

- ★RIGGENS HISTORIE
- ★PAN 100 ÅR
- ★CHILITEST IGEN
- ★SØRENS VÆRKSTED
- ★LYSTBÅDE PÅ KLINK

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 150 forår 2022



**ROSA, Poul Molichs
atlanterhavskrydser**



Nr 150, forår 2022

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

Redaktion og annoncer

Preben Rather
bladet@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.

Næste nummer

I din postkasse medio juni.
Deadline 5. maj 2022.

Medlemsoplysninger

Husk at du kan se og ændre dine medlemsoplysninger på hjemmesiden. Er du flyttet, har du fået ny e-mailadresse eller har du solgt eller købt et fartøj? Hop ind på hjemmesiden og del dine ændringer med os. Det gør det nemt for medlemsadministrationen. Du kan også melde dig ud online, men det er en hemmelighed mellem os to ☺

Bestyrelsen og kontakt

Simon Bordal Hansen
Formand
Bygaden 72
4305 Orø
2298 1674
formanden@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
5055 9367
anja@kiersgaard.eu

Preben Rather Sørensen
Redaktør
Ladby Longvej 29
DK-4700 Næstved
Danmark
2175 2070
bladet@defaele.dk

Jørgen Heidemann
Suppleant

Peter Hansen
Suppleant

Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved
Dorthe Christensen.
2010 7141
medlem@defaele.dk

Lokale initiativer

Ø-Havet, Sydfyn

Carl Mangor
5058 1055
c.mangor@gmail.com

Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe
4088 1900
traesejlere@gmail.com
www.traesejlere.dk

Fjordsejlerne - Isefjord

Simon Bordal Hansen
2298 1674
post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen
2049 3774
birger-bp@webspeed.dk

Træskibsforeningen i Århus

Torben Moeslund Andersen
2087 7936
torben@thorsvej9.dk
www.skibslaug.dk

Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

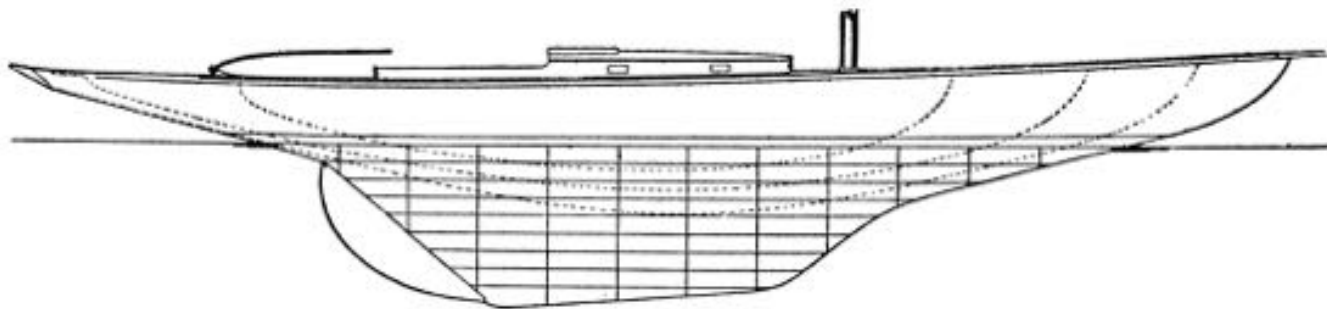
Asger Brodersen
6160 1479
asgerbrodersen50@gmail.com

Hal 16, Helsingør

Facebook: Hal 16 maritimt værksted i Helsingør
www.mfs.dk/hal16/

Indhold

<i>Da Thorbjørn mødte ROSA</i>	4
<i>Søren Bruuns blokke-værksted</i>	14
<i>Spidsgatteren PAN, 100 år</i>	17
<i>Otte klinkbyggede danske lystbåde</i>	22
<i>Lystfartøjets rigning gennem tiden</i>	32
<i>Chilitest 2</i>	42
<i>En anderledes sejltur</i>	44
<i>Lokale nyheder</i>	47
<i>Sommerstævne</i>	50
<i>Nyt fra foreningen</i>	52
<i>Krydsordet</i>	55



Billedet på forsiden:

Molich Atlantic Cruiser , MAC 1 Rosa med stagesejl under en torsdagskapsejlads i frisk luft. Foto: Dietmar Löhndorf.

Torsdagskapsejlads i 2016, inden skandæk og lønningsliste blev renskrabet og lakeret. Skipper til rors og en del af den faste kapsejladsbesætning i det rummelige cockpit. Foto: Christian Agerbeck.



Da Thorbjørn mødte Rosa

Af Simon Bordal Hansen

Vi skruer tiden 20 år tilbage. Det var en torsdag aften og første gang, jeg forsøgte at sejle med i kapsejladsen i min gamle kutter Saxon. Vinden var god, måske lige til den rigelige side, når nu det hele var nyt, og jeg var alene ombord. Men det gik ganske godt op til mærket, bådene fulgtes ad og beholdt positionerne, og så rundede vi mærket og halede ind på sejlene. På næste lange ben kunne jeg nok lige holde mærket oppe, hvis jeg altså kunne få Saxon til at gå tæt til vinden.

Så midt i de overvejelser var det, at jeg hørte en brusende lyd, nærmest i stereo, og den kom nærmere. En af de store både måtte være ved at hente mig. Og så nående båden op, den var ikke så stor, det var genuen til gengæld, og kors hvor stod sejlene godt, der blev hilst og navneskiltet fortalte mig, at det var Ursa. Den hurtige 45 kvm Berg-spidsgatter, for resten skarpt fulgt af en anden spidsgatter 38 kvm klassebåden Bel Ami af MSJ Hansen. Heraf stereo-lyden.

Ursa med Thorbjørn ved roret og Bel Ami med Henrik som skipper. Og sådan blev dysten faktisk ved mellem de to flotte spidsgattere, torsdag efter torsdag i Svanemøllebugten den gang i starten af det nye årtusinde. Så den ene foran, så den anden.

Kapsejleren Thorbjørn

Mens jeg begrundede det lidt overraskende ved igen at se, hvor godt de trinde spidsgattere sejler, hurtige var de, hurtigere end Saxon, så gik det op for mig, at det måske ikke så meget var bådene som skipperne. For jeg havde jo hørt, at Thorbjørn var lidt af en kapsejler. Ikke bare i Ursa, men også i en anden langkølet klassebåd, IF'eren. Gode besætninger havde de også, de to spidsgattere. Ikke mange fejl dér, når spillerne skulle op præcis på det rigtige tidspunkt efter mærkerundingen.

Så, når man nu som jeg godt kan li' at sætte billeder på folk, var Thorbjørn for mig i mange år indbegrebet af en kapsejler i handy både som IF'eren og den noget større, men stadig kvikke 45'er. Men dét billede holdt ikke. For en dag købte Thorbjørn en ganske anden slags båd. Den smukke yawl Rosa – en bådtype konstruktøren og bådebyggeren Poul Molich døbte MAC, Molich Atlantic Cruiser. Skabt til et voksende marked af velhavende havkapsejlere, men også et marked i meget skarp konkurrence. Så det var da en helt anden kop te, tænkte jeg. Stor båd, tung båd, kræver mange mands besætning. Men for Thorbjørn var det ikke så indviklet:

”Jeg havde haft Ursa i 20 år og sejlet IF'er i 10. Det var gode år, men jeg mærkede også, at det var som om jeg havde udforsket de både. Jeg ville gerne prøve noget andet. Og så dukkede Rosa faktisk op ved lidt af en tilfældighed, men hun var jo også knyttet til kapsejlads, bare havkapsejlads,” siger Thorbjørn, da vi møder ham en formiddag på bådpladsen.

Rosa i vinterteltet

Rosa er pakket godt ind i sit vintertelt, og Thorbjørn har gang i forskellige vinterprojekter. Det har han faktisk haft, lige siden han overtog Rosa.

”Da jeg købte hende, tænkte jeg, at det her er da lidt af en luksusbåd, der kan ikke være det store at gå i gang med”. Men virkeligheden var lidt en anden. På listen over nu vel udførte arbejder står blandt andet udskiftning af omkring 30 spanter og spantender. Dem lavede Molich i sin tid af lamineret eg limet med resorcinollim. Vel udført, men med årene bliver limen glashård og lamineringen kan ende med at slippe. Thorbjørn brugte epoxy og en særlig fleksibel variant i samlingerne mellem det gamle og det nye. Så var der reparation af roret (stor tak til Michael Sinding for uvurderlig hjælp), reparation af ruftaget, udskiftning af 15 m bord



Apteringen i Rosa er stort set uændret siden søsætningen i 1963. Billedet af Rosa Luxemburg har hængt der siden det blev sat op af Niels Munk Plum i starten af 70'erne. Der er køjepladser til 6 personer, men ingen stikkøjer ud under kistebænkene, som man ellers ofte ser i den type både. Til gengæld er der oceaner af stueplads i kistebænkene. Foto: Thorbjørn Joest Andersen.

under vandlinjen, hele cockpittet ude og en vandtank placeret under dørken i kahytten blev skåret op og taget ud i små stumper. Thorbjørn får et lidt anstrengt udtryk, når jeg spørger, om ikke det var lidt af en møgopgave.

Så kun luksus var båden ikke, men til gengæld stort set original. Og netop dét er vigtigt:

”For mig er det helt afgørende, at båden er original. Det er jo dér, bådens sjæl er. Vi bruger stadig de store gamle Mollisch spil. Vi mistede et spilhåndtag på 10 m vand under sommerturen sidste år, men vi fandt et nyt, altså gammelt og originalt, på nettet i USA”.

Stærk i let vind

Nye sejl kom der også på, og så skulle det vise sig, om Rosa kunne følge med i torsdagsejladsen. Var den lidt for tung, var den bedst ude i grov sø på det store hav, og kom den til

os fint her på de ugentlige sejladser, synes jeg”.

Sidste år deltog Thorbjørn med Rosa i en havkapsejlad Anholt Rundt, start Helsingør, op og runde Anholt og så hjem igen. Og her gav Rosa de meget mere moderne havgående både kamp til stregen. Så sejle kan den.

”Jeg er godt tilfreds med riggen. Eneste ulempe jeg kan få øje på, det er på bidevind, hvor mesanen ikke er til hjælp. Den gir bare en hel del vindmodstand. Til gengæld giver den god balance på andre kurser. Og jeg tror, at når yawlriggen blev så populær til havkapsejladsbådene i de år, så er det fordi, de ikke bruger det meste af deres tid på at ligge og sejle tæt til vinden. Det handler i stedet om at tage lange, solide ben”.

Men hvad så nu hvor den mindre 45er og den endnu nemmere IFer er skiftet ud med havkrydseren? Er de hurtige små ture alene ud på vandet efter fyraften forsvundet?

kort i let vind her på Øresund?

”Til min overraskelse har det vist sig, at Rosa er særlig stærk i netop let vind. Så vi har da klaret



På vej i havn i Helsingør efter at have taget "line honours" i kapsejladsen Øresund På Langs i 2021. Skipper kvajler tovværk op og Christian og Anita er en del af den faste besætning. Deres søn Asbjørn var vist 3 mdr gammel da han var med på sin første kapsejlads i Rosa.

Foto: Henrik B. Hansen.

Småture og kapsejlds

”Nej, overhovedet ikke. Jeg tror, jeg sejler flere småture nu, også helt på egen hånd. Den største forskel er, at jeg ikke længere sejler ud og ind for sejl, nu bruger jeg motoren. Men at være ombord i Rosa byder på en helt anden komfort, end jeg har haft før. Så de små ture, dem er der bestemt mange af”.

Anderledes er det så, når der skal kapsejles. Her har Rosa en stor og stabil besætning på 5-6 M/K, for Thorbjørn har fået gasterne fra IFeren og Ursa med over i Rosa. Så det er en trænet besætning, der nu er ved at lære kunsten at sejle og at vinde med en yawlrigget havkrydser.

Et kig på resultatlisterne ser ud til, at Thorbjørn og hans besætning er ved at kende den kunst. Ved DFÆLs sommerstævne i Frederiksværk dystede Rosa med den lynhurtige 30 kvm skærgårdskrydser Skum, med den garvede skipper Bjar-

ne Søeborg ved roret, om at få hurtigste tid for kuttere.

Skum vandt løbet, men Rosa kom med et mulehår først i mål med stævnets hurtigste sejltilid. . Så sejle kan Rosa, og dens besætning.

Fornemmelsen af kvalitet og gedigent fartøj er ikke til at tage fejl af, når vi forsigtigt klatrer ned af den smalle kahytstrappe inde under vinterteltet. Den klassiske kahyt med smuk Molichaptering, det veldisponerede cockpit, og i alle detaljer en bevidsthed om, at en båd, der er skabt til at dyste om pokaler på Atlanterhavet, den skal bare kunne holde. Sådant er Rosa, og Thorbjørns bidrag til dens historie er nok, at den for første gang i sit liv kommer til at kapsejle regelmæssigt, og at den omhyggeligt holdes vedlige og klar til at dyste. Et stykke meget fin maritim kulturarv i de bedste hænder.



Et af de tunge, originale Molich-spil. De sidder på mange havkrydsere fra den tid, og har ord for at være stort set uopslidelige. Håndtagene sidder til gengæld ulåst i spillet så alle får besked på at regel 1 er at man ikke må tabe håndtaget og at regel 2 er at man ikke selv må falde overbord.

Foto: Henrik B. Hansen.



*Rosa på sommertur i den svenske skærgård i 1974. Det er Niels Munk Plum, der dirigerer tropperne, og Lise Plum sidder til styrbord. De to drenge er brødrene Rasmus og Frederik Ejlers. I bedste kollektivist-stil blev Rosa ofte udlånt i sommerperioden og kom vidt omkring på en sommertur.
Foto: Gregers Nielsen.*

Thorbjørns egen fortælling

Min Molich Atlantic Cruiser

Af Thorbjørn Joest Andersen

"Lone Lau" blev bygget i 1963 til filmmanden Lau Lauritzen junior som måske er kendt af den ældre læserskare som skuespiller, instruktør og direktør for ASA-film, der bl.a. var producent af Morten Korch filmene. Båden blev navngivet

efter Lau Lauritsens datter. Lau Lauritzen havde desværre kun båden i kort tid pga svigtende helbred og efter en kort visit i Sverige og Frederiksværk den blev i starten af 1970'erne købt af Niels Munk Plum. Ved anskaffelsen var båden omdøbt til "Andersine", men det pjattede og små-

borgerlige navn duede slet ikke til den udpræget venstreorienterede Niels, det i stedet gav den navnet "Rosa", efter venstrefløjs-ikonet Rosa Luxemburg.

Rosa og Westland

Båden er tegnet og bygget af Poul Molich i Hundested og har en søsterbåd, "Westland", som Molich selv sejlede med en vis succes. "Westland" blev sejlet hårdt og deltog i 1966 i Bermuda Race fra Newport til Bermuda og umiddelbart derefter i en transatlantisk kapsejls fra Bermuda til Skagen. Iflg. "Danske Lystbåde" af Jan Ebert så lå båden godt placeret men løb ind i vindstille i Nordsøen og så var det løb kørt. Det er ikke lykkedes mig at finde resultatlisten eller yderligere beskrivelser fra sejlsadsen udover en kort notits der nævner at det var en hårdtvejrs-sejlsads med talrige havarier.

"Rosa" har vist ikke deltaget i helt så spektakulære sejlsads og har mest sejlet som turbåd, ofte ret lange ture, men dog også deltaget i bl.a. Sjælland Rundt en del gange. Ole Olsen har fortalt hvordan han i "Westland" har sejlet Sjælland Rundt og ført spiler i 20 m/s, med Molich selv som skipper. Det har vi endnu til gode i "Rosa" og jeg er heller ikke helt sikker på at vi har lyst til at prøve – spileren er trods alt ca 120 kvm.

Var Rosa for tung til let vind?

Inden jeg købte båden, forsøgte jeg at vurdere, om den kunne gøre sig gældende i kapsejls, da det er det, som min besætning og jeg primært har sejlet de seneste mange år. Linjerne virkede ikke forkerte, men måske var den alligevel for tung? Alle – inklusiv jeg selv – blev overraskede da vi deltog med båden i første torsdagskapsejls efter at mesterne var kommet i: vinden var ganske let, men vi gled stille og roligt fra resten af feltet og har sjældent glædet os så

meget over et godt resultat. Nu hvor vi har lært båden at kende har vi så også fundet ud af at let luft er Rosa's stærkeste side. I blæsevejr skal der mindskes sejl i tide, men hvis det bliver gjort klarer den sig hæderligt.

Svanesangen for træ og langkøl

Håbet fra Molich's side var givetvis at gentage den succes han havde haft med Molich One Design (MOD) i 1961, men omkostninger steg markant i 60'erne og det blev simpelthen for dyrt at få bygget i træ – selv for det amerikanske marked der ellers havde aftaget et stort antal nybyggede og brugte træbåde. Glasfiber var også efterhånden ved for alvor at slå igennem – også til større både – og den kendte Nicholson 32, der er bygget i mere end 400 eksemplarer, er f.eks. også fra 1963 og Utzon's Great Dane 28 er fra 1964. Så det blev desværre ikke til mere end to "Molich Atlantic Cruiser" (MAC).

Det var også perioden for svanesangen for den klassiske langkølede båd: CAL 40 der blev tegnet med kort køl og spaderor og bygget i glasfiber i Californien i 1963 var et genembrud derovre og med "Rabbit"s sejr i Fastnet Race i England i 1965 fik mange for alvor øjnene op for fordelene ved kortere køl og delt lateralplan. "Rabbit" var designet af den selvlærte amerikaner Dick Carter og han og båden deltog også i One Ton Cup i Le Havre samme år, hvor den dog ikke vandt. Det gjorde i stedet danske Hans Albrecht og besætning i "Diana III" og de kunne tage den eftertragtede vandrepokal med hjem til Skovshoved. "Diana III" var en langkølet Sparkman og Stephens (S&S) båd, men til One Ton Cup i Skovshoved i 1966 var finnekølen for alvor slået igennem og bl.a. amerikanerne og englænderne stillede op med spritnye finnekølsbåde fra S&S. Dick Carter havde imidlertid også designet en ny båd og tog en overbevisende sejr over tre



*Flemming Hansens smukke
tegning af Rosa.*

© Flemming Hansen

distancekapsejler på Øresund og Kattegat i "Tina".

Dermed var det reelt slut for langkølede både og skulle man være med fremme i forreste linje så var det finnekøl der duede. Flere langkølede både blev også modificeret og fik flyttet roret agterud, væk fra kølen, bl.a. "Diana III".

Yawl-rig og havkapsejlads

"Rosa" er yawl-rigget og det er jo kønt, alt efter smag og behag, men sjældent noget man ser i dag. Rigtypen blev først brugt med succes til havkapsejlads

på Olin Stephens gennembruds-båd "Dorade", 57 fods yawl fra 1929, tegnet af ham selv i en alder af blot 21 år. Riggeren har været kendt længere og er bl.a. blevet fremhævet for sin fleksibilitet, hvor man f.eks. kan sejle komfortabelt og i fin balance med blot mesan og forsejl. Riggeren blev for alvor populær da Carlton Mitchell og besætning i en anden S&S yawl, "Finisterre", fra 1954 lavede et enestående hattrick og vandt havkapsejladsen Bermuda Race (Newport til Bermuda) tre gange i træk i 1950'erne – en rekord der stadig står. Fidusen ved riggeren er bl.a. at der kan føres et stagejyl fra toppen af mesanmasten og ned til dæk



Skarp spilerskæring under DFÆL sommerstævnet i Frederiksværk i 2021. Til kapsejlads skal der helst være en besætning på 5, for at kunne håndtere spileren og den lange spilstage. Foto: Michael Sinding Jensen.

og dette sejl blev ikke beskattet af CCA-reglen (Cruising Club America) og den engelske RORC-regel (Royal Ocean Racing Club) som var de regler der blev sejlet havkapsejlads under helt frem til fremkomsten af IOR-reglen i starten af 1970'erne.

Der blev bygget en stribe yawler i de år, men det var stadig Carlton Mitchell der vandt med sin

"Finisterre", så det var nok så meget et spørgsmål om en enestående god skipper og besætning end et vidunderdesign. Yawl-riggeren har også sine ulemper, bl.a. en ret stor vindmodstand på kryds, hvor mesanmasten kun er til ulempe så snart det blæser bare en smule.

På Rosa har vi sjældent brugt stagejyl på kapsejlads; de baner vi typisk sejler er simpelthen for korte til at det normalt betaler sig, men det er altid sjovt når sejlet kommer op og under de rette forhold giver det nemt ½ knob ekstra fart.

FAKTA OM MAC 1, ROSA

Konstruktion	Poul Molich
Byggested	Molich, Hundested
År	1963
Type	Molich Atlantic Cruiser, MAC
Materiale	Mahogni på eg
LOA	12,65 m
Bredde	3,29 m
Dybgang	1,77 m
Displacement	8,3 T
Rig	Yawl

Bronzespil på mesanmasten. Og et uoriginalt frølår – det bliver udskiftet! Foto: Henrik B. Hansen.





*På besøg i
Søren Bruun's
blokke-værksted*

Af Simon Bordal Hansen

Det er sådan en møgkold februar dag lige efter fyraften. Vi cirkler rundt i et villakvarter fra 1930'erne og leder efter den rigtige adresse. Jo, der er det. Et lille, hyggeligt hus med en endnu mindre tilbygning, som jo nok rummer lige netop det, denne artikel skal handler om. Søren Bruun og hans produktion af træblokke.

"Kom indenfor", siger Søren, og forsøger at holde et par glade hunde på afstand, "Vi går ud her bagved, her er værkstedet".

Så det er altså her, det nye firma på det internationale Yachtmarked holder til. SB Wooden Blocks. Vi er nysgerrige, for kan man det, altså lykkes med at starte noget så nicheagtigt op som produktion af håndlavede træblokke til ældre træfartøjer? Det skal vi have fundet ud af.

Kom med ind i værkstedet

Og nu står vi altså her, i et meget hyggeligt og ganske lille værksted, hvor der er tænkt på, hvordan hver eneste kvadratdecimeter kan udnyttes bedst. Her dufter godt af træ, blokke af ask og elm ligger på arbejdsbordet. Kasser med halvfabrikata står i reolerne.

"Lige nu arbejder jeg én dag om ugen her i værkstedet og 4 dage på mit almindelige arbejde. Det sætter jo nogle grænser for kapaciteten, men tingene udvikler sig jo", siger Søren og kigger sig fornujet omkring i værkstedet.

"Ja der er virkelig sket noget", siger Søren. "Det store firma Davey&Co har kontaktet mig, for at høre, om jeg kan levere til dem. Og der sejler både rundt i Caribien med mine blokke, det er lidt sjovt at tænke på".

Søren rækker en hændfuld små bøsninger frem, tilsyneladende lavet af bronze:

"Jeg produktudvikler jo hele tiden, og nu synes jeg faktisk, at alle elementer i blokkene er på plads". Senest er glidelejer af bronze kommet til. Men ellers er de fleste produktioner tilpasset netop det, som den enkelte kunde efterlyser. En stor ordre var 50 blokke af olieret elm med galvaniserede bindinger til bådprojektet Caroline.



Det begyndte med Søren egen båd

Søren dukkede op med nogle hjemmelavede træblokke til familiens dejlige Reimers yawl på DFÆL's facebookside for nogle år siden. I december 2018 skriver Søren sådan:

"Aj, hvor bliver jeg bare glad:) det ender med nyt storskøde spil. Vil sige at forsøg med hjemmelavede blokke er lykkedes, det har taget nogen timer må jeg dog indrømme... Om 5 år er alle blokke hjemmebygget (måske)"

"Da jeg fik min egen båd, var den udstyret med forskellige Bartonblokke og Seldenblokke i moderne plastikløsninger, som tidligere ejer havde tilføjet siden byggeåret 1956. Men



jeg synes, at en klassisk træbåd skal fremstå så klassisk som muligt. Men jeg fandt hurtigt ud af at træblokke er noget dyrt kram. Derfor kastede jeg mig over blokkene. Hvor svært kunne det være? Et par stykker træ og en ståløjle;" troede Søren, der siden er blevet en hel del klogere. Og ikke bare på det med at lave blokke, men også på, hvad arbejdslivet egentlig skal bruges til.

Boede i en husbåd i København

"Efter en del forsøg med materialer jeg kunne købe i Bauhaus, fik jeg bygget de første blokke. Jeg var stolt, det var sjovt og jeg var sikker på at jeg ville bygge flere! En sen natte-time, hvor jeg var meget træt af min lærergerning i den danske folkeskole, oprettede jeg firmaet SBWoodenblocks. Jeg var i gang."

Den gang boede Søren i København på husbåden Tyra, hvor lastrummet inddraget til firmaets formål.

"Jeg brugte meget tid på at udvikle metoder til at kunne bygge blokkene hurtigere og ens, og jeg fik hurtigt behov for flere maskiner og mere plads. Så efter et års tid solgte vi husbåden og købte hus i Holbæk. Nu var der plads til værksted med plads til maskiner".

Kigger vi kasserne, ligger der halvfabrikata af ask og elm. I en anden kasse stykker af tufnol, og et sted står en hel plade tufnol. Det er det brune fiberprodukt, der var meget populært til blokke fra 1950erne, næsten uopslideligt. Søren laver selv de tufnol-hjul, der skal i blokkene. Sådan kan han bedst lide det, forklarer han:

"Fornøjelsen er at vide, at kvaliteten bare er helt i orden i alle dele. Derfor laver jeg stort set det hele selv." Så her er et værksted på den gammeldags måde, hvor håndarbejdet er selve ideen. Kan det virkelig lade sig gøre? Ind til videre ser det sådan ud, og Søren og hans SB Woodenblocks er først lige begyndt.

*Du kan se mere på Søren's hjemmeside:
sbwoodenblocks.com*

Illustration: SkibsTegneren



Spidsgatteren Pan 100 år

Carl Mangor tegner på de næste sider et portræt af fødselaren.

Engang i 1980'erne skrev Tage Voss en lille fin bog om glæden ved at sejle. I en snes kapitler kom han rundt om de mange fornøjelser, der er knyttet til lystsejlad: Glæden ved at kaste los og være afsted; Glæden ved at navigere var et par af dem. Havde Tage Voss haft sin gang i nærheden af Berg-spidsgatteren "Pan", var det måske blevet til endnu et kapitel, nemlig Glæden ved at have folk om bord. For er der noget, der har præget Pan det sidste halve århundrede, er det blandt andet det sociale fællesskab i og omkring båden.

Dette på trods af, at Pan ikke er noget stort skib. Lige godt otte meter over alt, to og en halv i bredden, og med en dybgang på blot en meter og femten. Ruffet er fladt men har en pæn længde. Efter moderne forhold er der ikke meget plads i cockpittet, og alligevel har der altid været plads til mange mellem karmene. Med den samme familie ved roret i det sidste halve århundrede, har den lille spidsgatter tiltrukket sig en del opmærksomhed både på kaj-sejladsbaner og rundt om i havnene.

Fra en bedding ved Sønderborg Fjord

Pan er fra 1922. Bygget i Sønderborg hos Christian Michaelsen, der var født i 1881 og oprindeligt kom fra Egense ved Svendborg. Han var udlært skibstømrer og sejlede i starten af århundredet som tømmermand på tyske og engelske sejlskibe til både Amerika og Australien. Michaelsen gik i land i Flensburg og ernærede sig som skibstømrer. Efter verdenskrigen rykkede han til Sønderborg og etablerede sig i 1919 i historiske omgivelser på Sundgade i Sønderborg. Lige overfor på den ene side lå det navnkundige slot og godt oppe ad bakken til den anden stod den lige så kendte Dybbøl Mølle. Den første tid i Sønderborg gik med vedligehold og reparation. Jylland og Als var dengang forbundet med en pontonbro, hvor

den tilflyttede bådebygger flittigt blev benyttet for at sikre en tørskoet overgang mellem øen og hovedlandet. Omkring 1930 fik han på sin plads i Sundgade bygget en regulær bedding og ved sit 25 års jubilæum i 1944, havde han afleveret 167 fartøjer i forskellig størrelse. I de sidste år godt hjulpet af sønnerne, der senere overtog værftet.

Det vides ikke, hvem der satte Pan i ordre hos Michaelsen, men tegningerne er leveret af Georg Berg, mens spidsgatteren som type var ved at træde i karakter. Allerede i 1922 var der himmelvid forskel til de oftest klinkbyggede kragejoller, der i slutningen af 1800-tallet dukkede op som aflagte brugsbåde op til kapsejladser i felter, der overvejende domineredes af kuttere. Jollerne var ofte præget af lokale traditi-

Gaffelrigget så sent som omkring 1965.



oner; men inde i det nye århundrede begyndte også toneangivende konstruktører at tegne spidsgattede fartøjer. Klubberne, konstruktørerne og sejlerne diskuterede mere eller mindre uforsonligt både med eller uden hæk.

En diskussion der fra den sidste halvdel af 1920'erne udmøntede sig i en lang række spidsgatterklasser i varierende størrelser fra 20 til 55 kvadratmeter. Blandt fortalerne for klassen var Georg Berg. Udlært som skibsbygger og senere uddannet som skibssingeniør. I lighed med Christian Michaelsen var også Georg Berg først i århundredet rundt om et værft i Flensborg, inden han kom til København, for at arbejde som skibssingeniør på Burmeister & Wains Skibsværft.

En tid med skiftende ejere

Pans første 20 år er præget af en vis usikkerhed. Ifølge Kendingsbogen fra 1937 har den før dette tidspunkt været ejet af en Gleie fra Troense. I 1937 lå Pan i Vordingborg, ejet af toldopsynsmand C. Henriksen.

Med en vis sandsynlighed har den sidst i 1930'erne været hjemmehørende på Øresund med en ingeniør Jacobsen som ejer. Den uro der kendetegnede tiden omkring besættelsesårene, gjaldt også i nogen udstrækning for Pan. Da indskrænkningerne af sejladsen på Øresund fik flere sejlere til at etablere sig i fast nødhavn på Isefjorden og Roskilde Fjord, fulgte Pan med. I 1942 blev den hjemmehørende i Holbæk, formentlig ejet af en overlærer ved navn Gunnar Holdt.

Pan på kryds under Classic Regatta .





Et undervandsskrog der ligger langt fra den traditionelle kragejolle – men heler ikke nær de underløbne skrog de senere spidsgattere havde. Der skiftes svøb.

Ved besættelsens ophør blev Pan benyttet som stafetten i en slags uofficielt stafetløb for spidsgattereejere i Roskilde by. I 1945 blev den overtaget af en lærer Dahl, der hentede Pan til Roskilde. Han havde den kun en enkelt sæson, for allerede i 1946 var tandlæge Evald Damgaard ny skipper ombord. Året efter var turen kommet til herreekviperingshandler Luis Larsen Roskilde, der allerede i 1948 overlod roret til landinspektør Ove Emil Krarup, også i Roskilde. Ved den lejlighed blev Pan erhvervet for kr. 6.750. - eller omtrent 140.000 i nutidskroner.

Hermed var det slut med en hastigt skiftende ejerkreds. Krarup sejlede med Pan i 23 år, inden der igen skulle findes en ny ejer.

Nyt liv i Assens

I Assens gik Erik Kiær og kikkede efter båd. Han havde i sin

barndom sejlet i en norsk jolle på Nakskov Fjord. Efter en lille omvej over en plastikbåd fandt han en annonce for en gammel spidsgatter og hentede den til Assens i 1971. Erik Kiær havde ofte sin søn Bernt med ombord. Og det varede ikke mange år før det var ham, der var skipper ombord. Det var en tid, hvor der hvert år var deltagerrekord ved både Sjælland Rundt og Fyn Rundt. Tidligere tiders Hovedkapsejladser var så små ved at forsvinde, men de blev erstattet af nye lokale initiativer, ligesom klubbernes ugentlige aftenmatcher trak mange sejlere på vandet. Den nye skippers ønske om at sejle kapsejlad kunne have betydet, at Pan igen måtte på salgslisten, men i stedet valgte Bernt Kiær at optimere den til at konkurrere mod glasfiberbådene. Der blev indkøbt nye kapsejladssejl i dacron og mylar. Alle fald, hal og trimliner blev ført til cockpit, storskødet flyttet til en bro i cockpit fra nokskødning.

Forvandlingen slog stille og roligt igennem ved, at Pan ikke bare blandede sig i diverse kapsejladser i moderne felter, men tillige gik ud som vinder. En position der stadig holder ved stævner med klassiske træbåde.

Hvad skal der til for at få en båd til at holde i 100 år?

Der er ikke tale om hverken særlige eller udsøgte materialer på Pan: køl, stævne og spanter i eg, klædt op med kalmarfyr. Glimrende træsorter, men ikke upåvirkelige overfor nedbrydning. Udover fornyelse af svøb hist og her vides det ikke, hvad der er foregået af vedligehold i de første 50 år, men Bernt Kiær havde på et tidligt tidspunkt efter overtagelsen øje på de steder, hvor tømmeret blev holdt sammen. Over en årrække blev de gamle kølbolte erstattet af 20 mm rustfrit stål. Spant for spant er spigrene blevet udskiftet.

Bjørnen i agterstævnen er fornyet, og ved samme lejlighed udskiftedes kølbord og anden klædning for at kunne komme til. Over årene har adskillige bundstokke fået samme tur. Der er skiftet 10 svøb i hver side. Der er blevet lusset omkring den forreste kølbolt, og der er omkalfatret et ukendt antal meter i hele undervandsskroget. Midlertidige tætninger er senere erstattet af notlister limet med epoxy eller omkalfatring og montering af diverse støtter indvendigt. En enkelt gang har hele bunden været rensset for maling og genopbygget med nye lag. Over vandlinjen er dækket blevet udskiftet. Der er pakket omkring røstjern. Cockpittet er blevet fornyet, ruftaget proppet om, og nede om læ er der også foretaget enkelte renoveringer. Her til kommer den årlige klargøring - og så alt det løse.

Solskin ombord

Pans 100 års fødselsdag er således ikke en realitet på grund af et stort forbrug på materialesiden. Det må siges at være beskedent. Den virkelige investering er foretaget med mandetimer de rigtige steder.

Og der er lagt mange timer ombord. Til vedligehold. Til sejladser. Til det sociale. Gennem årene har mange faggrupper hver især bidraget til at Pan stadig sejler: snedker, tømrer, rigger, elektriker, isenkræmmer. Alle med flittige hænder, der sammen med skipperen år efter år har holdt Michaelsens arbejde vedlige. I forbindelse med sejladserne er der tale om en endnu større gruppe, der har været med til at repræsentere Pan til sejladser over store dele af Danmark. Og så er der alle dem, der bare har været ombord i de forløbne år. Af en eller anden grund, har Pan været naturligt samlingspunkt i næsten hver en havn. Der skal ikke være forløbet i lang tid, før besøgende tager plads i cockpittet til en snak. Mange års sejladser giver en bred bekendtskabskreds, og de finder hurtigt en plads under cockpittet.

Der er altid folk omkring Pan. Her da den rundede 75 år.



Otte klinkbyggede danske lystbåde



Den nordiske klinkbygning og traditionerne omkring bådene er ophøjet til verdenskulturarv.

Det er vi stolte over og glade for.

Lystbådene har båret den gamle byggekunst videre og raffineret den til perfektion.

Som en hyldest til vores fælles kulturarv bringer vi derfor her otte klinkbyggede og dansk byggede lystbåde - fundet frem og beskrevet af Jørgen Heidemann.



Klinkbyggede lystbåde i Danmark

Kragejollen ANNIE, 1891

Danmarks (antagelig) næstældste klinkbyggede lystbåd.

30 m² kragejolle ANNIE. LOA = 6,77m.

Bygget på Orlogsværftet 1891.

Efter ubekræftet formodning oprindeligt ejet af Chr. X (som kronprins).

Dansk ejet indtil 2005, nu tysk.



Klinkbyggede lystbåde i Danmark

Juniorbåd

KDY 15 m², "Juniorbåd", LOA = 5,70 m. Her ses J-163 SVIP.

Tidligere mest udbredte ungdomsbåd i DK.

Konstrueret 1928 af Erik Salander på KDY's bestilling på basis af Salanders forudgående "Pojkbåt".

Fra 1978 accepteret i glasfiberudførelse.

J-163 er bygget 1950 på Aage Walsteds Yachtværft på Thurø til lokal kunde.

En gang i 1980'erne tilbagekøbt til slægten Walsted.



Klinkbyggede lystbåde i Danmark

Kragejollen GLORY

Halvdæks 19 m² kragejolle GLORY. LOA = 5,75 m

Konstrueret og først ejet af M.S.J. Hansen, antagelig indtil han i 1936 efter egne tegninger fik bygget sin 26m² klassespidsgatter S26 D 13 – også med navn GLORY.

Bygget 1931 af Viggo Hansen, Kastrup.

Tilhører nu Danmarks Museum for Lystsejls, hvor den fungerer som sejlede museumsbåd.



Klinkbyggede lystbåde i Danmark

Øvelsesbåd

Halvdæks, gaffelrigget kragejolle med tunge bomuldssejl.

Data, byggetidspunkt og –sted samt evt. navn ukendt.

ØVELSESBÅD ved Søværnets Sergentskole på Margretheholmen.

Minder lidt om SSF's tidligere skolebåd "Øveballen".

Jeg har sejlet med den sommeren 1960, (J. He).



Klinkbyggede lystbåde i Danmark

Nordisk Folkebåd SCHERZZO

Nordisk folkebåd. LOA = 7,67 m, sejlareal 24 m². Konstrueret 1941 af Tord Sundén efter nærmere instrukser af et udvalg under Skandinavisk Sejlerforbund, som efter afholdt skandinavisk konstruktørkonkurrence, der ingen vindere havde, udvalgte 2 af de mest egnede forslag som basis. Siden 1976, efter et langt udviklingsarbejde, som sikrede total jævnbyrdighed, er langt de fleste folkebåde bygget i glasfiber.

Det viste eksemplar F DEN 506 "SCHERZZO" er bygget 1967 hos Th. Lind i Middelfart. Dens nuværende fynske ejer har nu, som sjette ejer, haft den i 30 år.



Klinkbyggede lystbåde i Danmark

LYNÆSJOLLE

Ved Frederikssund opstod for et par hundrede år siden nogle sødygtige, åbne brugsfartøjer bl.a. til fiskeri. Senere rykkede bygning af denne type både til Lynæs, og de viste sig også egnede i det nærmeste Kattegat.

Således udvikledes de nærmest rundgattede, klinkbyggede LYNÆSJOLLER, der som brugsbåde var åbne og i videre udvikling som sejlførende lystbåde kunne være udstyret med dæk og ruf.

Der er nok – med opretholdelse af Lynæs-betegnelsen – bygget tilsvarende fartøjer andre steder i landet. Som båden på billedet:

Gaffelrigget 20-fods Lynæs-jolle EVA, LOA 5,75m, Bygget i Faaborg 1973.



Klinkbyggede lystbåde i Danmark

Helsingørjolle TRIO

Henvender sig til samme segment som juniorbåden.

LOA = 5,46 m ca 16 m² sejl i bermudarig uden spiler (kan også føre spiler)

Konstrueret 1946 af Aage Utzon som afløser af samme konstruktørs sprydriggede Aalborgjolle, der havde gjort fyldest bl.a. som øvelsesbåd for søspejdere.

Helsingørjoller findes såvel som halvdæksbåde (her vises som eksempel DEN 3 "Trio", bygget i Stubbekøbing 1970) og for andres vedkommende bygget – eller suppleret – med ruf.



Klinkbyggede lystbåde i Danmark

NORDSTJERNEN

Yngst i rækken af her viste eksempler er denne gaffelriggede snekke:

NORDSTJERNEN, LOA = ca 8 meter.

Bygget i Faaborg som åben motorbåd 1975, men senere påbygget ruf og forsynet med blykøl og rigget op. 2015 købt fra Præstø til Nordjylland indtil 2020, da den kom til Sydfyn.

Med sine ret robuste former trækker den en linie bagud i tiden til solide brugsfartøjer, men fremstår nu absolut som lystbåd



- Fartøjsillustrationer
- Konstruktionstegninger
- Sejltegninger
- Spanterids

📷 Skibstegneren

📘 @skibstegneren

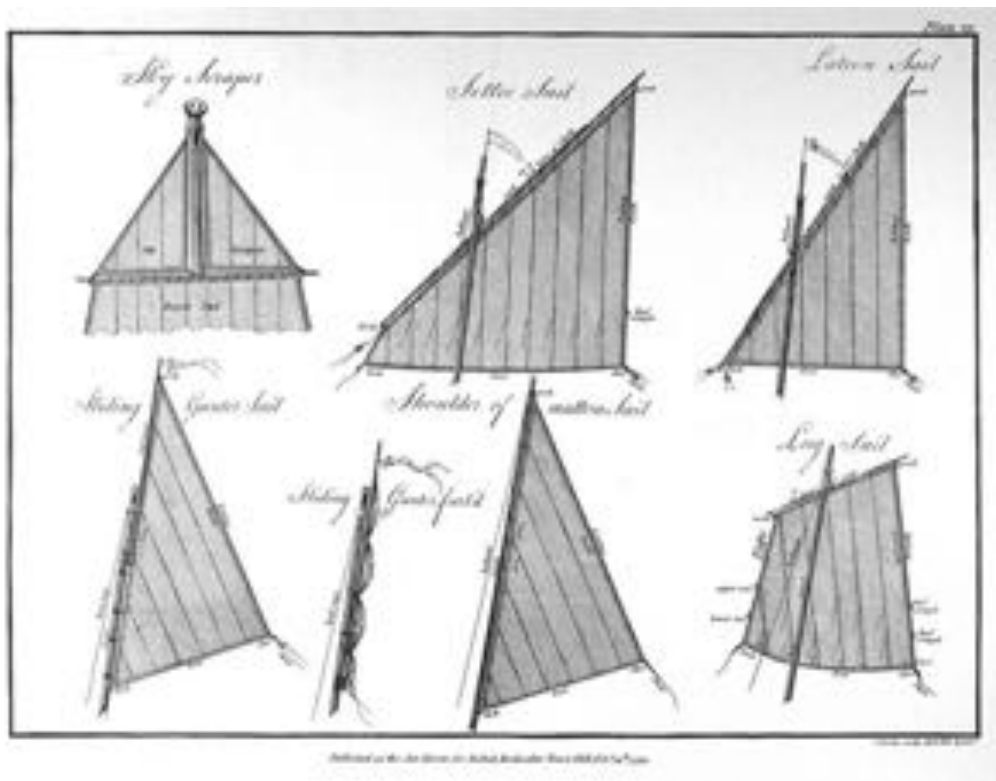
✉ skibstegneren@gmail.com

☎ 61 10 8780

📍 Kronborg 10 A
3000 Helsingør



Lystfartøjets rigning gennem tiden



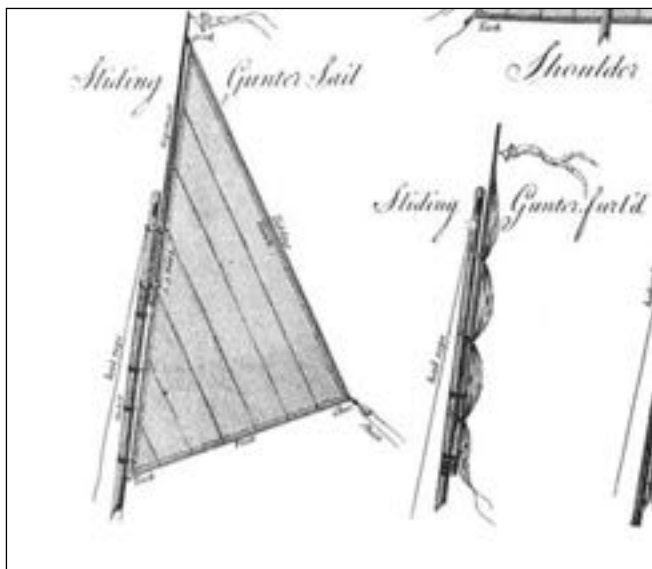
Rigtyper fra amerikansk bog år 1793.

Af Ove Juhl

De første lystfartøjer

I februar 1866 blev der indbudt til kapsejlad for lystfartøjer i Nyborg 15. juni. Der havde været indbudt til kapsejladser før, og der er ingen tvivl om, at lige siden de første både blev bygget, har der været sejlet kapsejlad. I juni 1858 blev

der i Øresund afholdt en kapsejlad for brugsfartøjer. Her var betingelserne for deltagelsen, at fartøjerne skulle være gode sødygtige både. De fleste, der sejlede for erhverv, har nøjedes med at sætte det sejl, der skulle til for at komme frem på en fornuftig tid, hvorimod det for kapsejleren altid har været målet at sejle så stærk som muligt og sætte så meget sejl som muligt.



Sliding guntersejl 1793, når man ser denne tegning kan man godt få den tanke at guntersejlet egentlig er et bermudasejl. Tegningen minder om fyrskibsfører J. P. Larsens forsøg fra 1870erne

Kapsejladsen i Nyborg 1866

I Nyborg blev kapsejladsen også kaldet prøverne. Båden passerede dommerbåden, og deres starttid blev noteret, således at det var den nøjagtige sejltid, der blev bådens resultat. Det blev besluttet at inddele bådene i to løb, det kom til at volde en del problemer med de meget forskellige både, ikke bare bådernes størrelse, men især riggen voldte pro-



Det er ikke lykkedes at finde billeder af danske både med latinsejl, dette billede er fra Wikipedia.

I bogen Hvide Sejl ses dette billede, sejlføringen er nævnt som en jolle med latinsejl, det beskriver hvordan betegnelserne er brugt i flæng, når riggen skal navngives, er dette en luggerrig eller kan det være en gunterrig?

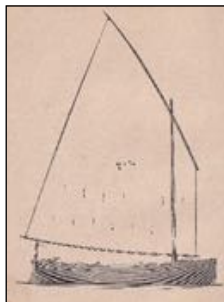


blemer. Der deltog 22 både, og her havde 11 sprydstagerig, der var tre med gaffelrig, tre med to latinsejl og klyver, to med latinsejl, og to med luggersejl. Der kan være lidt unøjagtigheder i antallet, men det beskriver fint mangfoldigheden af riggene. Latinerriggen fra sejladsen er det ikke lykkedes at finde billeder af, og den er tilsyneladende ikke blevet brugt senere i Danmark. Luggerriggen hører man ikke meget til, men den genopstår i løbet af 1890erne som det, vi i dag kalder en gunterrig.

I 1870 forsøgte fyrskibsfører J. P. Larsen sig med en ny rig. På agterkanten af masten anbragte han en topstang der kunne glide med op og ned, når sejlet skulle rebes. Der fin-

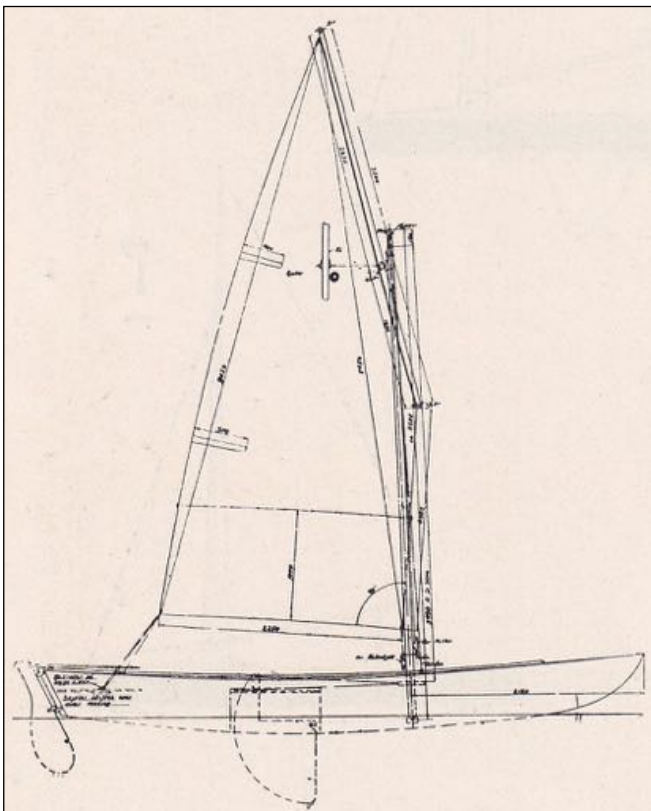
Kapsejladsen ved Nyborg 1866. Fra venstre ses "Caroline" "Aurora" "Tagfat" med luggerrig og "Coquett".





Balance-lugger.

des ingen billeder af fyrskibsførerens forsøg. Der blev også i 1895 lavet et forsøg i Vejle med at lise et trekantet sejl til mast og bom, men forsøget blev latterliggjort, begge beskrivelser minder om den rig, der nævnes på illustrationen fra 1793 af gunterrigen. I løbet af 1890'erne blev luggeren mere almindelig på mindre både, luggeren blev fastgjort til masten med en glidende klo. Hidtil havde luggeren været fastgjort til masten, enten med en surring eller med et fald. Det gav nogle problemer med rebningen, for sejlet kunne kun rebes ned til kloen ramte bommen.



Sprydstagsrig

Sprydstagsriggen er kendt i over 1000 år, og har mange år før sejlsportens begyndelse, været den fortrukne rig på mindre både. Det er derfor ikke overraskende, at riggen i sejlsportens begyndelse, var den mest dominerende rig. De fleste både var mindre og åbne og sprydstagsriggen er nem at bruge for amatører, men svær at mestre. Forliget blev for det meste lidset til masten, sejlet blev skødet løst uden en bom til underliget. På lidt større joller blev der brugt flere master. De var ikke



Yawl med sprydstagerig, Seilads og Roning 1893 af Victor Hansen.

tungere, end de nemt kunne løftes af og på. Masten er normalt uden vanter og stag, men blev der brugt et stagsejl, så blev det sat flyvende, uden et stag. Der kunne også sættes et topsejl. Riggen blev efterhånden brugt på større og større lystfartøjer, men nogle slemme uheld i slutningen af 1880'erne, satte en stopper for brugen på de større både. På større både stod stagen fast og der brugtes to fald, et fra masten og et fra nokken af stagen. På udenlandske erhvervsfartøjer er riggen brugt på fartøjer op til 80 tons. Riggen bruges stadig på Aalborgjollen og Optimistjollen.

Oslojolle med gunterrigen, Poul Elvstrøm fortæller i sin selvbiografi "Guld til Danmark", at Oslojollen var den første båd han sejlede kapsejls i, han mødte et lille felt af oslojoller på Øresund, og kunne på krydset ikke følge med på den ene halse, han havde fastgjort gunteren til masten så den ikke kunne skifte side ved vendingerne, den blev hurtigt skåret fri, og så kunne Elvstrøm følge med.



Maleri af John Lynn 1831, Wikipedia, Bermuda sloop.

Gaffelriggen

Gaffelriggen blev hurtigt den mest brugte rig på lystfartøjer. Efter Bermudariggens indtog på de vildeste kapsejladsbåde sidst i 1910erne, skulle vi frem til slutningen af 1920, før bermudariggen blev dominerende på kapsejladsbåde, og i mange år derefter, blev gaffelriggen stadig brugt på lystfartøjer til turbrug.

Latinerriggen

Latinerriggen er kendt tilbage til romertiden. I det 15. århundrede blev riggen brugt i Mellemøsten og Middelhavet og var kendt for sine gode kryds-egenskaber. Riggen har ikke haft stor udbredelse i Danmark. Den er kendetegnet ved en meget lang latiner-rå, der kan være buet, og sejlet har et meget kort eller intet forlig og kan være fastgjort i stævnen af båden.

Luggerrig

Luggerriggen er kendetegnet ved at luggeren (også kaldet lugger-råen) ligger næsten vandret, og den går tydeligt frem

foran masten med et forholdsvis langt forlig, og der vil ofte bruges en bom til underliget. Riggen blev også kaldt balancelugger, måske så den ikke kunne forveksles med den senere luggerrig med "stående lugger". Riggen har haft mange stavemåder; lugger-, logger- og lukkerrig.

Luggerrig eller gunterrig?

I løbet af 1890erne begynder der at dukke både op med luggerrig, hvor den nederste ende af lugger-råen er fastgjort til masten i en klo, næsten alle med Sophus Weber som konstruktør og bådebygger. I KDys register bliver riggen kaldt en luggerrig, og senere bliver fartøjer med denne rig kaldt luggere. Navnet gunterrig er stort set ikke brugt i Danmark før mange år senere. Det er også først senere, at fastgørelsen til masten bliver kaldt "sliding gunter".

Gunterriggen

Riggen er opkaldt efter den Engelske matematiker Edmund Gunter †1626. De tidligste beskrivelser viser et sejl magen til bermudasejlet, og en topstang er fastgjort til masten med et langt jernbeslag med 2 masteringe. Topstangen kunne så



Båden til venstre viser bermudariggen med toppen ført løst over godset, Båden til højre fører den såkaldte gunterrig skriver Victor Hansen. Seilads og Roning 1893.



Emma fra 1875 med sprydstagerig.

Luggerriggede både fra Seilads og Roning 1893 af Victor Hansen

løftes op med jernbeslaget.

Luggerriggen på større både

I 1911, hvor der var dansk udtagelsessejlad til sejladserne om One-ton pokalen i Gøteborg, deltog fem 6-metere; Nurdug, Enten Eller II, Albatros, Else og Sophus Webers Lucy, der havde gunterrig som Sophus Weber havde været fortaler for i mange år. En avis udtalte "Det kan næppe være Hr. Webers egne Luggerriggede præmiebeholdning, som har foranlediget omvendelsen", men selvom Lucy ikke klarede sig så godt i sejladserne, var Sophus Weber på rette vej, i alt fald for en stund.

Nurdug II

I 1912 blev den nybyggede Nurdug II udstyret med lugger-rig, og i årets udtagelsessejladser til One-ton pokalen, der nu skulle sejles om i Kiel, deltog fire 6-metere, blandt andre Nurdug fra året før med gaffelrig. Og de to Nurdug-både skilte sig hurtigt ud, efter 14 sejladser havde de syv sejre hver, så man kan ikke sige at luggerriggen imponerede, men man besluttede alligevel at udtage Nurdug II til sejladserne om One-ton pokalen.

Englænderne var kendt for at møde op med flere forskellige rigge til deres 6-metere, ikke uden en vis irritation fra de øvrige deltagere, og ved sejladserne i Kiel 1912 vandt de pokalen med 6-meteren Bounty. Det er ikke lykkedes at finde ud af hvilken rig Bounty brugte. Efter luggerriggens





Start af Havlitter med luggerrig, senere blev riggen kaldt gunterrig.

korte opblomstring, er den ikke blevet brugt på større både, hvorimod den mange år fremover er brugt på joller som for eksempel på den engelske mirror jolle. Også den fik fra 2006 lov til at føre Bermudarig.

Havlitten

Samme år 1912 konstruerede Lindholm entypebåden Havlitten som øvelsesbåd til KAS. Der blev i 1913 bygget fem både til klassen, den var konstrueret med luggerrig, og senere blev Havlitten rigget om til bermudarig. Bådene gjorde god figur som øvelsesbåde. De var efter tidens forhold rummelige, og man havde håbet på, at der også senere blev bygget til klassen. Det blev der ikke, måske fordi båden

ikke var særlig stabil når vinden var hård. Det skete et par gange, at bådene sank under sejlads. KAS var glade for Havlitten, og den blev først afløst, da dragen kom til.

Den første marconirig

I 1913 blev Veb, en 7-meter, bygget med gunterrig. Den var i årets sejlads de andre 7-metere med gaffelrig overlegen, med 24 præmier i 24 sejlads. Nurdug III bygges i 1914 også med luggerrig. Den deltog ved kampen om One-ton pokalen ved Covers i England. Den engelske Cremona, konstrueret og bygget af Morgan Giles, vandt sejladsen med sin marconirig. Efter sejladsen blev der hos Giles indkøbt en marconirig til Nurdug III, og sidst på sæsonen blev den nye rig luftet på nogle sejlads på søerne ved Berlin. Riggen vakte opsigt, men resultaterne udeblev. Dog bemærkedes det, at især på krydset gik Nurdug III en formidabel fart, når ellers storsejlet stod godt. Det konstateredes, at sejlagerne manglede erfaringer med at sy de nye sejl til marconiriggen.

Luggerriggen bliver udkonkurreret

I nogle år var luggerriggen nu en populær rig. Det var den gængse rig på 6-metere, og 7-metere blev den også brugt. Den svenske 7-meter Kaisa, der var en hyppig gæst



Foto: Sakskøbing Lokalhistoriske Arkiv dateret ca 1920. Yderst i begge sider ses en meget bred luggerrig, måske også kaldet en latinerrig, som nr. 3 og 4 fra venstre ses luggerrig.

Jyllandsugen 1915 Nurdug IV, Hero (19), Ito (21).

ved de danske kapsejladser, dukkede op med sin marconirig, men var så uheldig at få havari på masten i en af de første sejladser. Men hurtigt viste dens resultater vejen frem.

8-meteren Unda, byggedes i 1914 med gaffelrig, så man stolede ikke på gunter-riggen på et så stort fartøj. Allerede i august 1916 skifter Unda til marconirig og ejeren køber den svenske 8-meter Angelica's reservemast.

Bermudariggen begynder at dominere de hurtige både Ved provinskapsejladsen i 1917 har stort set alle R-bådene marconirig. Det blæste ca. 11 m/s ved de første sejladser, så der var en del småhavarier blandt R-bådene med marconirig, og det gav en del negativ omtale af marconiriggen, der lignede en medestang, når den var rebet. Det skal nævnes,



at der også var en del havarier på de øvrige både, hvilket var meget normalt for den tid, når det blæste over 10 m/s. Bermudariggen var kommet for at blive, og de næste mange år fik konstruktørerne og bådebyggerne travlt med at tegne riggen om og bygge nye rundholter.

R-reglens indflydelse

R-reglens indførelse i 1907 fik stor betydning for riggens udvikling fra gaffelrig til bermudarig. Reglen beskrev ikke noget om riggens udførelse, så der var frit slag. I USA blev der forsøgt med hule rundholter, og i England blev der gjort forsøg med Bermudariggen. Til bagermester Valdemar Hansen 6-meter Albatros, blev der indkøbt hule rundholter fra USA. Den lette, spinkle gaffelrig gav problemer ved rebning, når kloen på gaflen trykkede på masten. Bermudariggen var kendt i USA på



Sundets fælleskapsejlads 1930 Når man ser billeder og resultater fra kapsejladser, får man ofte det indtryk, at det hele drejer sig om nye smarte kapsejladsbåde, men ikke på dette foto, fra venstre Alici, Inge, Zizarilla, Agnes, Glimt, Nymfe, og Nutte



SSB Sydkandinavisk klasse B båd .

mindre både. Nurdug IV blev med sin bermudarig sendt til Verdensudstillingen 1915 i San Fransisco, for at sejle om Wilson-pokalen. Året efter blev dens konkurrent rigget om til bermudarig, og efter første verdenskrig vandt bermudariggen indpas på kapsejlsbåde i hele verden.

Bermudariggens udvikling i 1920erne

I løbet af 1920erne udviklede bermudariggen sig en del. Noget af årsagen skal nok søges i, at da R-reglen udløb i 1917, vedtog Skandinavisk Sejlerforbund S-reglen. Den beskattede sejlarealet hårdere, end den første R-regel gjorde. Beskatningen af sejlarealet blev også taget med over i den nye R-regel, der vedtages i 1919. I løbet af 20erne kom flere klasser til, inddelt efter bådens sejlareal; spidsgatterne og Nordisk 22. Især den sidste skilte sig ud med sin høje, smalle rig. Forsejlet var stadig forholdsvis lavt med et lille J-mål

(afstanden mellem mast og forstag). En årsag til forsejlets lille størrelse var også, at bådene ikke havde skødspil, men gennem årene øges forsejlets størrelse, og genuaen kom til. Også Dragen, der er konstrueret i 1928 med en forholdsvis lav fortrekant og uden spiler, fik i 1946 modificeret riggen. Forstaget blev løftet og stængestaget blev fjernet og erstattet af et strutstag, så der nu kunne føres spiler.

Mågen skifter til bermudarig

Mågen, som Alfred Benson konstruerede i 1910 med gaffelrig, havde et sejlareal på 38,5 m² og fik moderniseret riggen i 1927-28. Det var dog ikke helt uden problemer, da det første forsøg faldt uheldigt ud med for stort et sejlareal. Men da sejlarealet blev mindsket til 33 m², blev bermudariggen, som den nu kaldtes, mere end konkurrencedygtig. Der gik dog nogle år inden alle mågeejere overgav sig til bermudariggen, og under visse omstændigheder var den gamle gaffelrig stadig den hurtigste.

Vant og stag

På lystfartøjer var riggen i begyndelsen hovedsagelig inspireret fra erhvervsfartøjerne.

Materialer for den stående rigning har haft stor betydning



Nordisk 22 kom til Danmark i 1926, det var helt nyt med den høje smalle sejlføring.

for riggens udvikling. Den helt simple rigning var kendetegnet ved, at der ikke brugtes vant og stag. På den sprydstags-riggede jolle, rejstes masten ved håndkraft og var jollen større, øgedes antallet af master. Vi kender i dag bedst smakkejollen, som nævnes efter antallet af master, en 2 smække er lig 2 master. Når lystfartøjerne blev lidt større, og der var brug for vant og stag, var de i ældre tider lavet af tovværk. Det var derfor et stort spring, da den forzinkede (galvaniserede) wire kom til. Det nævnes også at telegrafråde har været brugt.

Stålwire og Sallingshorn

De første forsøg med bermudariggen gav en del problemer med de høje master, men brug af sallingshorn og stålwirer gjorde det muligt. I bermudariggens start brugte man et stængestag fra stævnen til toppen af masten for at styre mastetoppen. Stængestaget var sat løst, så det var muligt at slække dette, når man ville sætte spileren. Det var derfor en



stor lettelse, da strutten afløste stængestaget.

Masteskinne

Gaffelriggen brugte masteringe til at fastgøre sejlets forlig til masten. Da ønsket kom om det høje smalle sejl, var den store hurdle netop dette, at masteringene ikke kunne passe godset. Derfor var gunterriggen en naturlig overgang til bermudariggen. Dette problem blev løst ved at bruge en masteskinne og senere en hulkehl til at fastholde sejlets forlig til masten. Måske har placeringen af godset også været årsagen til den lave fortrekant.

Bermudariggens navn

Bermudariggen er opkaldt efter Bermudaøerne, hvor man i slutningen af det 16. århundrede begyndte at bygge nogle hurtige Bermuda skonnerter. De første førte gaffelrig, men senere kom bermudariggen til. En anden ting nævnes også: På mindre både brugtes ustagede bambusrør som master, således at masteringene kunne glide uhindret forbi der, hvor godset normalt ville have været, hvis riggen havde haft vant og stag. På de tidligste billeder af bermudariggede både kan det ses, at der er brugt masteringe til godset og her efter er toppen af sejlets forlig ikke fastgjort til masten.

Fionia af Aarhus, gaffelrigget.

Syns- og Notatbog

Dokumentér dit fartøjs begivenheder.

Indtil 1950'erne var den lovpligtige tilsynsbog, fartøjets vigtigste dokument. Heri blev alle væsentlige forhold beskrevet og tilsynsbåden udgjorde en vigtig dokumentation, når en båd skulle bedømmes eller handles. DFÆL har siden 1990'erne genoplivet dokumentationen, men på frivillig basis. Med Syns- og Notatbogen har du mulighed for at beskrive din båd i detaljer.

På 60 sider er der plads til at notere bådens basisoplysninger og ejerforhold gennem tiden. Og en oversigt over fartøjets historiske dokumenter er der også plads til.

Fornyelser, ændringer og historie kan både overføres fra en eventuel tilsynsbog og videreføres frem til i dag og på fartøjets videre færd. Til sidst i bogen er der et kapitel med DFÆLs bedømmelseskriterier.

Antal sider i alt: 80

Pris: 100,- kr. for medlemmer

Bestil bogen på

hjemmesiden:

defaele.dk/forlag





Chili-Testen sæson 2

Du har måske læst om vores forsøg med chili i bundmalingen?

Nu lægger vi op til en ny omgang chili i bundmalingen, og du er velkommen til at deltage i vores test.

Læs artiklen og kontakt Jørgen eller Ole, vores to chiliformænd.



Af Jørgen Heidemann

Vi tager tråden op efter rapporten i blad nr. 149 om resultatet af den udførte prøvning sommer 2021.

Som det fremgik, var der kun meget beskednen deltagelse i prøvningen: 2 personer deltog med tilsammen 3 prøveelementer.

Som jeg husker det, havde yderligere 5-6 personer forlods meldt sig interesserede, men havde ikke nået at færdiggøre de i øvrigt simple elementer (og nu er det her ikke "præsten", der skælder ud over alle dem, der ikke "kom i kirke" !).

Selv om ingen af prøverne viste nogen større forskel på, om der var chili eller ej i malingen, synes vi, at så få prøver er alt for spinkelt grundlag at drage en tilforladelig konklusion ud af. Så vi vil meget gerne opfordre til, at lidt flere kommer på banen i år.

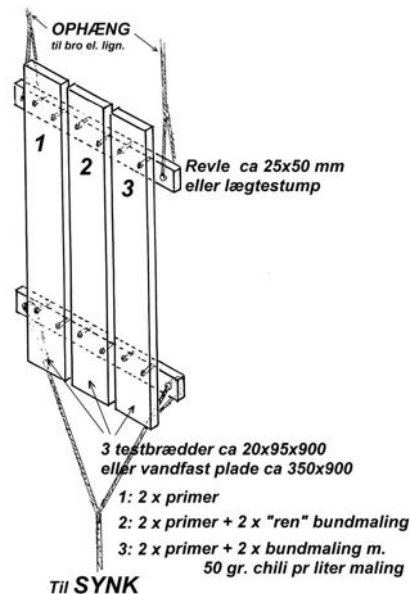
I hvert fald agter vi 2, der havde testelementer i vandet i fjor, at rense dem, male dem igen og hænge i vandet – måske med andre malinger eller andre krydderier.

F. eks. har undertegnede en plan om at teste med en bundmaling, der var anvendt på en båd, der lå i nærheden af prøveelementet i Svendborg. Der var ikke ret mange rurer på dette element, men da båden blev taget på land 16/11, var der en samling rurer, som jeg ikke har set magen til ! Ejer tror, at have forklaringen på de mange rurer i, at båden de sidste ca 3 måneder inden optagning ikke var ude at sejle – men det var testelementet jo heller ikke !

Så uanset, at testen egentlig drejer sig om den eventuelle virkning af chili (eller måske det noget kraftigere Cayennepeber), bliver denne maling en del af dette års test.

I skal være velkomne til at kontakte Ole I. Olsen (strixole@outlook.dk) eller Jørgen Heidemann (jhe.hjem@webspeed.dk) ang. evt. deltagelse – der er ikke meget besvær ved at teste på denne måde.

Læs evt. lidt mere om "Krydret bundmaling" i Klassisk træbåd, nr 147, side 30-34.



Arbejdsgruppen udsendte i fjor følgende korte forsøgsvejledning: <https://kortlink.dk/2bevm> , der illustrerer prøveelementet som på tegningen.



En lidt anderledes sejltur

Af Ole I. Olsen

Det var den første rigtige weekendtur. Jeg var sejlet hjemmefra og til Hundested – motorsejls over halvdelen af tiden, men hvad! – vejret var forbløffende godt – ikke megen varme, men dog omkring de 20 C⁰ - i havnen i alt fald.

Jeg havde fået ild i piben og sad på agterdækket og nød det dejlige vejr, da jeg fik øje på ham – drengen – der stod og så på mig og båden, lige ved "Klap en Fisk bassinet"

"Er det en rigtig træbåd", spurgte han?

Javist, så rigtig som sådan en kan blive.

Han stod og lurede lidt – hvad for noget træ er det ?

"Det er lidt forskelligt, men du tænker nok på skroget som er mahogny på eg, dækket og kahytten er af teak. Kender du noget til træsorter", spurgte jeg, men han rystede på hovedet og så væk. Måske 12 – 13 år tænkte jeg, og hvor mange træsorter kendte du selv dengang ?

"Vil du se den indvendigt?" Jo, han ville gerne. "Kom ombord", og så fik han den guidede rundtur.

En tur til Hesselø

"Hvor skal du hen", spurgte knægten?

"Åhhh – jeg skal en tur ud til Hesselø og sige goddag til sælerne, der ligger på revet og soler sig – og så ellers ikke så meget", svarede jeg ham.

Han så meget koncentreret ud!

"Vil du med , jeg sejler i morgen kl. ca. 7.00!"

Det var måske det spørgsmål han havde ventet på.

Knægten stod først lidt som lammet, men senere, " – jo – jo – men jeg må spørge derhjemme først!"

"Klart – men du kommer bare, hvis det er i orden!"

Kl. 07.00 præcis stod han på broen næste morgen!

Jeg havde netop vasket op efter morgenmåltidet, og var egentlig klar til at lette i den jævne – måske lidt friske – vestenvind. Det er gudesejlads til Hesselø med den vindretning.

Fik ham ombord og sagde, "sid du nu her " – , og "her er en redningsvest til dig , så

letter jeg selv – det er nemmere når man nu er vant til det. Du må gerne kvejde den fortøjning op!"

God krængning

Det gik fint ud i forhavnen, hvor jeg satte mesanen, men lod storsejlet blive på bommen – der var vist rigelig vind.

Han anede ikke, hvad det var at kvejde en fortøjning op – så det måtte jeg lige vise ham et par gange eller

tre. Vel ude af havnen rullede jeg den nye genoa ud, og så lagde vi fra land! Stoppede maskinen – ro, fuldstændigt ro, og "Strix" løber alligevel næsten 7 knob.

"Hvad hedder du for resten ?"

"Michael" svarede drengen .

"Ja, men velkommen ombord, jeg hedder Ole".

Han holder godt fast i søgelænderet – knægten – medens krængningen tog lidt til.

"Nej den kan ikke vælte", beroligede jeg, mens en skvalpsø sendte byger af havvand over dækket og lidt ned på os, der sad agter - men krænge det kan den.

Vel fri af land blev det hele mere roligt, og jeg viste ham "fjernsynet" (kortplotteren), ekkoloddet og loggen.

"Skal vi gå Indendørs", spurgte jeg, og det bekom ham vist godt, han så lidt kold ud.

"Hold nu godt fast i håndlisterne og i vanterne".

Vi gik i "styrehuset". Her var læ og lunt, for solen havde begyndt at få magt.

Fladt vand forude

Drengen virkede lidt bleg, så jeg sagde, "har du det skidt", og han nikkede – jeg fiskede spanden frem, og han fik besked på at ligge lidt på den læ kistebænk.



"Hvor langt er der til Hesselø", spurgte han - og jeg sagde en god time endnu – "hvis vinden holder". Det var måske ikke det svar han håbede på, men jeg lod ham ligge en tid, og gik på agterdækket.

Efter en times tid kiggede han op.

"Har du kastet op?"

"Lidt", svarede drengen.

"Giv mig spanden, og kom op og tag roret – det er lige som at styre en bil".

Det hjalp på humøret –

måske også at jeg fandt en cola til ham. Vinden var næsten væk, og jeg startede maskinen og bjærgede genoaen. – for småt kraft gik det langs Hesselø's nordside og ud mod Nordvest revets tønne, som vi rundede på næsten blankt vand. Der var kun 6 -8 sæler på revet, men mange i vandet lige

omkring stenene. Godt knækbrød og en cola mere bragte humøret frem igen, og jeg fik en god frokost- som han afslug at deltagte i.

"Øhhh, mobiltelefonen virker ikke her", spurgte han.

"Nej, vi er for langt fra land, så læg du bare den væk".

Kun mesanen stod og slog en gang imellem i den svage vind. Knægten fik øje på nogle måger, der sloges om et eller andet i havoverfladen. Solen nærmede sig syd, og Sjællands kyst tonede svagt frem mod kimmingen. Øl og en pibe tobak – jo det var vel værd at sejle en tur for!

"Kan man sejle jorden rundt i sådan en båd", spurgte han.

Ja, det kunne man godt, men i dag er det nok mest endnu større både der gør det. Men mange der er mindre har gjort det – og gør det vel stadig .

"Vil du sejle jorden rundt", spurgte jeg.

"Øh – det ved jeg ikke, men jeg bliver nok bare søsyg".

"Du Michael, hvorfor spurgte du, om det var en træbåd ?

"Nå, jo, min farfar havde en træbåd, som han brugte megen tid på. Det var noget han fortalte, noget med at træbåde var det bedste man kunne have, og at træbåde ville blive meget sjældne og meget kostbare – engang, men farfar er død for 4 år siden, og hans båd er væk. Jeg kunne godt lide at gå med ham på havnen og se på både".

To – tre marsvin pløjede overfladen af havet op med deres skarpe rygfinne, ellers ikke noget andet end mågerne. Vi havde en fin stille middagsstund, inden Hundested på ny tonede frem, og jeg måtte til at forklare om fortøjninger, spring fendere o.l. "Isefjord" stod ud af havnen 5 minutter inden vi løb ind gennem havnehullet, og fandt en plads næsten samme sted, hvor vi var startet fra.

Der stod en mor og far på kajen og så efter, så jeg sagde til knægten: "Smut du bare, jeg grejer op som jeg er vant til".

Væk var han i løbet af 10 sekunder, men kom snart igen og råbte: "Tak for turen", jeg vinkede tilbage.

Har set ham en gang senere på havnen – sammen med en masse andre drenge, men han så ikke mig.



YACHT SERVICE
SEJLMAGERI
BÅDOPBEVARING
32 TONS KRAN
DIESEL / BENZIN

HCC BÅDEVÆRFT
Marstal

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

MIDDELFART

Godt igang igen

Af Jørgen Heidemann

Siden beretningen i Klassisk Træbåd nr 145 har der – dér, som så mange andre steder – været lidt "corona-stille", men nu er der gang i aktiviteterne igen: der er fast ugentlig arbejdsdag for de frivillige hver torsdag kl 9-14, indtil hallen skal sommerryddes til kulturaktiviteter m.v.

Da jeg besøgte værftet 10. februar, havde der indtil frokost været myldrende aktivitet med 25-30 i gang med forskellige gøremål rundt omkring,



inde og ude.

Det går fremad med dragen, som nu har sit dæk næsten færdigt, og fik ruftaget på plads, mens jeg var der.

Knarr'en, som vinter 2020 var under istandsættelse (og som der var en lidt dramatisk turhistorie med i nr 146) blev færdig sidste år og får snart en ny ejer i Aarhus, men er indtil da i vinterhi herinde (ses i baggrunden)



Efter færdiggørelse af Knarr'en er der ny beskæftigelse med at renovere en Aalborg-jolle – her proppes af efter pålægning af nyt dæk og spartles over samlinger.

Når man bevæger sig ovenpå, over bloksavsrummet, op på jolleloftet, er der ved at blive bygget 2 nye "Grønlænder-kajakker" (dog vist efter canadisk forbillede) – ikke i værftets eget regi, men af 2 privatpersoner, som har fået husly til at arbejde heroppe.

For den første kajak er dækkants-rammen samlet og ligger med underside opad.

Svøb (eller hvad de nu hedder til den slags fartøjer) ligger i et bundt et sted udenfor billedet og er nogle utroligt spinkle asketræslister, der går fra dækkant, nede om bunden og



op til modsatte dækkant, så de skal krummes heftigt og tappes ind i undersiden af rammens kanter.



Ovre i det smalle naboskur ved siden af – dér, hvor Lillebælts Smakkelaug har værksted – er der også aktivitet:

TRÆSEJLERE LOKALER NYHEDER

I den ene ende ligger Lynæs-jollen "Lynne", som bl.a. har fået flere bord fornyet samt ny ræling.

I den modsatte ende er der fra Kolding indkommet en Limfjords-sjægte "Rosalina", som bl.a. får fornyet lidt aptering – og antagelig eftergås over det hele.

FAABORG

Træskibspladsen



Indtil videre ikke noget "stort sted", men der er planer!

Gennem en længere årrække har der været en krog bag erhvervshavnens fiskerbådsområde ved Munkholm, hvor



der var overdækket plads til enkelte småfartøjer og et lille opholdsskur for deres ejere.

For ca 4 år siden påbegyndtes en udbygning med ca. 4000 m² opfyldning udenfor dette område og anlæg af en læmole imod bugten, så der er dannet et nyt 7300 m² bassin med ca 110 meter kaj og 100 meter træbro til fremtidig stævnfortøjning, dog endnu uden agterpæle – afventer budgetmidler.

Samme (budgetmidler) gælder påtænkt opførelse af værksteds- og samlingslokaler på opfyldningen.

Lige nu – en regndiset februardag – henligger det nye bassin meget tomt, med bare en enkelt lystbåd og få fhv. erhvervsfartøjer. Den "marinegrå" SKA4 er et fhv. søopmålingsfartøj, nu i civilt privateje.





På land fandt jeg denne kragejolle, som jeg ikke umiddelbart kunne genkende. Men bladets layouter, Simon, synes den ligner SPRAY, den gamle Frederikssunds-jolle fra 1898. Og den er netop blevet solgt fra Holbæk til Faaborg,. Så det kan godt være SPRAY, der her er kommet i tryk havn.

I store træk er det helt overvejende fhv. erhvervs- eller brugsfartøjer, der tegner billedet af fartøjsbestanden. Men holdningen i kredsen omkring stedet er, at man ikke skelner imellem brugs- og lystfartøjer, alle er velkomne.

I hele havneområdet i Faaborg er der i øvrigt desværre kun meget få trælystfartøjer.

Men de får måske mere appetit på denne del af havnen, når der er skaffet midler til at realisere påtænkte fremtidsplaner. F. eks. mangler p.t. samlingslokale på land.

Indtil videre fungerer salonen på

”flagskibet” (galeasen HÅBET) til at huse de aktive – f. eks. som frokostlogi ved de ugentlige arbejdsdage om onsdagen.

Da jeg besøgte, havde der været 10-12 i gang med lidt af hvert – de kunne godt være i salonen, som er det tidligere lastrum, efter at det oprindeligt havde været en dam, som senere er lukket af.

Her for neden ser vi HÅBET for fulde sejl – bygget 1898 i Faaborg som ålekvase og med dette navn.

Den har ikke fungeret som erhvervsfartøj siden 1967 men har derefter, indtil den i 2017 kom hen, hvor den nu er, haft i alt 4 forskellige ejere.

Den har i perioden 1976-2017 heddet HAVGASSEN. Dette ”charmerende” navn, som i folkemunde har en lidt ram klang af arrig rappenskralde eller ”Moster Skrap”, har egentlig sin oprindelse som betegnelse for forskellige søfugle.

Så som skibsnavn går det vel an? Men nu hedder den altså på ny HÅBET .



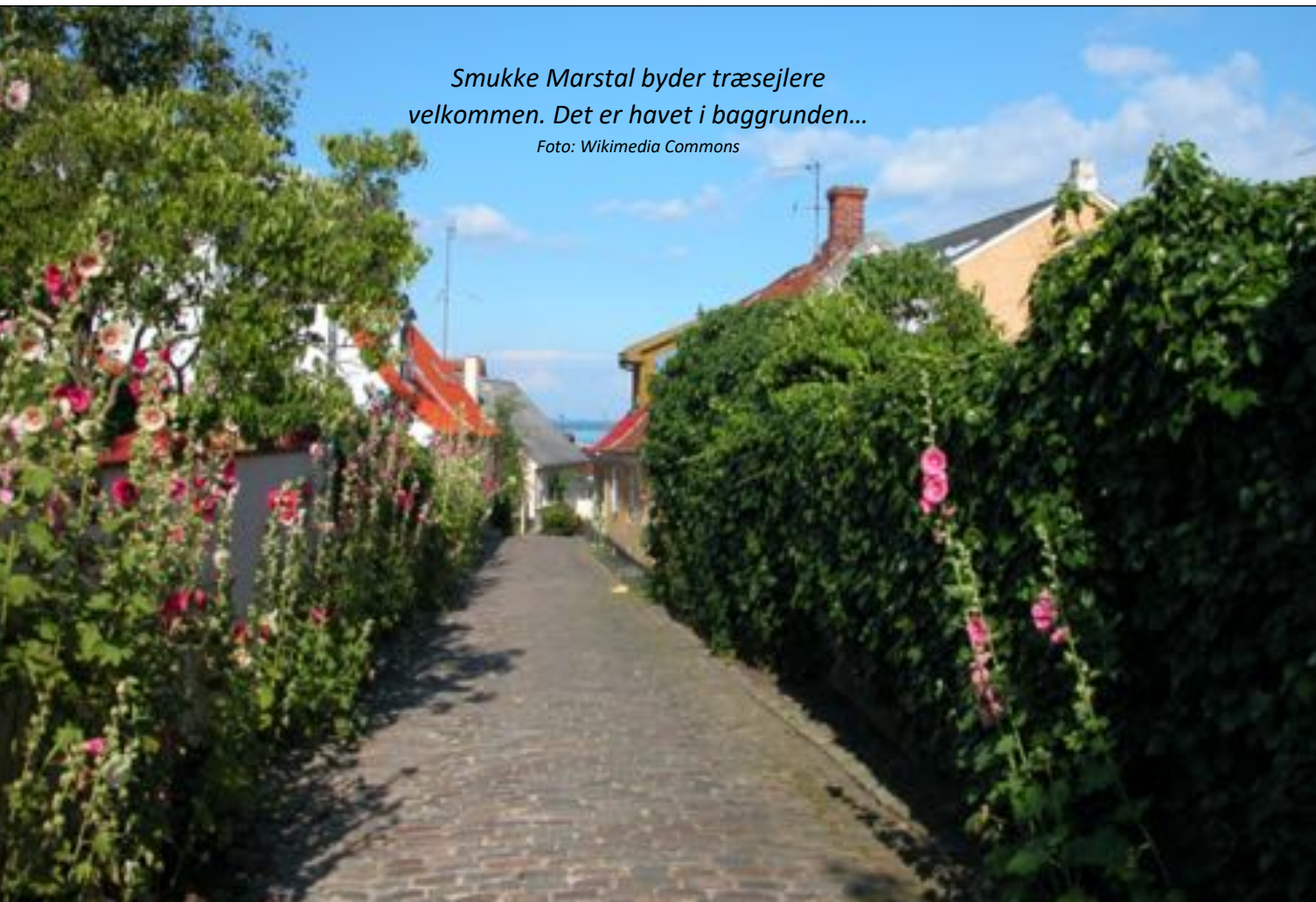
TRÆSEJLERE LOKALE NYHEDER

Sommerstævne 2022

Marstal, vi er på vej!

*Smukke Marstal byder træsejlere
velkommen. Det er havet i baggrunden...*

Foto: Wikimedia Commons



Sommerstævnet er tæt på at være detail-planlagt og der er virkeligt fine oplevelser i vente. Medlemmer og ikke-medlemmer inviteres til at deltage i stævnet i Marstal – *del-del* med alle de træbådsfolk, som du kender.

I Marstal har vi lokale medlemmer, som bistår stærkt med at arrangere stævnet for DFÆL. Marstal Sejlklub på Sejlmagervej lægger faciliteter til.

Bro nummer 8 reserveret

Vi har bro nr. 8 reserveret til stævnedeltagerne i dagene 14.-15.-16. juli (uge 28). Klubhuset er reserveret i samme tidsrum. Hér spiser vi morgenmad fredag, lørdag og søndag og holder festmiddag lørdag aften. På området ved sejlklubben bliver der opstillet griller torsdag og fredag aften til festlig fællesspisning.

Når bådene ankommer til bro 8 torsdag, vil de lokale folk hjælpe med pladsanvisning. Vi kan kort referere programmet allerede nu og vil gerne lokke jer til at melde til tidligt. Hold øje med hjemmesiden fra 1. maj. Selvsagt har vi forbehold for ændringer, men ændringerne bliver lige så gode, som de oprindelige forslag

Udkast til program

Torsdag: Bureauet er åbent for registrering. Klokken 17.00 åbnes stævnet ved borgmesteren og vi sætter DFÆL-standeren. Derefter fællesspisning med egen catering ved grillen.

Fredag: Morgenmad i klubhuset; Medlemsmøde; bedømmelse af fartøjer og opmåling til NNL-mål for både uden kendt NNL-mål. Besøg på Motorfabrikken Marstal. Fællesspisning med egen catering ved grillen.

Lørdag: Morgenmad i klubhuset; DM for træbåde på Breddingen; udflugtssejls og/eller bustur og frokost på Ærø Bryggeri; mole-øl; festmiddag i sejlklubben med plaketter for fartøjsbedømmelsen. For musikken står De Småborgerlige.

Søndag: Morgenmad i klubhuset, præmieoverrækkelse og standernedhaling.

DFÆL

Nyt fra foreningen

GENERALFORSAMLING DEN 19. MARTS

Lørdag den 19. marts holder foreningen ordinær generalforsamling. Det foregår på Kystlivscenteret i Holbæk.

Selve generalforsamlingen starter klokken 13. Før det er der to arrangementer:

Klokken 11 kommer bådebygger Ture Møller og fortæller os om klinkbygning og traditionelle fartøjer. Ture er også leder af Kystlivscenteret, som sprudler af aktivitet!

Klokken 12 er der frokost. På menuen er smørrebrød fra den lokale restaurant Svanen. Frokosten skal du bestille, og den koster 105 kroner for to stykker højt belagt og en varm fiskefilét.

Dagsorden og dokumenter finder du på foreningens hjemmeside, www.defaele.dk.

Tilmelding og betaling til frokost foregår også via hjemmesiden.

Bestyrelsen glæder sig til en god generalforsamling! Vel mødt.

REGISTRERINGSBEVIS TIL DFÆL-FARTØJER

På foreningens generalforsamling præsenterer bestyrelsen et forslag til registreringsbeviser for DFÆL-medlemmernes både.

Bag beviset er en arbejdsgruppe bestående af foreningens kasserer Dorthe Christensen og foreningens IT-master Preben Rather.

Ideen med beviset er at styrke dokumentationen for de ældre lystfartøjers identitet. Det tror vi er nyttigt i forhold til markedet og i forhold til bevaringsarbejdet.

Arbejdsgruppen vil vise et konkret forslag til, hvordan beviset ser ud, og de vil gøre rede for, hvordan det administrative arbejde med beviset kan gribes an. En af de vigtige opga-

ver er at få verificeret de oplysninger, som står på beviset.

NY VIDEN OM ANTALLET AF ÆLDRE LYSTBÅDE

Bådtællingen er afsluttet, og resultatet er gjort op. Data fra gamle registre og DFÆLs eget er også gennemgået, og ud af det kommer der en ny og mere sikker viden om, hvor mange ældre lystfartøjer af træ, der er i Danmark.

På DFÆLs generalforsamling præsenterer bestyrelsen vores nye vurdering af, hvor mange ældre lystbåde der er og et billede af, hvordan udviklingen har været gennem de seneste årtier.

Med denne viden står vi betydelig stærkere i arbejdet for at styrke bevaringen af den danske maritime kulturarv.



Bådtællingen blev afsluttet ved årsskiftet. Alle lokale bådtællere har fået brev fra DFÆL med tak for indsatsen, og de vil blive inviteret til at være med i det fortsatte arbejde for at bevare vores smukke ældre træfartøjer.

DFÆL

Tovholderne

Formand

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Næstformand

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen
medlem@defaele.dk

Redaktion blad og web

Preben Rather
bladet@defaele.dk

DFÆL's fartøjsregister

Preben Rather
preben@rather.dk

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 Hyldeg
kimhyldeg@icloud.com

NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann
jhe.hjem@wespeed.dk

Skibsbevaringsfonden

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Sommerstævne 2022

Anja Kiersgaard
sommerstaevne@defaele.dk

Fartøjsvurdering

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kontaktperson til TS

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe
belami36@yahoo.dk

Chilitest

Ole Olsen
strixole@outlook.dk
Jørgen Heidemann
jhe.hjem@wespeed.dk

Registreringsbeviser

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

DFÆL, foreningen

Kalender

Klassisk Træbåd nr. 151

5. maj *Ekstern deadline*
8. juni *Omdeling starter*

Klassisk Træbåd nr. 152

6. september *Ekstern deadline*
10. oktober *Omdeling starter*

Bestyrelsesmøder

19. marts, konstituering
31. marts
26. maj

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

Generalforsamling

19. marts
Kystlivscentret Holbæk
11.00 Oplæg om Klinkbygning
12.00 Frokost
13.00 Generalforsamling

Sommerstævne

14. til 17. juli, Marstal



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 spejagtig højglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer til SDS440 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



Limning

TDS serie af monterings- og spartelgips, for forsikret limning af bælter og andre konstruktioner.



Rengøring

TDS lak cleanser for effektiv og miljøvenlig vedligeholdelse. Sluker alle fedt og andre smudsagtige overflader.



Værktøj

Special udvalgte TDS værktøj til nem genfindelse af alle fugemasse, sort bælter og andre konstruktioner.

WEST SYSTEM
BRAND

Professionel epoxy til bådfolk!



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

Kontakt: HF Industri & Marine, Gudsåvej 6, 5700 Svendborg. Tlf: 62281312, www.hfmarine.dk

HF Industri & Marine ApS

Code 65 sejl kan købes - Billigt!

Sejl fra North Sails sælges.

Sejlet har, af tidligere ejer, kun været brugt få gange (er som nyt!)

Data som følger:

Luff: 12,29m

Leech: 11,79m

Foot: 7,09m

SMG: 4,62m

Skøder, rulle, ja alt hvad der skal være, medfølger.

Sejlet er leveret i 2019 til 36 fods svensk kystkrydser.

Nypris: Kr. 37.600,00

Salgspris: Kr. 20.000,00

**Henvendelse: Mogens Madsen,
Trousiløkkevej 9,
5960 Marstal**

**Tlf: +45 2044 5953
mail: tegl7@mail.dk**

KRYDS PÅ VEJ MOD FORÅRET

	STAT	LOKALE	KONKUR- RENC	6M D59	ENS	3DM2 SPIDSG. 1952	MOO		RETTIG- HEDER	AGTELSE	1	VERDENS- OMSPEN- DENE	RILLE	BINDE- ORD
2						1		→					BILMODEL 50	
3								DYKKERFLAG REGION I SLOVAKIJET		OVER- FALDET ALENE				
UNGE			500 1800 TROG TAV		PLANE		HU 1						UDFOL- DELSE	
SPORTS- KLUB	6	DAG-TIE- NESTEN RAK	13			2				Ø 6 5 10	3			
4					ØRE TRANSPORT SAMM LÆGAL									
LUFT- LAG								VÆLDIG BROFLAG						
3 STATS- MINISTRE				11		100MANGEL KAM		4	DRENG VÆRIGE			REGERU- REAL FEST		
	KAN SES	KORT			LUNDE SPRÆNG- STOF		ERGO	KIG		MÅLER			5 VISE VEJ	
STATION- BY										GALLIUM			PULVER	
LEVENDE		KAGE M. HUL	5					GOD KÆ- RAKTER						
		NPS				ANDE- DRAG			2 ENS			SPILLE		
		1. BOG- STAV							SVERIGE			BROFLAG		
BUSK	12				LYDSIGNALET I NEDSAT SIGTEBARHED				50					

- 1 Sammenhæng mellem bogstavkombinationer i navne
- 2 Afbalanceret ophæng af f.eks. en skotlampe
- 3 Hvilket grundstof er fundet af Ørsted i 1825
- 4 Flod i Schweiz

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 præmien, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.

Alttså: 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 30. marts 2022.

Husk navn og adresse

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

KOM TIL DFÆL's GENERALFORSAMLING

LØRDAG 19. MARTS

KYSTLIVSCENTERET, HAVNEN, HOLBÆK

11.00

Bådbygger Ture Møller fortæller om
klinkbygning og traditionelle både

12.00

Frokost - Smørrebrød fra Café Svanen

13.00

Generalforsamling



Se mere og tilmelding på www.defaele.dk