen senere få lyst til at gøre det anderledes, så de velkomne.



JOANE

NYT SPRING OG DÆK



Afmontering af dækket, her ses et savspor med rundsaven, vi havde forstillet os at skrue skruerne ud, men mange af dem var sorte jernskruer og dermed umulige at få ud. Så var det bare i gang med stemmejernnet, en del dæksbjælker måtte kasseres på grund af de rustne jernskruer.



Bjælken er knækket, ikke på grund af dens styrke, men krydsfineren var trådt i gennem lige agten for bjælken, vandet var sivet ned, og dermed opstod det råd, der har svækket den.



Efter det nye dæk kom på, tog det 18 år, inden der igen kom motorbeslag på Joane, vi nænnede ikke at bore nye huller i dækket.



Ved projektets start var det ikke tanken, at næsten alle dæksbjælker skulle udskiftes, men kun få blev genbrugt, i flere tilfælde blev bjælkerne i fordækket flyttet frem og afkortet til deres nye længde.

JOANE

NYT SPRING OG DÆK



Kiler lagt oven på bordene agter, det kan også ses, at der er rettet lidt op på agterstævnen, der jo var vredet, til resten af det nye spring blev skrogsiderne høvlet efter øjemål, Joane var først blevet stillet op så ret, som det var muligt. Det nye agterspejl er monteret, udført i egetræ med en plade af mahogni limet på ydersiden, klødsen blev efterfølgende udhulet.



Mens dækket var af, blev der også lejlighed til at reparere rufsidens. Nogle steder måtte det øverste bord også udskiftes.



Den styrbord bjælkevæger blev forhøjet og den bagbord blev fornyet, udover det blev der lagt nogle ekstra svøb ind ved siden af de gamle for at forhøje dem. Bjælkerne, der ses på tværs, er lagt ind for at holde på skrogets facon, de blev fjernet, da dæksbjælkerne var blevet lagt.



Alle samlinger blev smurt med lak inden montering., og inden dækket blev lagt på, blev alle bjælker mm. malet.

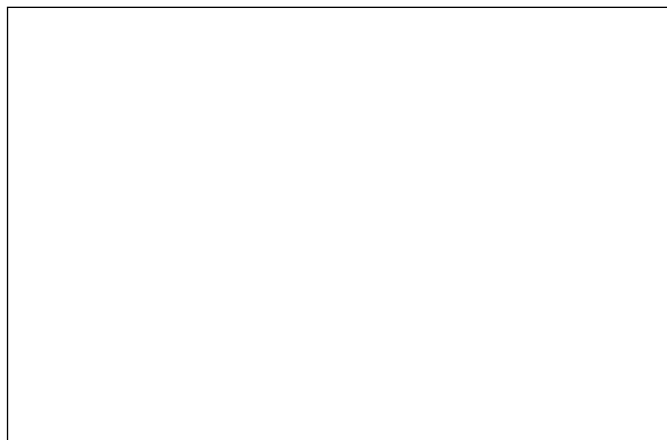


Alle bjælker i sidedækket blev efter tilpasningen taget op og malet før genisætningen.

Der manglede i øvrigt hver anden bjælke i sidedækket, det var nok gået lidt stærkt ved den forrige udskiftning af dækket.



Knæ udskiftet med nyt af rustfrit stål, der var ingen vandrette knæ i Joane, det har der helt sikkert været fra begyndelsen, men når et plankedæk udskiftes med krydsfiner, virker krydsfineren som et stort knæ, i øvrigt bliver båden også stivere af krydsfinerdækket, det var dog ikke så tydeligt som da Joane senere fik limmet lister i nåderne.



Der blev fræset 6 mm ned i krydsfineren, her i blev lagt skandæk og fisk ned i fineren, snyd som bare pokker, men det har nu virket i 20 år med let vedligeholdelse. Krydsfineren er 12 mm wba med fineste kirsebærtræ på begge sider, Falster Finer havde dengang en gang om året restsalg, prisen var 300 kr. pr. plade.



Skandæk mm. blev limet til krydsfineren, nogle steder blev det fastgjort med skruer, ellers blev det holdt fast med de blybarrer, der kan ses på billedet, efter hærdningen blev øvrige skruer tilføjet. Der blev brugt bejdse i limen.



Den gamle forluge, som vi lavede i 1984, blev genbrugt. Lugen er monteret for tilpasning af dækket og blev afmonteret igen, før glasfiberen blev lagt på.



Inden skandækket blev lagt, blev der lagt et lag glasfiber mættet med epoxy.

JOANE

NYT SPRING OG DÆK



Dækket blev malet med alkyd, og her fik vi vores største overraskelse: Der skal gå 14 dage, inden det er muligt at male med alkyd oven på epoxy, malingen måtte efter flere dage uden at hærde tørres af igen, det førhen flotte og blanke dæk så nu herrens ud spættet med maling nogle steder, heldigvis findes der ikke billeder af det.



Inden mahogniskandækket blev lagt ned i krydsfineren, blev kanten ned mod fribordet rundet og en glasfiberstrimmel lagt på. Efter skandækket var monteret var det nemt at spartle rundingen op igen.



Sidste job inden lakering: Propperne blev lagt i lak.



Joane søsættes lidt sent efter en vinters arbejde, synligt er det nok den største ændring i vores år med Joane, det var i øvrigt sidste gang i mange år, at der var problemer med, hvor meget vand Joane tog ved søsætningen, året efter blev der limet lister i skroget, og Joane har siden været stort set tæt.

Stor sejlads i lille skala

Af Carl Mangor

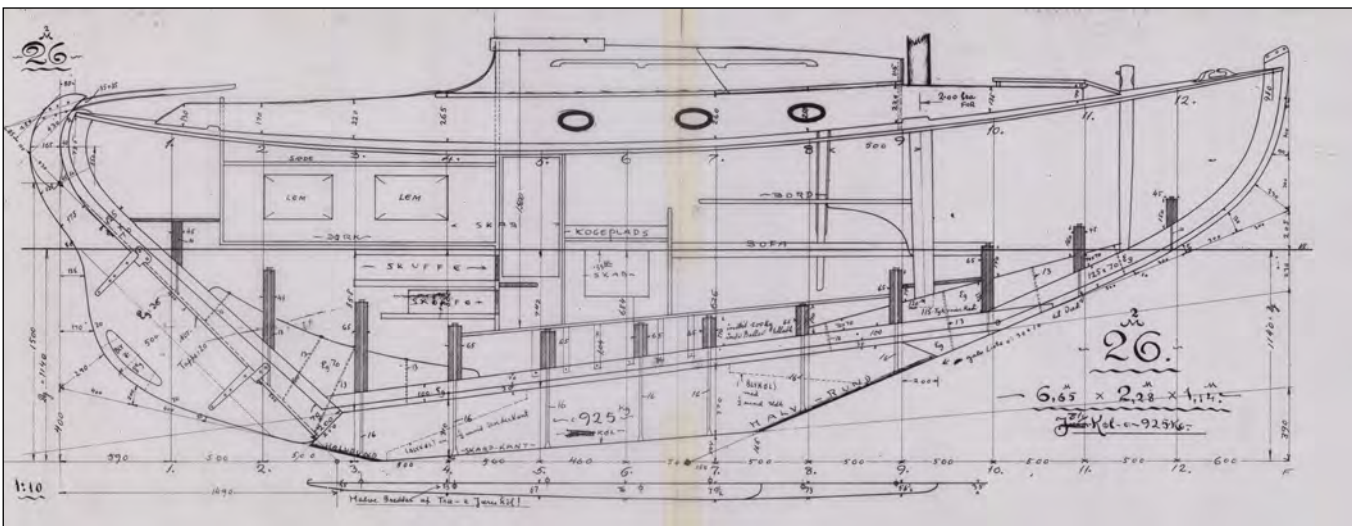
Engang var det et fast indslag på den daglige tur rundt om gæstehavnen, lige at orientere sig om forekomsten af træmaster den pågældende dag. Hvis der viste sig et passende udbud, var det bare lige at parkere cyklen og gå ud på broerne for et nærmere kikk.

På sin vis er det i dag både blevet sværere og lettere at scanne havneområdet for master af træ. Sværere, fordi en slank træmast let kan forsvinde mellem de efterhånden højere og højere aluminiumsrør, der præger billedet.

Lettere, fordi der som regel ingen er. Træbådene udgør simpelthen en forsvindende lille del af de tursejlende både. Nogle træbåde går til, og andre går til udlandet. Det ændrer dog ikke voldsomt på, at der såvel i og uden for DFÆL findes et stort antal danske fartøjer i sejldygtig stand.

Der er heller ingen tvivl om, at de er i aktivitet rundt omkring. De kommer bare ikke så langt omkring længere.

26 kvm Berg spidsgatter. Som skabt til formålet.



Fra krydser til dagsejler

De små og mellemstore lystbåde, der fra mellemkrigstiden og op i 1950'erne var med til at folkeliggøre lystsejladserne, er i nutiden blevet så små, at den komfort, de er udstyret med, har svært ved at finde den fornødne interesse blandt sejlskere.

Det er sin sag at færdes over længere tid i noget, der har samme højde som en krybekælder, med led der værker og rygge, der ikke kan strækkes ud.

Hvis man har trådt sine første sejlersko under de forhold, der blev hverdag med den første generation af glasfiberbåde, kan det måske være vanskeligt at opleve sig selv i en båd, hvor al bevægelse under dæk foregår mere eller mindre på alle fire.

Kort sagt, så er en stor del af de både, der er i DFÆLs nu genopståede register, i praksis kendt uegnet til andet end dagssejlads.

Eller sådan ser det store billede ud. For samtidig er det jo ikke en umulighed at bruge de nævnte både til sejlads, de strækker sig ud over en dag eller en weekend.



BØGER

POCKET-CRUIISING

Minimalist

Martin Anker Wiedemann (MAW) har på eget forlag udgivet en lille bog om "et enkelt sejlerliv uden lommесmerter":

"Pocket Cruising og Mikroeventyr." Han sætter minimalismen i højsædet og erklærer, at "glæden ved at sejle er ligefrem proportional med bådens lidenhed".

Det er måske en rigelig kæk bemærkning, men i MAWs regnestykke er lidenhed ikke blot overaltlængde i fod. Det er lav anskaffelsespris, beskedent udstyr, begrænset vedligehold, enkel håndtering.

Bogen er på ingen måde specifik i forhold til træbåde. Med undtagelse af den Nordiske Folkebåd er træbådene helt fraværende. Det gør imidlertid ikke bogen mere uinteressant, fordi mange af MAWs udsagn om "småt er godt" samtidig rimer på træbåd. Wiedemann hylder tanken om "en båd man tager på", og hvor alt basalt er inden for rækkevidde: mad, et ruf der lukker af mod regn og blæst og en køje at hvile i. Så er det bare noget vind eller en sjat brændstof, der skal til, for at sejladsen kan realiseres.

Billigt og enkelt

Den lave *anskaffelsessum* er en af hans pointer, og den må siges at være overkommelig i øjeblikket. For ganske få – i flere tilfælde slet ingen – kroner er det muligt at blive ejer af ikke bare en træbåd – men en båd i det hele taget. Opslag i nærværende blad, på foreningens hjemmeside og anden annoncering vidner om priser, der er historisk lave. Det har nok aldrig været billigere at få foden på eget dæk. Lidenhed er ikke kun en økonomisk fordel ved anskaffelse. De løbende udgifter er tilsvarende lave. Sejlene bliver billigere. Der



er færre meter af både stående og løbende rig. En bøjte maling holder længere, når færre kvadratmeter skal dækkes.

Småbåde er mere *håndterbare*, skriver Wiedemann. Langt hen ad vejen kan man sejle, trække eller hive sig frem ved havnemanøvrer. Skulle det ikke være tilstrækkeligt, vil selv en beskeden påhængsmotor kunne flytte en mindre træbåd på forsvarlig vis. En verden langt fra bovpropellernes arrige hvinen. Selv i højsæsonen vil man i en godt fyldt havn næsten altid finde en plads, som en mindre båd kan knibes ind på. Udvalget af havne er ligeledes større. At kunne bevæge sig uden nogen form for betænkelighed, så længe der er styr på 2-meterkurven, giver mulighed for at skære et hjørne fra tid til anden. Det åbner for en lang række af mindre øsamfund, der ellers er udelukkede med en stor dybgang.

Småt er godt

"Eventyret", skriver Wiedemann, "starter lige udenfor molehovedet". Bådens vuggen, blæ-

sten i håret, og madpakkens helt særlige smag er ens over det hele. Det er ikke svært at give manden ret. Jeg huske flere ture med forventning om fjernere destinationer, der pga. vindens ugunst endte med ankring eller havneanløb i umiddelbar nærhed af hjemhavnen - og som alligevel har indskrevet sig som mindeværdige. Ved at betragte selve sejladsen som et mål i sig selv, kan der over året spares mængder af brændstof på at bevæge sig derhen, hvor man troede, det sjove begynder.

I afsnittet "Vælg dig en god båd" kommer MAW rundt om forhold, der definerer den gode båd. Selvom han lægger ud med af bagatellisere elementer som højde og fart, ender han dog med at bruge en del plads på det, før det går videre med bådens bevægelse i sø, afbalancering, lette contra tunge både.

Komforten ombord bliver belyst gennem cockpittets ud-

formning, siddeforhold om læ, ståhøjde (og manglen på samme), vand, el, toilet. Afsnittet kan i store træk og uden omskrivninger direkte benyttes, hvis man har en træbåd i tankerne, og Wiedemann har gjort sig en række fornuftige overvejelser, som nye sejlere kan tage ved lære af. Herfra mister bogen sin aktualitet for den, der søger en træbåd.

Afsnittene omkring køb af båd og vedligeholdelse er målrettet glasfiberfartøjer. Som noget af det sidste, og det er op mod halvdelen af bogen, oplister MAW en lang række både (alle i glasfiber), der lever op til hans definition af småbåde i størrelse fra ca. 16-26 fod. Umiddelbart kunne det have været nærliggende, at MAW blot havde henvist til de mest beskedne fartøjer fra "Bådrevyen 1985"; men ved gennemlæsning får afsnittet alligevel sin berettigelse. Ved flere beskrivelser af fartøjerne er der suppleret med nogle fine betragtninger fra folk, der rent faktisk har erfaringer med de omtalte bådtyper, så den store vægtning af materialet alligevel giver nogen mening. Hvis man altså søger båd i polyester.

Pocketcruising i træbådsperspektiv

Noget af den enkelhed, som Wiedemann hylder gennem hele bogen, må man desværre sige kommer delvist til kort, når perspektivet ændres til også at omfatte træbåde. I god stand kræver en træbåds årlige vedligehold måske ikke meget mere end en tilsvarende i glasfiber målt i tid og penge. Den afgørende forskel er dog, at træbåden, der har stået på land i flere år, ikke bare kan gøres sejlklar med knofedt og rengøringsmidler i lighed med polyesterbåden. Set over en længere årrække vil en træbåd almindeligvis også få brug for udskiftning af diverse stykker tømmer. At det så har sin egen charme, er en helt anden historie. Men den er ikke billig.

Når Martin Anker Wiedemanns bog alligevel kan have interesse for kommende træsejlere, er det fordi, den slår et påkrævet slag for den form for sejlads, der er aktuel for mange af bådene i DFÆls fartøjsregister. Sommeren igenem har jeg mødt flere besætninger i alle aldre ombord på

nogle af de glasfiberbådtyper, som Wiedemann beskriver. Det er i virkeligheden ikke ret mange af dem, der skal finde interesse for en træbåd, for at træbådsverdenen kunne se noget anderledes ud.

Skulle man ønske sig noget af "Pocketcruising og mikrosejlads", skulle det være et dobbelt sideantal. Der er adskillige steder, hvor MAW i langt højere grad kunne udfolde alle de fine betragtninger, som han kun lige åbner for. I nogle afsnit falder overskrifterne så tæt, at det tilnærmelsesvis minder mere om en huskeliste end en egentlig redegørelse.

Hvis du nu kender nogen, der går med planer om at få sejloplevelser i det små, så kan "Pocketcruising og mikroeventyr" være et godt sted at begynde.

*Martin Anker Wiedemann
Pocketcruising og mikroeventyr
149 kr. Hæftet
BoD 2019*



*Pocketcruising
ultra i 1951.*

Idyl på vandet igen

Idyls dimensioner:

Længde overalt 10,17 m

Bredde 2,28 m

Dybgang 1,6 m

Displacement 4,5 ton



Af Carl Mangor, tekst. Foto Jørgen Hediemann.

Jeg var blevet orienteret om, at vognmanden var tilsagt på hjemmeadressen allerede kl. 6. Selvom jeg også vidste, at der ikke var mange kilometer fra denne og til havnen i Falsled, blev jeg alligevel næsten taget i køjen. Vandet til morgenkaffen var kun lige på vej mod kogepunktet, da den umiskendelige lyd af lastbil nærmede sig havnen. Et øjeblik efter kom den ganske rigtigt om hjørnet oppe ved kroen, tæt fulgt af flere personbiler.

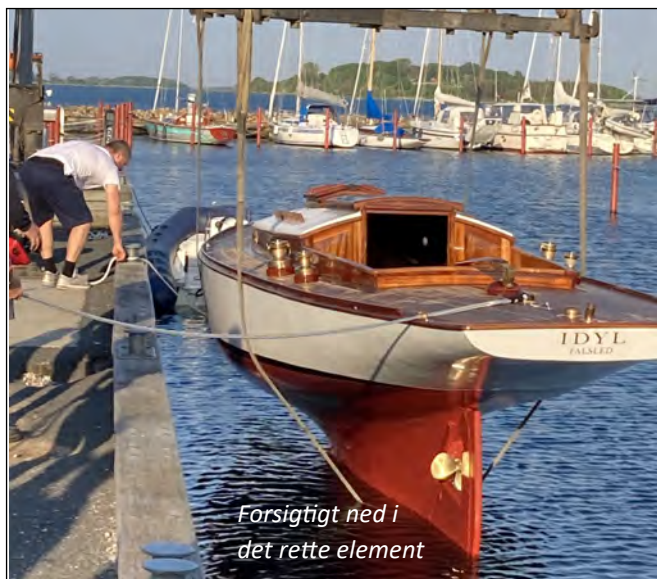
Efter års renovering var Anker-7meteren "Idyl" på vej tilbage til sit rette element. Historien startede mere end 100 år tidligere, da Den internationale R-regel var helt ny. I 1907 blev Idyl Johan Ankers første konstruktion til denne klasse. Der er løftet en større flig af historien i Klassisk Træbåd nr. 135; men den helt korte version går ud på, at Malene og Helge for 6-7 år siden fandt Idyl i Nordjylland, hvor den havde stået på land i omkring 10 år. De fik den derefter fragtet til Sydfyn, hvor renoveringen har stået på siden.

Det var Grundlovsdag, og solen skinnede fra en skyfri himmel. Der var flere andre – men yngre – træbåde i havnen og

fra Folkebåden Scherzo blafrede signalflagene. Familie og venner var mødt frem, heriblandt Helges far, der er bådebygger og har været med på hele projektet.

Mens vognmanden var ved at slå støtterne ud, blev masten løftet af og båret væk. Der var mange villige hænder og ikke længe efter, hang Idyl i stropperne og blev i en bue løftet ud over kajkanten. Ud fra devisen om, at det er bedre at forebygge end at helbrede, pelsede Helge et par sække med savsmuld ud over vandspejlet, til at stoppe den værste lækage - hvis nu...

Der var ingen grund til uro. Idyl flød akkurat så fint, som den sikkert havde gjort ved en søsætning 100 gange før. Kort tid efter blev der dog pludselig stille på havnen, da det lød fra et af børnene: "Far, far, der kommer vand ind!" Helge kunne dog hurtigt berolige sig selv - og resten af forsamlingen - med, at det var ganske lidt. Familiens store arbejdsindsats kunne de kort efter nyde ombord, da Idyl var forhalet til sin nye plads i læ af molen. Det trak ud, men heldigvis havde de køjetøjet med, så de kunne tilbringe natten nede om læ i Idyl. ➔





*T.v: Bygget i mahogni på
eg. Teakdækket er lagt på
marineplywood.*

*Nederst: Idyl er et sandt
Eldorado hvad angår blok-
ke og beslag.*





Sejlarealet er på 54 kvm. Den originale rig fra 1907 var med gaffelrig og et lille bovspryd.

Nybygning nummer 54 fra værftet i Asker, hvor Johan Anker året før var gået i kompagniskab med Christian Jensen.



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

Medlemsområdet er åbnet

På foreningens hjemmeside er det nu muligt at se og vedligeholde de kontaktoplysninger, vi har om dig.

Af Preben Rather Sørensen

I skrivende stund bliver det knoklet med at få de sidste detaljer på plads. Vi har flyttet medlemsregisteret ind på den nye hjemmeside og opdateret det, så alt er klar til "The Grand Opening". Den 15. september blev der udsendt e-mail til alle medlemmer.

Kort før sommerstævnet lancerede vi det nye Fartøjsregister – har du været forbi?

Foreningens optegnelse over godt 1100 fartøjer er lagt på plads, så det er muligt at se, hvad vi har registeret. Det er givetvis mange fejl og mangler, men det håber vi at I alle sammen vil deltage i at forbedre. Mere herom senere.

Med det nye medlemsområde, bliver det muligt at vedligeholde de informationer vi opbevarer. Vi har valgt et meget højt sikkerhedsniveau, så oplysningerne ikke falder i forkerte hænder. Og det er håbet, at I selv vil vedligeholde informationerne, så vi har et godt og troværdigt register, med kontaktoplysninger på alle.

Postadressen er naturligvis vigtig for at du kan modtage vores fælles blad Klassisk Træbåd. Men vi bruger jo også e-

mail til at komme i kontakt med hinanden, så din e-mailadresse bør også være korrekt.

Hjælp søges

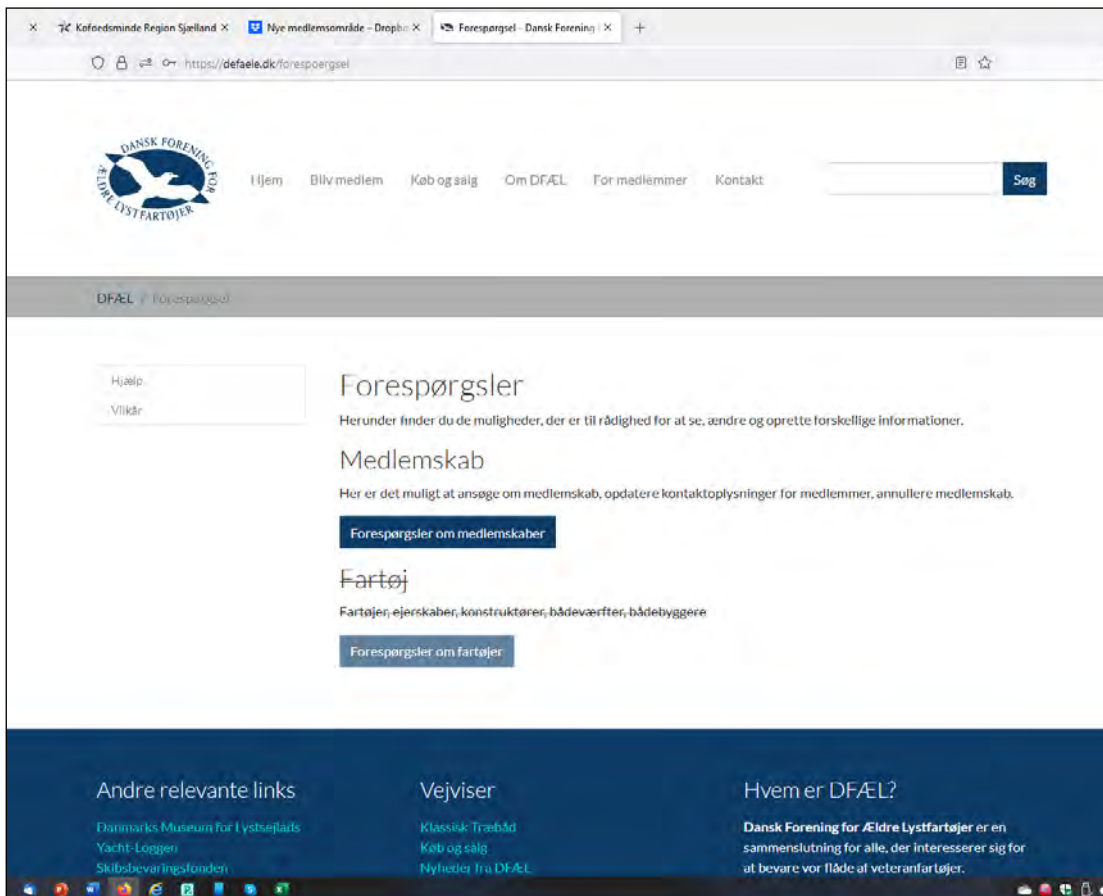
Næste skridt bliver at koble Fartøjsregisteret sammen med medlemsregisteret. Det vil blive muligt at tilføje nye fartøjer og bidrage med ændringer og tilføjelser til de eksisterende fartøjer. Målet er at vi får et veldokumenteret register over alle de fartøjer vi har liggende. Rigtig mange fartøjer har med sikkerhed forkerte oplysninger og endnu flere er yderst mangelfuldt beskrevet.

Vi forventer at der kommer mange bidrag, når vi åbner op. Vi kunne derfor tænke os at der blev nedsat et lille ekspertråd med medlemmer, som har viden og indsigt i mange forskellige typer fartøjer. Tanken er at vi kan trække på ekspertrådet, hvis der opstår tvivl. Men rådet skal også kunne bruges til at drive vedligeholdelsen fremad.

Sidder du med særlig viden om spidsgatterne, kragejollerne, motorbådene, W-båden eller andet, må du meget gerne kontakte os. Skriv til bladet@defaele.dk og fortæl lidt om, hvor du mener du kan bidrage. I løbet af efteråret vil vi samle rådet til et møde og lægge en plan.

Nye medlemmer

En sidste ting: Vi åbner igen op for at man kan melde sig ind i DFÆL via hjemmesiden. Det sikrer en smidig og ensartet håndtering af de oplysninger, som medlemssekretariatet har brug for. Vi har valgt at gøre det obligatorisk at angive en e-mailadresse ved indmeldelse. Dels fordi e-mailadressen bruges som brugernavn på medlemsområdet, men selvfølgelig også fordi vi satser mere og mere på kommunikation via e-mail.



Medlemsområdet finder du på DFÆLs hjemmeside. Du skal logge ind med en kode. Dit brugernavn er den mailadresse, som du har oplyst til DFÆL. Uden mailadresse kan du ikke komme ind i medlemsområdet. Vel inde kan du rette i dine medlemsdata, f.eks. ny adresse. Du kan også omføje tid rette i info om dit fartøj.

Har vi din (rigtige) e-mailadresse?

Den 9. september udsendte vi et nyhedsbrev pr. e-mail. Og igen den 15. september. Har du modtaget disse? Er det ikke tilfældet, er der stor chance for, at vi enten har en forkert e-mailadresse, eller slet ikke har nogen registreret på dig. I så fald må du meget gerne skrive til redaktion@defaele.dk eller ringe til Preben (2175 2070) –

så kan vi få rettet op på tingene. Din e-mailadresse bliver fremover brugt som brugernavn til medlemsområdet, så også her er det vigtigt, at vi har de korrekte og aktuelle informationer.

Aktuelt har vi omkring 15 e-mailadresser, som ikke kan leveres, fordi de ikke eksisterer. Og vi har 34 medlemmer, som ikke har registreret nogen e-mailadresse i vores medlemsystem.

NU GØR VI BÅDTÆLLINGEN OP

DFÆLs initiativ med at kortlægge flåden af ældre lystbåde går nu over i næste fase. Resultatet af de mange lokale registreringer, bliver holdt sammen med foreningens fartøjsregister. Og ud af det vil vi forsøge at skønne, hvordan flåden ser ud her anno 2021.

Med den viden i bagagen vil foreningen tage nogle bevaringspolitiske initiativer. Hvilke det bliver, har bestyrelsen ikke drøftet endnu.

Der skal også udarbejdes en rapport, som vi så kan sprede til hele træbåds miljøet og til kulturpolitikere. Det har foreningen prøvet for år tilbage, da rapporten "Bare en gammel træbåd" kom til verden.

Bestyrelsen har nedsat en arbejdsgruppe om denne spændende opgave. Har du lyst til at være med, kan du kontakte Simon eller Ole fra bestyrelsen, de er begge med i arbejdsgruppen.

Kontakt: Simon, formanden@defaele.dk eller Ole på strixole@outlook.dk

REGISTRERINGSBEVISER, HVORDAN?

Bestyrelsen har nedsat en arbejdsgruppe, der skal se på, hvordan vi kan udvikle registreringsbeviser til medlemmernes fartøjer. Det følger af generalforsamlingens beslutning om, at DFÆL skal se om det er muligt at lave registreringsbeviser på basis af foreningens nye fartøjsregister.

En af knasterne er at validere de informationer, som findes om den enkelte båd i registeret. Til det bliver der brug for hjælp fra foreningens mange fartøjskyndige.

Arbejdsgruppen vil gerne have hjælp, og er du interesseret i at være med, så kontakt Anja, som er tovholder på opgaven.

Tovholdere: Preben, preben@rather.dk og Dorthe, dorthe.erik@hotmail.dk

KURS MOD MARSTAL

Hvis alt går vel, kan vi holde sommerstævne i Marstal i juli 2022. Foreningens lokale medlemmer er i god dialog med såvel sejlklub som havn, og alt tegner lovende.

Hvis du hører hjemme på de kanter, og har lyst til at være med, kan bestyrelsens stævneansvarlige, Ole, formidle kontakten. Så kontakt Ole.

Tovholder: Ole, strixole@outlook.dk



TID TIL AT TJEKKE CHILI-TESTEN

Nu er sæsonen snart ovre for både sejlads og for afprøvning af chilipulvers eventuelle virkning på bådbunde.

Så: Chili-testere landet rundt, nu må I gerne hente testelementerne på det tørre og fotografere dem, både som de ser ud, når de lige er halet op og, når det værste slam er skyllet af.

Og send fotos + jeres evt. supplerende iagttagelser til Ole Ingvor Olsen (strixole@outlook.dk) og / eller Jørgen Heide-mann (jhe.hjem@webspeed.dk).

Gem gerne elementerne til en evt. gentagelse med skrappe-re midler næste år.

Vurdering af resultatet kommer i næste nummer af bladet Jørgen var 21 september en tur i Svendborg for at hente et element, der var nedsænket dernede.

DFÆL Tovholderne

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

Kim Hyldig
kimhyldig@icloud.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

Chilitest

Ole Olsen
strixole@outlook.dk
Jørgen Heidemann
jhe.laptop@gmail.com

Registreringsbeviser

Preben Rather
preben@rather.dk
Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

DFÆL, foreningen Kalender

Klassisk Træbåd nr. 149

5. oktober

Redaktionsmøde

5. november

Ekstern deadline

8. december

Omdeling starter

Bestyrelsesmøder

7. oktober

27. januar

31. marts

26. maj

Vil du vide mere, er du velkommen til at kontakte bestyrelsen på formanden@defaele.dk



Ventus er til salg

Konstrueret af Robert Jensen, der bl.a. en kendt for at tegne Nordiske Krydsere og meget slanke spidsgattere og bygget af Bernhard Hansen på sejlklubben Frems bådeplads i Svane-møllen. Du kan læse mere om de tre Øresundskrydsere i Frems jubilæumsbog "Øresunds Sejlklub Frem 100 år" og i DFÆLs blad Klassisk Træbåd fra oktober 2016.

Jeg må desværre erkende, at det kniber med at få sejlet nok til at retfærdiggøre den tid, jeg bruger på at vedligeholde Ventus. Derfor sættes den nu til salg.

Ventus har gennemgået en opgradering i de sidste ti år hvor jeg har haft den.

2011: ny Volvo Penta motor D1-20, 2017: nyt dæk glasfiber lagt i epoxy på plywood, 2021: ny bompresenning, nye kabler og ledlanterner + led pærer i kahyt.

Årgang 1948

Længde 9,27 m

Bredde 2,21 m

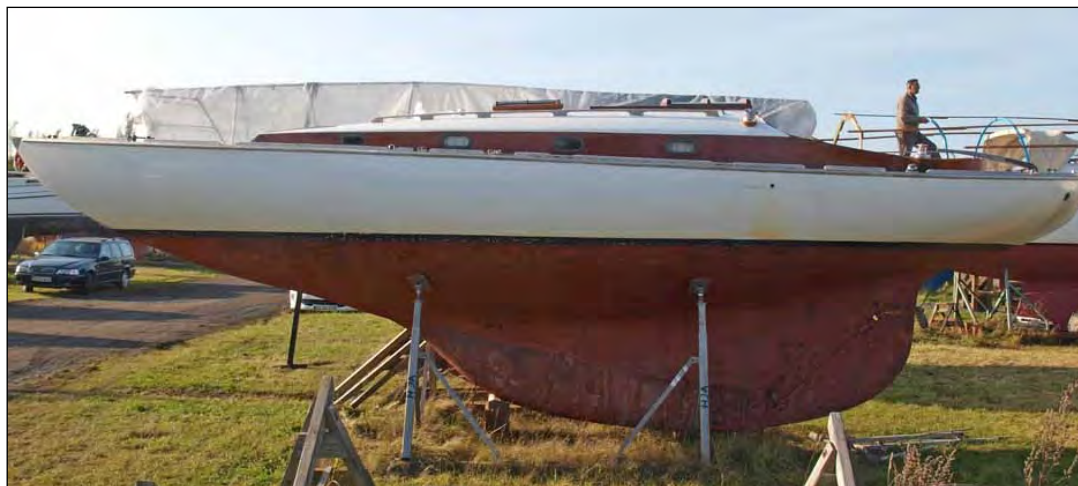
Dybgang 1,70 m

Motor: Volvo Penta D1-20, 18 hk

Sejlareal 36 m²

Sejl: storsejl, fok og spiler, alle af ældre dato.

Prisforslag: 65.000 DKK



Kontakt

Peter Blumensadt

Ranunkelvej 14

4300 Holbæk

Tlf. 2329 0931

Email:

pblum@privat.dk

Gammel velholdt træbåd sælges

Båden er bygget på Ring Andersens Skibsværft i Svendborg i 1926.

Båden har siden 1926 været ejet, igennem tre generationer, af familien Rhotenborg i Korsør. Tredje led i familien overtog båden i 1963 hvor den kom til Korsør.

I 1926 blev båden bygget som en Ålekvas, Lærk på Eg.

I 1963 blev båden bygget om til motorbåd med dæk, kahyt og styrehus.

I 1986 blev udvendig skrog udskiftet vistnok igen med lærketræ.

I 2014 blev båden overtaget af Jørn Hansen, Juelsminde.

I 2019 blev Ruf og Styrehus samt div. indenbords belagt med Teaktræ.

Båden befinder sig i Juelsminde.

Størrelse:

- Længde 7,9m
- Bredde 2,9m

Dybgang 0,9m

Jernkøl

Motor: Leyland Thornycraft årgang 1988

Drivmiddel disel. Tank 110 lt.

Knob 6

Køjer: Med lidt god vilje 4

Løvvrigt:

- Ferskvandstank ja 90 lt.
- Toilet ja, fra 2010

Pantry ja Gas

Eneste grund til at sælge båden er at ejeren er blevet for gammel.

Pris: 75.000,- DKK

Kontakt:

Jørn Hansen

E-mail: jh411147@gmail.com

Telefon: 20722218



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 fri SIS440 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



Limning

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



Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggens 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}

Born Free, sælges.

Min Bianca 33 og Jeg, er blevet for "gamle" til hinanden. Og nu er tiden desværre inde til at vore veje skilles og en anden tager over.

Born Free, er en dejlig 33 fod havkrydser. Den er den ene af to Maghogni på Eg, træbåde, som Bianca værftet byggede, i årene 1957/58, for at kunne uddanne deres lærlinge. Alt andet var allerede den gang Glasfiber.

Den har fået "tilført" 3 ting, der uden at ændre konstruktionsmæssigt på båden, har bidrager meget til glæden ved at sejle den;

En bovpropel. Et elektrisk drevet anker. Hvor både anker og ankerkæde er i rustfrit stål. Og Et rulleforstag.

Men den er ikke ændret fra sin originale udformning og er i god stand.

Den ligger i Vordingborg Nordhavn.

Prisen er kr. 90.000,00

Den er annonceret på den blå avis, hvor der er en mere udførlig beskrivelse.

Og henvendelse kan naturligvis også ske direkte til Mig:

Stig E. Jeppesen.

Email: stig@jeppesens.org



PÅ KRYDS GENNEM DANMARK OG PÅ TVÆRS AF SVERIGE

		1	56°46,6N 08°14,9 Ø		MÅLE- INSTRU- MENT	LAND	STOR SKOVL		2		PAPIR- ARK	KONSO- NANTER	MAD	3		RODEN	DRIK	FLAMME	SKÅL
	FARVAND N. FOR SJÆLLAND									FARVAND GERMA- NIUM									
V R E D				GUDINDE				Ø							RÆKKE AF ØER			1	
				ENS				PELS							STEDORD				
U V I D E N D E P E R S O N E R												RULLER							
ENGEL				2				DEN	3	VEST		ENS			SMILE				MÅLE- REGEL
				START						ALT		REKLAME			4				
MÅLAR 30							PIGE		IN TRANSP. SELSKAB				TAL				S Y V		
													RETNING						
ITALIEN		KAPSEJL. MÅL BY			ARBEJDE ENHED									FÆLLES- SKAB PIGE					
ÆLDET MED YNDE								4				DYR	STEDORD FAGFORB			FORKOR- TELSE ASE			BE- SKÆRE
INDEN LÆNGE					ENS TIDSRUM			ENHED SPILER		CHALUP 1962 PIGE							IMENS	DANSK SEJLUNION	
DAME BAGDEL						ETAT	RAD TONE							IDENTI- SKE	SMÅT 				
HALV DAME BAGDEL		JAGERI		LOOK NORDISK LÆNGDE 5					MÆRKE EFTER LEDORM				OMRÅDE						BINDEORD
DAME					PERSONEN										DRENG				
FARVAND								UDBRUD			UNIFOR- MERE								6

1 Grænseby til Sverige indtil Roskildefreden

2 Harpunlogmodtager 2007

3 Den gamle postbåd på Nyord

4 Harpunlogmodtager 1981

Navnene på indsenderne bliver samlet i en pulje med ét lod pr. rigtig løsning. pr. nummer. I forbindelse med generalforsamlingen bliver der trukket lod blandt de rigtige svar om en præmie, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.

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

Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 20. oktober 2021.

Husk navn og adresse

1 2 3 4 5 6

Gorm



Fra sommerens DM i Træbåd. Du kan se mere om sejladserne inde i bladet. På dette billede ligger kragejollen Randi forrest.