



Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 152 efterår 2022

★ VI OG VORES BÅD

★ SOMMERSTÆVNET

★ NAJADEN

★ HJEMMESIDEN

Da Karin og Ole endelig fik deres

SØLVE



Nr 152, efterår 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 for 1/2 side med foto og tekst. Værdi: 1.200,- kr. Bringes i to numre.

Ellers samme priser for alle:

1/2 side 600,- kr

1/1 side 1.200,- kr

Forhandlerannoncer:

Kontakt redaktionen.

Hjemmeside

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

Næste nummer

Medio december 2022.

Deadline 7. november 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.

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

4700 Næstved

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

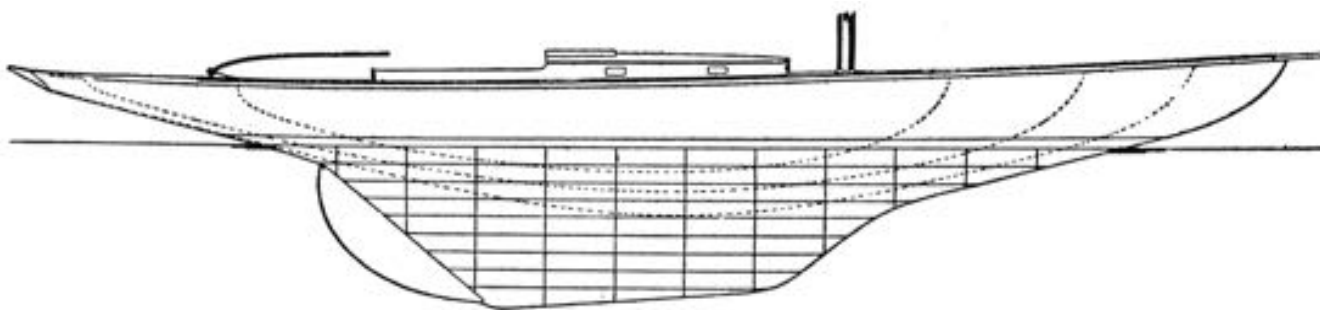
asgerbrodersen50@gmail.com

Hal 16, Helsingør

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

Indhold

<i>Vind-Hansen krydseren Sølv</i>	4
<i>Skæbnen, Karin, Ole og Sølv</i>	17
<i>Stævnet i Marstal</i>	22
<i>Kapsejladsen, der blæste væk</i>	30
<i>Najaden sejler igen</i>	33
<i>Nyt fra foreningen og kalenderen</i>	40
<i>Annoncer</i>	43
<i>Krydsord</i>	47



Billedet på forsiden: Sølv under sejl, skitse af Karin og Ole Toft Jacobsens søn, Jonas Toft Jacobsen.



*Skipper Ole ved roret,
lige dér hvor han elsker
at sidde, fotograferet af
ægtefællen Karin på en
af de utallige langture.*

Foto: Karin og Ole

Vind-Hansen krydseren

SØLVE

Af Simon Bordal Hansen

I 1954 fik en af Københavns succesfulde bådkonstruktører, E. Vind-Hansen, opgaven med at tegne en sejlbåd til en yngre mand ved navn John Berg. Han var ivrig sejler og søn af en smedemester med en god økonomi. Og i de år var Vind-Hansen lidt af en guru for de yngre sejlere i København.

Hans elegante fartøjer vakte opsigt. Så nu var tiden inde til at få bygget det fartøj, John Berg havde drømt om og forestillet sig gennem mange år. En kombination af god turbåd men alligevel hurtig og velsejlende. Der skulle være god plads om læ, så en besætning på fire personer fik god komfort.

Konstruktør, bådebygger og ejer i samarbejde

Vind-Hansens forslag skulle vise sig at blive en af hans virkelig vellykkede konstruktioner. Det visuelle design,



*Den smukke Sølv ejs af Ole og Karin Toft Jacobsen.
Båden hører hjemme i Svanemøllehavnen, København, og
er optaget i DFÆL.*

Foto: Karin og Ole.

VI & VORES BÅD

SØLVE

bådens sødygtighed og sejleevne gik op i en højere enhed. Og der blev ikke sparet på materialerne, da K. Heller-Petersens værft i Kastrup tog fat på opgaven. Et arbejde der foregik i tæt samarbejde mellem værftet, konstruktøren og køberen.

John Berg arbejdede i sin fars smedevirksomhed, der var specialiseret i rustfrit smedearbejde, og det kan ses på Sølvve. De håndsmedede rustfri beslag sidder stadig på båden og styrker indtrykket af høj kvalitet, side om side med teaktræet i ruf, cockpit, lønninger og dæk- og mahogni til apteringen.



Den oprindelige sumlog i et håndlavet hus af rustfrit stål.

At Knud Heller også byggede møbler og kabinetter til de store radio-grammofoner, der var moderne den gang, kan man måske godt ane, når man ser de svungne linier, der præger Sølvves kahyt og cockpit. Forrest et af bådens virkelige karakteristika; den rundede forende af kahytten, en pilleæske som man sagde i gamle dage. Og så cockpitkarmene, der er bygget lidt længere ud på dækket med rundede hjørner. Endelig de meget velproportionerede vinduer i kahyt og doghouse – doghouset signalerede havkrydser, sådan som også i 1960'erne Poul Molichs havkrydsere havde doghouse. En ganske tidstypisk detalje.



De originale beslag til bakstagene er stadig i brug.



Sølves rundede kahyt, giver båden sit helt særlige udtryk. Ole har udsmykket lugen med en halvmodel af båden under sejl. Den vækker opsigt, når Sølve ligger fortøjet i en gæstehavn..

Længden over alt er 10,5 m, medens vandlinien er 7,65. Bredden 2,43m, dybgangen 1,80, deplacementet 5,5 ton. Den oprindelige sejlplan på 44 kvm er modificeret en lille smule nu, i øvrigt den eneste betydende ændring i denne stort set originale båd.

Et design der forfører

Når Sølve stryger forbi ude på vandet, eller når hun ligger fortøjet ved broen, er indtrykket en lang, slank båd med forholdsvis lavt fribord. Men Vind-Hansens visuelle design snyder en smule. Se på tegningen af båden og læg mærke til den store bredde i forskibet. Det ser man ikke, og måske fordi kabyttens afrundede forende giver et let og elegant indtryk, og doghuset længere agter samler båden hér.

Men bredden i forskibet er grund til, at Sølve aldrig tager en sø ind over, heller ikke i groft vejr. Hun arbejder godt i søen, sådan som en god turbåd skal kunne på sommertur fra København til den vest-svenske skærgård, når vestenvinden synes, at den skal

VI & VORES BÅD

SØLVE



De smukt afrundede cockpitkarme har fået en lille sidde-karm påmonteret. Så kan Ole sidde der og styre uden at skulle have fat i æsken med Panodiler bagefter.

friske forholdene lidt rigeligt op.

Da bunden var utæt

Skrogets ryggrad er af eg med svøb af ask, og klædningen af førsteklasses Kalmarfyr. I dag kan man om vinteren finde Sølve på sin faste plads på KAS landplads. Hvert år sliber Ole hele bunden, og så bliver den smurt og malet af Karin. De to mener selv, at det er Svane-møllens flotteste bund.

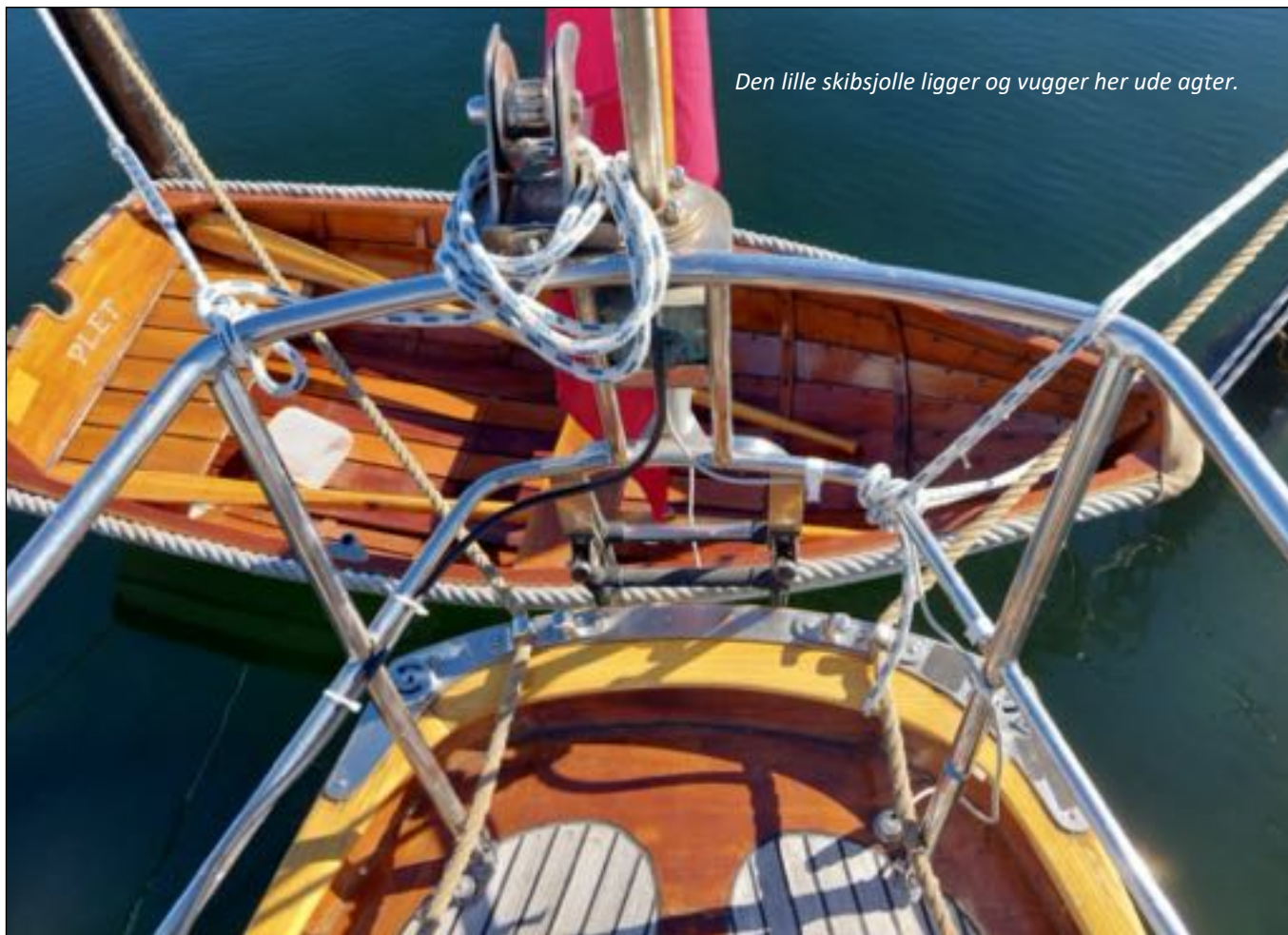
Men sådan har det ikke altid været. For da Karin og Ole købte Sølve i 1998, havde båden stået på land for længe og uden ordentlig af-dækning. Resultatet var ganske store åbninger i nådderne. Efter studier i datidens bådmagasiner valgte Ole at fylde revnerne op med en blød Sikaflex. Ikke

noget godt valg, for allerede på hjemturen væltede vandet ind, og båden kom på land hos Helges værft i Kalundborg. Her blev den klistrede masse fjernet og skroget nænsomt kalfatret. Og siden har det været tæt.

Original ned i detaljen

Når man er ombord på Sølvé, er det påfaldende så godt båden er bevaret helt ned i detaljen. Ændringerne er små og

ubetydelige, jo, der er bygget et køleskab ind i et hulrum under bordet i pantryet, men umiddelbart ikke til at se, og det gamle oliefyrede kogeblus er skiftet ud med et mere nutidigt. En rustfri vask har også sneget sig ind. Begge dele fint skjult under det oprindelige pantrybord af mahogni. Det med at bevare bådens originalitet har ind i mellem udfordret Karin og Ole. For Ole er jo i bund og grund en opfinder og en udvikler, og der har været enkelte ting, han gerne



Den lille skibsjolle ligger og vugger her ude agter.

VI & VORES BÅD

SØLVE



ville skifte ud til noget lidt mere praktisk. Men Karin er en bevarer, og det er derfor de fine gardiner i doghouset er bådens oprindelige. Så de to sejleres kompromis var meget nemt – der skal ikke ændres noget, bådens originalitet skal værnes, og er det nødvendigt at skifte noget, skal det være så tæt på original som muligt.

Masten knækkede og senere blev sejlsplanen modificeret

Det var nødvendigt at skifte hele den løbende rig, for der er jo brugsgenstande, der slides gevaldigt på en båd, der bliver flittigt brugt. Og faktisk er bådens originale mast også skiftet. For på selve jomfruturen i 1955 tværs over Kattegat

til Strandby, hvor John Bergs gode venner og familien skulle se det fine fartøj, blev hjemturen mere voldsom, end Sølv kunne klare, og masten brækkede midt over i oprørt hav ud for Gilleleje. Heldigt så, at Sølv var født med en for den tid stor indenbordsmotor, en 10-hestes Albin. Så har Sølv sin originale mast..?

På den aller første tur med Sølv oplevede Ole og Karin, at båden virkede tung på roret og sejlene af bomuld var godt hulede. Så nye sejl og måske nogle modifikationer af riggen lå lige for.

Det blev en af Svanmøllehavnens dygtige sejlere og tillige selvlært men yderst kyndige Finn, der løste opgaven. Efter



VI & VORES BÅD

SØLVE



Der er godt styr på elsystemet i Sølv. Alle kabler er nøje dimensioneret til den opgave, de skal klare. Og selve elskabet sidder let tilgængeligt for enden af kortbordet.



Sølv er tæt, og under dørken er der plads til lidt af hvert. Her er det nyttigt tilbehør til maden, ketchup f.eks.



Kortbordet i styrbord side, lige ved nedgangen fra cockpittet. Her er god plads. Bemærk de stribede gardiner, de sad i båden, da Karin og Ole overtog den, og som alt andet i båden, bliver de passet godt på.

"Det ville jo lysne meget i kahytten, hvis ruftaget blev malet lyst", siger Ole.

Men de originale lister er smukt lakerede, og det originale udseende skal ikke ændres.



grundige studier af bådens skrog og så videre, foreslog han en sejlplan med en 7/8 dels rig, og med fokkestaget ført helt ud til forstævnen. Oprindelig stod det nogle fod inde på dækket. Storsejlets bomlig var kortere end på Vind-Hansens tegning, for Ole har afkortet bommen en lille smule. Den svingede nemlig tæt hen over rorgængerens hoved og var farlig under sejlads. Samlet passede de nye sejl båden særdeles godt. Så den lille ændring, som Vind-Hansen nok kan tilgive og måske endda billige, har bragt Sølv tættre på bådens oprindelige formål: En velsejlende, sødygtig, tryk båd, smuk og elegant. Som de skrev i 1955 i *Sejl og Motor*:



"Fartøjet er en fryd for øjet, velformet, velproportioneret og med en effektiv rig, der virkelig kan bruges og give god sejlads."

VI & VORES BÅD

SØLVE

Sølve Fakta

Konstruktør: E. Vind-Hansen

År: 1954

Værft: Heller-Petersen, Kastrup

LOA: 10,5 m

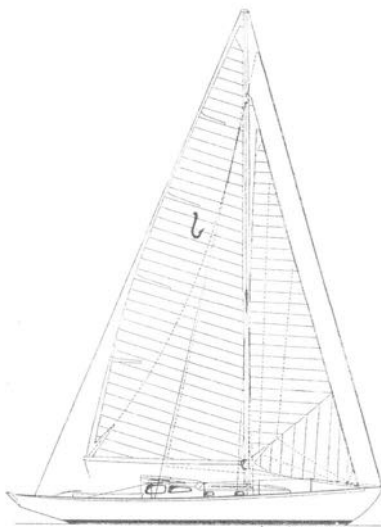
LVL: 7,65

Bredde: 2,38 m iflg. tegning, men bygget bredde er 2,43 m

Dybgang: 1,80 m

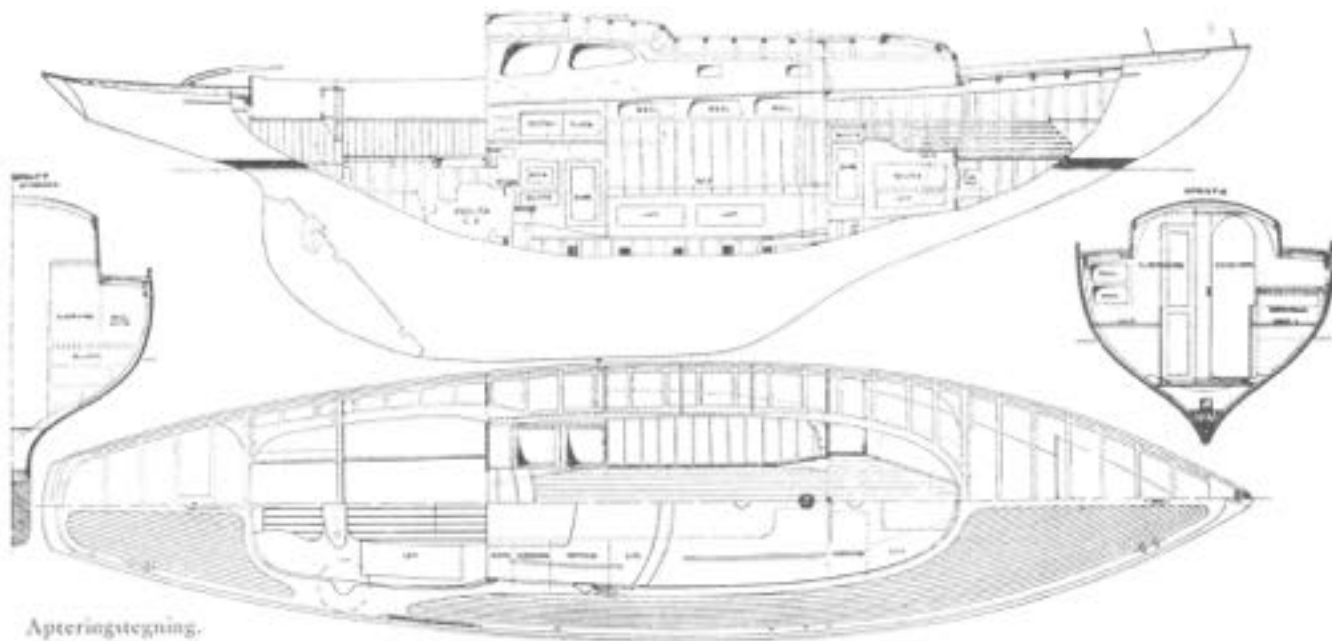
Sejlareal tegning: 44 kvm / 60 k vm

Deplacement: 5,5 ton



Sejltegn.

*Illustrationerne er fra omtalen i Sejl og Motor. På den oprindelig rig gik fokkesta-
get ned på dækket et stykke inde fra stæv-
nen. Nu er det ført ud til stævnen, og bå-
den har fået bedre balance og går bedre
på kryds i tungt vejr..*



Apteringstegning.

VI & VORES BÅD

SØLVE

Najaden Fakta

*Ole og Karin i Sølves
cockpit, læg mærke
til den rustfri dorade-
ventil, et af de mange*



Da skæbnen sendte Ole
i favnen på Karin og Sølve

Det er ikke så tit et portræt af en prægtig båd begynder med en tur på en 2-gears Puch knallert. Men det gør fortællingen om Sølve, Karin og Ole. For der er nemlig mange vigtige detaljer i det finurlige spind, som skæbnen har lagt ud for til sidst at knytte de tre uadskilleligt sammen. Vi skal også se nærmere på en selvbygget glasfiberbåd, inden vi kommer til det: Sølve. Men lad os begynde med Ole.

Vi er tilbage i 1960'erne, og Ole er i lære som tømrer. Han bor hjemme, far driver et gartneri på forpagtet jord et sted i nærheden af Hørsholm. Øresund ligger lige derude ved Strandvejen, og det er på den, at Ole finder på at køre ind mod København for at kigge på smukke både. Og altså for første gang ser Sølve.

Bedstefars redningsjolle

Inden Puchen kom ind i Oles liv, var kærligheden til vandet og sejladsen allerede sået. Måske fordi Oles bedstefar oppe i Harboøre hver sommer tog Ole med ud på Gulfbåden. Det var den, der sejlede omkring til kutterne med brændstof til maskinerne. Og Ole kom med bedstefar ombord på utallige kuttere, hørte lige så mange fiskerskrøner og fik drukket endnu flere sodavand.

Så fiskere følte Ole sig hjemme hos, og der var mange fiskere i den lokale havn i Vedbæk den gang.

”Der lå kuttere og så en del spidsgattere”, husker Ole. Det er i netop i de år, at samfundsøkonomien tager fuld fart og at glasfiberen så småt slår igennem. Bare et årti senere vil rigtig meget være forandret.

Men Oles far overtager bedstefars gamle redningsjolle, der kom ned i havnen og ligge. I den nye tid skulle alle kutterne skifte redningsjollerne ud med redningsflåder. Også bedstefar. Så jollen kom til nytte og glæde, ikke mindst når Ole og hans kammerater sejlede hjemme i havnen i Vedbæk med de skibsmodeller, som de selv havde bygget.

Juniorgast på i 6-meteren Cutty

Oppe fra havnemolen holdt de gamle lystsejlere øje med, hvad knægtene foretog sig, og ideen om at lave en juniorafdeling opstod. Sådan gik det til, at Ole og hans kammerater snart var faste gaster ombord på de ældre sejlernes både. Ole var så heldig at havne ombord på 6-meteren Cutty, der nu 60 år senere er under renovering i Svendborg. Og det er med alt det i blodet – bedstefar, træjollerne, modelskibene, kapsejladsen med seniorsejlerne - at Ole træder på Puchens kickstarter og sætter kurs mod storbyen, hvor de rigtig spændende både ligger.

”Jeg blev meget betaget af Sølve og en anden båd, Spar. Senere forstod jeg, at begge var Vind Hansen konstruktioner, og de var ualmindelig smukt bygget, begge to. Og selvfølgelig på enhver måde helt uden for rækkevidde for mig”, siger Ole. Talentet for håndværk måtte Ole så rette mod det mulige i hverdagen; Puchen skilte han ad, sleb den helt ned og malede den hvid. ”Så var den jo pænere”.

Drømmen om at bygge en båd

Husbyggeriet var begyndt at tage fart i lokalsamfundene omkring Hørsholm. Hvor der før var landbrug og gartnerier, skød nu små parcelhuse, rækkehuse og sågar almene boliger i flere etager op. Håndværkerne kunne få alt det arbejde, de kunne overkomme. Så at blive tømrer, virkede som en lokkende fremtid for den unge gartnersøn. Det gik også fint, både med håndværket og at læse de tekniske tegninger, lige ind til Ole som 19-årig får en alvorlig arbejdsskade. Ryggen vil aldrig mere være til tømrerarbejde.

I stedet vælger Ole at uddanne sig til lærer og begynder studierne på seminariet. På pulten har Ole sine bøger og skitsebogen. Så mens Ole lytter er en anden del af ham i gang med at tegne skitser til en sødygtig, langkølet sejlbåd. Ole har nemlig besluttet sig for at bygge en sejlbåd selv.

Den helt korte historie er sådan: 1968 tegner Ole båden, 1969 møder han Karin og bygger støbeformen, 1970 støber han skroget, 1971 bliver han lærer og tar båden ud af formen, 1972 lægger han dæk og apterer og Karin føder deres barn, 1976 søsættes Blå Peter.

Blå Peter og et lille barn

"Jeg var meget interesseret i forskellige bådtyper, og jeg begyndte at lave skitser på det, der blev til Blå Peter", fortæller Ole. Arbejdet med Blå Peter stod på i næsten syv

Oles illustrerede logbøger

Ole fører logbog. Det begyndte, da projektet med at bygge båden Blå Peter begyndte. Næsten som i en tegneserie er forløbet tegnet og beskrevet.

Logbøgerne fortsatte, også da Ole og Karin skiftede Blå Peter ud med Sølv. Men illustrationerne blev lidt færre med årene. Heldigvis er logbøgerne godt bevarede. Her viser vi nogle få eksempler fra Blå Peters tilblivelse.



år, inden den satte sejl for første gang. Hjemme i fars gartneri lånte Ole plads til at bygge en støbeform til glasfiber-skroget. Og det tog langsomt form samtidig med, at Ole fortsatte studierne på seminariet. Det var dér Ole mødte Karin. De kendte hinanden lidt i forvejen, men nu blev det mere alvor. Som Karin selv siger det:

”Han sagde, han var ved at bygge en båd, og det lød da spændende. Jeg anede ikke den gang, hvad det kom til at indebære”. Midt i det hele kom der så et nyt familiemedlem, og den lille familie købte et hus. Arbejde, lille barn, hus – nok at se til, og de små stykker af fritid gik med at få Blå Peter bygget færdig.

Så fulgte årene med familieliv og masser af sejlads. Lange ture, med Sverige og skærgården som favoritmål. Blå Peter viste sig at være en rigtig vellykket konstruktion, Oles første og nok eneste. Den kommer til i den sene del af perioden, hvor glasfiber erstatter træ, og skrev sig fint ind i gruppen af traditionelt designede sejlbåde med skrog af glasfiber og resten af træ som f.eks. Bandholm 26, der kom til verden i 1963. Men hvis vi vælger at tro på skæbnen, så var Blå Peters virkelige mission, i de næsten 20 år på togter med den lille familie, alligevel en helt anden. Nemlig at sejle Ole og Karin hen til Sølv.

Blå Peter finder Sølv

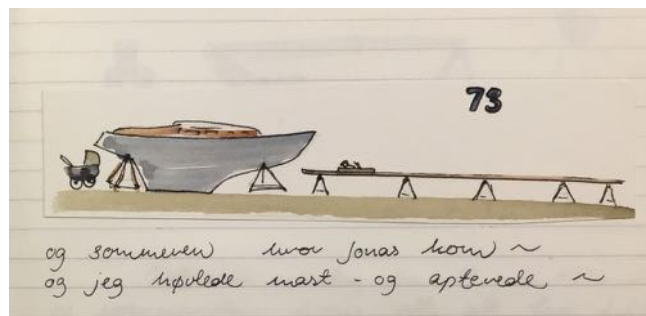
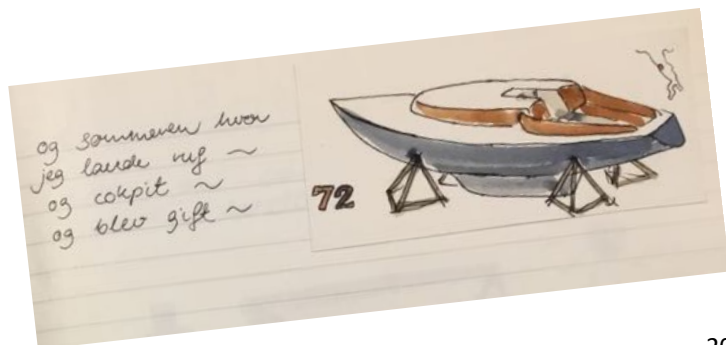
”Sjovt nok, var det på vores mange skønne ture med Blå Peter op i den svenske skærgård, at vi blev mere og mere

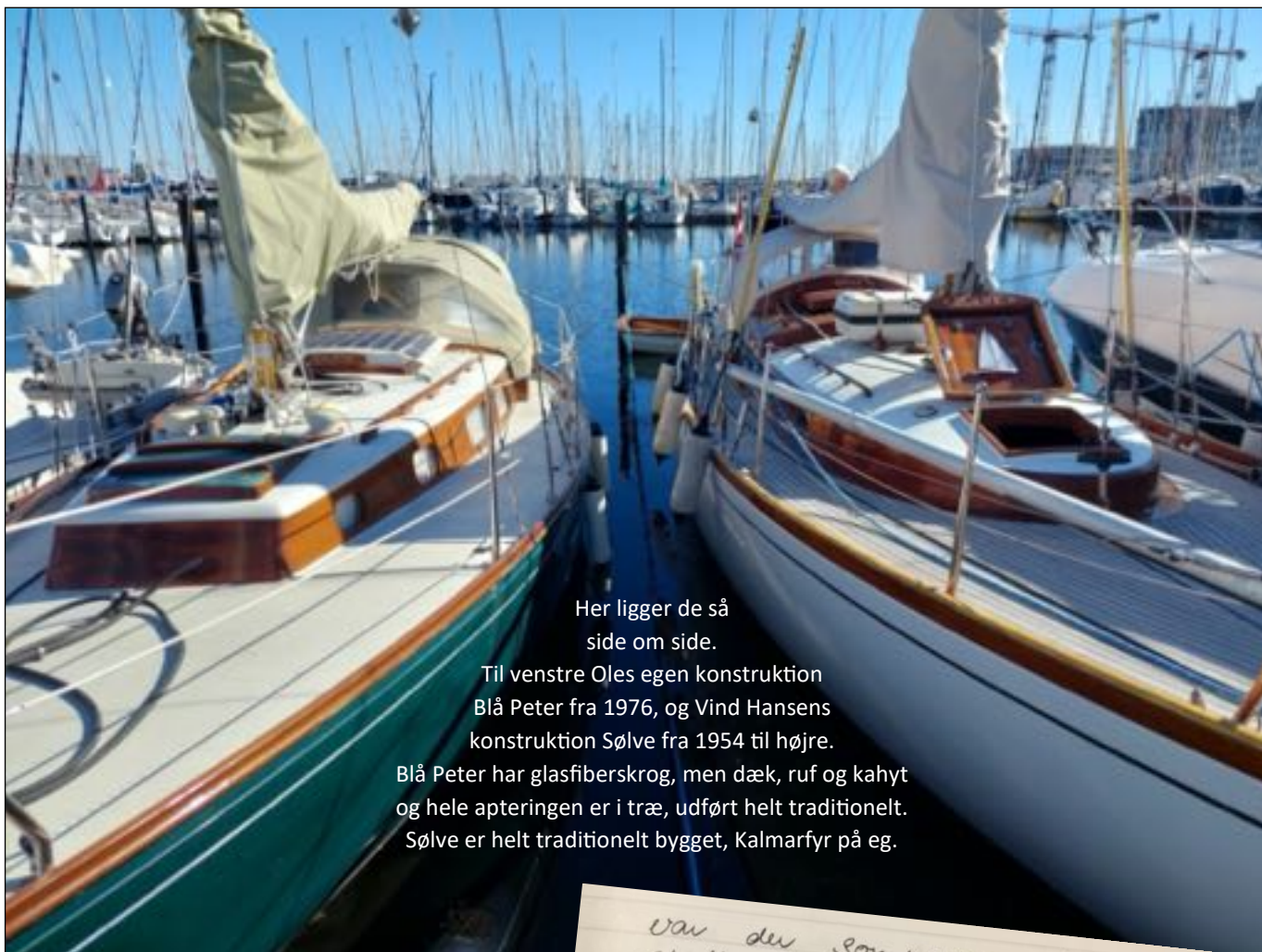
fascineret af de klassiske lystbådes linier”, fortæller Ole. Mødet med de mange lange og slanke træbåde drejede langsomt men sikkert Ole og Karins båddrømme væk fra Blå Peter og over mod noget andet, sådan én som Sølv. I 1996 hører Ole gennem en gammel træsejler, at båden Sølv vist skal sælges. Ejeren var blevet 70, og tiden var inde til et ejerskifte. Men Ole kom for sent. En anden køber fik båden.

”Jeg fik sagt, at hvis han nogensinde ville sælge båden igen, så var jeg interesseret. Han fik mit navn og telefonnummer”, fortæller Ole.

To år senere ringede telefonen. Og i 1998 blev Karin og Ole ejere af Sølv. Og et helt nyt kapitel i sejlerfamilien kunne begynde. Det er stadig i gang, nu med Ole og Karins søn som skipper på Blå Peter og forældrene bag roret i Sølv. Side om side ligger fartøjerne til skue i Svanemøllehavnen.

Så det var historien om, hvordan Ole fra barn næsten var bestemt til at være Sølvets skipper og plejer, hånd i hånd med Karin, og sejlet lige til målet af den gode glasfiberbåd Blå Peter.



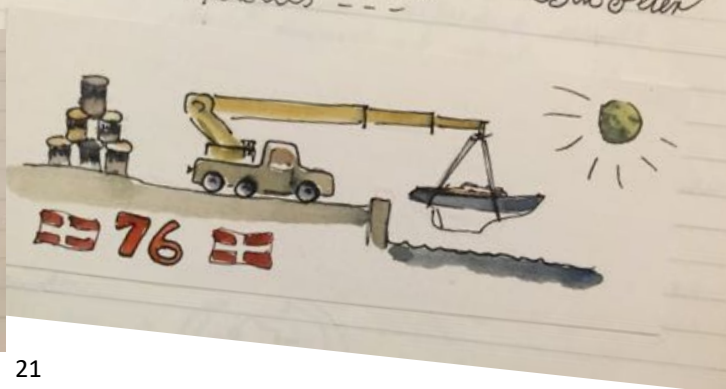
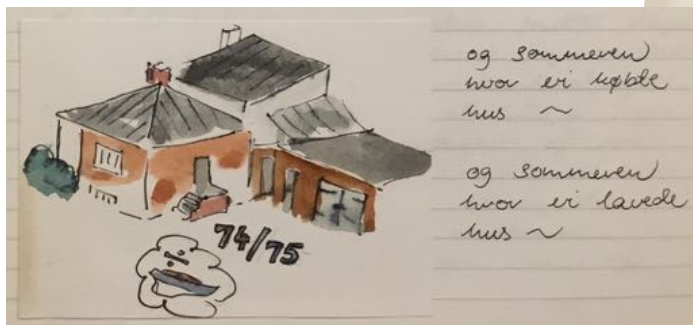


Her ligger de så
side om side.

Til venstre Oles egen konstruktion
Blå Peter fra 1976, og Vind Hansens
konstruktion Sølv fra 1954 til højre.

Blå Peter har glasfiberskrog, men dæk, ruf og kahyt
og hele apteringen er i træ, udført helt traditionelt.
Sølv er helt traditionelt bygget, Kalmarfyr på eg.

var der Sommeren,
skulle sættes --- da Blå Peter





Marstal 2022

Tekst og foto:

Preben Sørensen og Simon Bordal Hansen

På trods af stærk nordvestlig vind, som satte kapsejladsen skakmat, blev sommerstævnet i Marstal en stor succes. Andet steds i bladet kan du læse Jørgen Heidemanns beretning fra den mistede kapsejlads på Bredningen ud for Marstal. 43 fartøjer var tilmeldt stævnet, og med få afbud på grund af den stærke vind, endte Bro 8 i Marstal Lystbådehavn med en sand parade af det fineste, DFÆL kan byde på. Folkebåde, Nordiske Krydsere, Spidsgattere, Yawler, motorbåde, kragejoller og mange andre... De var der i alle udgaver og i imponerende stand..

God stemning og rart samvær

Sommerstævnet handler måske først og fremmest om at være sammen. Det er her træsejlerne mødes, man får hilst på gamle venner og bekendte og møder nye ansigter. Det gav stævnet i Marstal rigtig god lejlighed til. Fartøjerne var samlet langs den samme bro, så at gå ud til sin båd, var ligesom at gå på tur mellem venner.

Kapsejlads aflyst og en god aftenfest

I dagene op til stævnet, lå der et højtryk i sydvest som gav øgende vind fra nordvest. Med 15 m/s i stødende, var der desværre ikke så meget at gøre. Kapsejladsen blev indstillet til stor skuffelse for mange. Til gengæld blev der tid til flere besøg i fartøjerne og gåture i Marstal.



Aftenens fest med over 100 tilmeldte, bragte mange fine indslag med sig. Præmieringer skulle uddeles og enkelte talere blev der også plads til. Marstal Småborgerlige Sangforening, gav morsomme eksempler på shanties og lokale Marstal-sange og aftenen endte med en munter og smålummer trio på sav, harmonika og guitar.

Præmieringer

I løbet af fredagen havde DFÆLs vurderingsudvalg gennemgået 10 fartøjer og resultatet blev præsenteret under lørdagens fest.

Den mest fornemme pris, Harpunloggen, blev tildelt den 35 fods sejlkutter Sølv. Præmien for god bevaring af motorbåd, Skruen, gik til snipaen Micka. Plaketter for god bevaring gik til Rosa, Scherzo, Viva og Svea, med hver en plakette.

For at komme i betragtning til en præmie, skal fartøjet i forvejen være tilmeldt den gennemgang og vurdering, som en gruppe kyndige fagfolk foretager i løbet af stævnedagene.

Her ligger den smukke Nordiske Krydser Svea med sjask vådt dæk. Slaaby-Larsen tegnede den, og den blev søsat i 1945.

Nu ejes den af Martin Hamborg sammen med kæresten, som havde sejlet den lange vej helt fra hjemhavnen i Nibe til stævnet på Ærø.

Svea blev belønnet med en plakette for god bevaring. Det er en båd, der holder i absolut bedste stand, og det er der da også givet flere præmier for i årenes løb. Harpunloggen i 2011, og plaketter for god bevaring i 2008 og 2018.

Tak!

En stor tak til alle for at gøre stævnet til en mindeværdig oplevelse. Og en særlig stor tak til arrangementskomiteen for en vellykket afvikling. Et fint samarbejde mellem DFÆL og Marstal Sejlklubs frivillige i samspil med Marstal Havn..

Næste år

Bestyrelsen er gået i gang med at undersøge mulige havne til næste års stævne. Flere muligheder er i spil, men intet er besluttet endnu.





Til venstre i billedet ligger årets vinder af Harpunloggen, Vind-Hansens mesterværk, krydseren Sølve fra 1955. Den ejes af Karin og Ole, som har båden liggende i Svanemøllen Havn. Læs mere om Sølve, Karin og Ole i artiklerne i dette blad..

Til højre er det folkebåden D 440 Zara—som ikke deltog i stævnet, men tilfældigvis lå lige der.

SOMMERSTÆVNE

MARSTAL



Harpunloggen

Til venstre: En meget glad Ole modtog stævnets mest fornemme pris for det utrættelige arbejde med at holde Vind-Hansen krydseren Sølv i absolut bedste og stort set originale stand. Her får han overrakt prisen af DFÆLs formand, Simon.

Nederst: Det er lørdag aften, og maden er ved at blive sat frem. Der er fulde huse i Marstal Sejlklubs dejlige gildesal med udsigt til hele havnen.



SOMMERSTÆVNE

MARSTAL



Skruen og musikken

Tiil højre: Lone blev helt overrasket over, at hendes fine arbejde med at restaurere snipaen Micka ligefrem skulle belønnes. Men det blev det, da Lone fik tildelt Skruen. Her får hun et par ord med på vejen af DFÆLs formand, Simon.

Øverst: Det herlige lokale sangkor, Marstal Småborgerlige Sangforening, sørgede for, at aftenen virkelig blev en fest.





Snipaen Micka blev præmieret med Skruen, og båden tilhører Lone, der har den liggende på det lave vand ved motorbådsklubbens lille bro nord for Hvidovre havn.

Micka kommer langt omkring hver sommer, og den har vist sig at være søstærk, også ude på mere åbent vand.

Vi har i et tidligere nummer af Klassisk Træbåd (KT 144) skrevet om Micka og Lones arbejde med at få båden bragt i den gode stand, som man må sige at Micka er nu.

Micka har to tidligere ejere, begge i Halmstad i Sverige, og det er lykkedes Lone at få kontakt med dem begge. Båden er bygget lidt længere nord på hos en lokal bådebygger.

En meget typisk og klassisk Snipa, solidt bygget i eg på eg med kraftige spanter og solide bord. En pålidelig 25 hestes Nanni dieselmotor driver Micka frem, også når søen rejser sig.

.



Den smukke Lynæs-jolle var stævnets absolut mindste båd. Den tilhører Preben, der har båden liggende ved Karrebæk Fjord. Han havde set frem til kapsejladsen, hvor han jo var sikker på at blive bedst i sin gruppe; der var kun én båd. Men selv for en Lynæs-jolle var vinden lidt for skrap, og jolle og skipper blev i havn.

SOMMERSTÆVNE

MARSTAL

Kuling over Marstal blæste kapsejladsen væk

Af Jørgen Heidemann

Kapsejladsansvarlig ved sommerstævnet

Herude skulle vi have kapsejlet. Ude i det farvand, nord for Marstal havn, der lokalt kaldes "Bredningen" – pudsigt nok sejlede vi også i "Bredningen" sidste år ved Frederiksværk.

Har vi flere steder i landet en brugbar "Bredning" ?

Til "Nisum Bredning" får vi vist kun beskeden deltagelse, så vi finder nok et andet, nærmere sted, som måske hedder noget med "Vig". Det vides ikke bestemt endnu.

En grænse for vind

Men vind i overmål førte til at annullere i år – det var en ærgerlig, men nem, opgave:

Ved planlægningsmøde i Marstal 23/6 – for at få sejlsbe-

stemmelserne "rystet på plads" og tilpasset de lokale forhold – spurgte vore lokale kræfter, om vi har en grænse for max. vind. Hov ! det havde vi jo ikke, men fik med det samme fastsat en:

Ud fra, at vi i min bådklasse, hvor man "går til stålet" i DM, har en grænse på max. 15 m/sek i pustene, enedes vi med det samme om, at vore ældre både (og til dels ældre sejlere) ville være bedre tjent med en lavere grænse på 12 m/sek i pustene, det er såmænd rigeligt frisk nok endda. Min personlige (komfort)grænse til det brug er nok snarere 9. Mon vi fremtidigt skulle sætte en 10 m/sek grænse ? – vi sejler jo ikke sportslig kapsejls, snarere regelret præsentationssejls med lidt konkurrencemoment i.

Med udsigt til 15-16 m/sek (allerede varslet om fredagen) var det på den baggrund desværre nemt lørdag morgen at

træffe en ærgerlig, men indiskutabel, beslutning om at blive inde - både vi og dommerskibet samt følgebåde.

Så synet af ovenstående del af det sydfynske øhav måtte vente til efterfølgende dages sejlads hjemad eller videre ud i sommeren.

Til venstre i billedet ses et fremspring fra Ærøs NØ-ende ved Ommel (nord for Marstal) og midtfor ses Halmø.

Herimellem kan man med lidt held (jeg ved ikke hvor skarpt, trykket bliver) se forskelligt fjernere land, der kan være Drejøs vestende eller Avernakø og i det fjerne anes måske højland på Faaborg-egnen.

Imellem Halmø og højre kant af billedet ses Birkholm og bag den lidt af Taasinge og højland på Svendborg-egnen.

Hvis man kan skelne en lille rød prik lidt til højre for Halmøs østende, er det stedet, hvor vi skulle have mødt dommerskibet. Men også det gik vi glip af at møde derude.



Det smældede lystigt fra signalflagene på selve dagen.



Tid til at se på FIRE BRØDRE

De, som gik en tur imod nord langs havnen, fik måske alligevel set det – det er noget helt særligt.

Det hedder "DE FIRE BRØDRE" og er en rekonstruktion af en jagt af samme navn, bygget 1794 af bygmester Hans Christian Friis til skipper Hans Jochum Hansen i Marstal og blev formentlig navngivet efter skipperens sønner, der med tiden skulle overtage driften af skibet.

Skibet forblev i familiens eje i mere end 3 generationer og var hjemmehørende i Marstal gennem 98 år frem til 1892.

SOMMERSTÆVNE

MARSTAL

Derefter skiftede det ejer nogle gange, indtil det 1944 sank ved Middelfart som ANNA af Vejle.

På det tidspunkt var jagten Danmarks eneste sejlskib uden motor, og Marstal Søfartsmuseum fik mulighed for at købe skibet for at bevare det for eftertiden. Man blev ikke enige om prisen, så skibet gik desværre tabt.

Heldigvis fik Nationalmuseet opmålt jagten forinden.

Disse opmålinger skulle vise sig at være særdeles nyttige, da en kopi af skibet blev bestilt hos Ebbes Bådebyggeri i Marstal (Ebbe mødte vi jo som en af de meget hjælpsomme lokale stævnearrangører).

Nybygningen, der tjente som lystfartøj, fik navnet "DIE ZWEI SCHWESTERN" og havde hjemme i Flensborg, indtil den blev solgt til et Faaborg-ægtepar, der passede på skibet i en år-række under navnet "DE TO SØSTRE".

Marstal Søfartsmuseum overtog skibet i 2021 på grund af dets unikke historie og tilknytning til byen.

Der er dannet et skibslav, som vedligeholder og sejler med skibet, der nu er opkaldt efter sit oprindelige ophav.

Bemalingen er inspireret af et maleri fra 1836.



Traditionelt banemærke: Jolle med flag

Vores lokale arrangører er godt forankrede i lystsejladens historie, og de havde forberedt et banemærke af den gamle slags..

Banemærke B udfor Ommel skulle nemlig have været en jolle med Dannebrog på en stage, netop sådan som det er på dette bille fra en W-bådssejlads i 1941 et andet sted i kongeriget. Samme traditionelle mærke som på udsnittet af Niels Hansens maleri "Kapsejlads ved Svendborg".

Åh ja, det var en kapsejlads, vi virkelig gik glip af, men stævnet i Marstal står alligevel tilbage som et af de bedste.

Rede penge, naturalier og hårdt arbejde:

Najaden sejler igen



Af Carl Mangor

På havnene har der, træbådsfolk imellem, verseret en del forlydender om en gammel skærgårdskrydser, der lå under renovering i Åbenrå. Med tiden var nogle af de bedste næsten vokset til det mytiske. Båden i sig selv, konstruktøren bag og byggeprocessen har bestemt også de nødvendige elementer til at skabe en god historie.

I lighed med ethvert andet havneareal, ligger der også lidt

småskure på havnen i Åbenrå. Et af dem havde den lokale havnefoged og en god bekendt set sig lun på: det lå det rigtige sted og passede fint til deres formål. Der var bare et enkelt problem: det husede en noget bedaget sejlboat. Der havde den stået nogle år, og selv om udtørringen var godt i gang, var det ingenting mod den skade, der ville ske, hvis den blev forhalet til en plads under åben himmel.

Det kom 4 sejlere fra Åbenrå Sejl Club for øre og med en indsats på 25 øre fra hver, købte de fartøjet i 2005.

RENOVERING

NAJADEN



Fordækket under renovering.

Med et minimum af vedtægter i bagagen blev der dannet en forening, og 10-12 aktive gav sig i kast med det erklærede formål "at renovere den gamle skærgårdskrydser "Najaden" tilbage til dens oprindelige udseende", som det blev formuleret i vedtægternes §3.

Den slags er set før. Entusiaster, der aner mulighederne i et bogstavelig talt gammelt skrog og med lige dele optimisme og gå-på-mod, stiler efter at føre det tilbage til fordums skønhed. De mest succesfulde projekter er oftest dem, der med en rigelig portion penge som ballast, lader et værft om at klare opgaven. Andre, såvel enkeltpersoner som grupper, får ad åre arbejdet nyt liv til gamle både. Og så er der desværre en stor del, hvor intensionerne stille og roligt fordamper med tiden; måske uden at en ny søsætning er kommet væsentligt nærmere. At Najaden igen er sejrende efter en renoveringsperiode på 16 år, er det derfor interessant at se nærmere på.

Under sejl på ny

For sejrende er den. Sidste år blev den søsat med kanonsa-

lut og borgmestertale. Desværre tillod covid19-restriktionerne ikke den planlagte fejring, men her, den anden weekend i august 2022, er den i centrum for Åbenrå Sejl Clubs 100 års jubilæum med deltagelse i klubbens sejlskole for inviterede træbåde. Bjarne Jensen fra kredsens omkring Najaden er en travl mand under arrangementet, men det er lykket at få ham sat i stævne på den båd, han har været en del af de sidste 18 år. Vi sidder i Najadens rummelige cockpit. Alt er nyt, gedigent og flot. De første folk fra den besætning, der skal sejle båden under kapsejlsden



Inden renoveringen.



senere på dagen, er allerede mødt frem og er så småt ved at rigge til. Den nye gaffelrig hænger over os, og hækflaget blafrer lige nok til at give forhåbninger om bare en smule vind. Det vil være til glæde både for den kommende sejlads, men også for at svalde lidt i de 30 graders varme, der ligger over Åbenrå Fjord.

Mange bække små

I kredsen omkring Najaden var der rigeligt med faglige kompetencer, fortæller Bjarne Jensen. Bare ikke inden for bådebygning. Og bådens stand efterlod ingen illusioner om, at det ikke ville blive et ret så omfattende projekt. Så mens et hold indledte arbejdet med at fjerne det lag af glasfiber, den



Genbrugsmast...

var blevet forhudet med, sad andre med regneark og sponserater.

Budgettet opererede med et beløb på 2.250.000 for hele arbejdet. Det kunne umiddelbart synes som et stort beløb at samle sammen, men ud fra princippet om de mange bække små, var der en udvej. Sponsorer kunne byde ind med bidrag på flere forskellige niveauer:

Platin-udgaven, hvor man som minimum stillede med 100.000kr. Guld, hvor beløbet gik fra 30.000kr. til 99.000kr. Sølv-udgaven fra 10.000kr. til 29.999kr. og endelig Bronze med bidrag mellem 1.000kr. til 9.999kr.

Sponsorerne faldt også indenfor flere typer. Naturligvis som regulære danske kroner, hvor en række fonde, firmaer og enkeltpersoner sørgede for, at der i alt indløb en god halv million af slagsen på foreningens konto. Naturalier udgjorde på samme vis et område man kunne bidrage til fra bronze til platinniveau. Her bogførtes alt; der på den ene eller den an-

den måde kunne bruges på Najaden, lige fra teltet den stod i, over liftudlejning og til restaurationsvirksomhed. Under samme faneblad bogførtes tillige knowhow. Undervejs i forløbet har mange enkeltpersoner bidraget med unikke arbejdsopgaver, der har været med til at indlemme dem i den store sammenbragte familie der udgjorde Najadens sponsorer.

Bådebygning mellem 9 og 12

Mens økonomien gradvist kom på plads, var aktiviteten ikke mindre på bådepladsen. I teltet bag sejklubben mødtes de frivillige tirsdag og torsdag mellem 9 og 12. Som nævnt var der ingen bådebyggere iblandt, men Walsteds Bådværft var konsulent under hele processen som et sponsoreret bidrag. Efterhånden, som de fik glasfibermåtterne skræillet af skroget, kunne de starte med at forny bordlægningen. Det blev foretaget i etaper for at fastholde Najadens form trods den manglende bordlægning. I samme omgang blev der sat skabeloner ind de steder, hvor bundstokke og spanter stod for udskiftning. Og det var i realiteten næsten alle. Dødtræet var heller ikke meget bevendt. Det blev udskiftet med et nyt af iroko. Da jernkølen var afmonteret stod en sponser i Ribe klar til at udbedre overfladen, inden den blev sat på plads igen.

Masten var en foræring. Den kom fra et andet et fartøj, En limet mast, der var for lang, og så var den oval. Den blev skåret op på langs og fik fjernet de midterste 30 mm, hvorefter de to skåle blev limet sammen.

Renoverings-blues

Arbejdet har dog ikke bare været en stor succesoplevelse, hvor alt har flasket sig. Men en aktivitetsperiode på 16 år, opstår der naturligvis vanskeligheder undervejs. Den første opstod ret hurtigt, fortæller Bjarne Jensen. Nemlig i kølvandet på finanskrisen. Uro på de store markeder har det med at forplante sig til de mindre, og Najaden stod i stadig i op-

startfasen, hvor det pludseligt var vanskeligt at indhente sponsorater i både kontanter og naturalier. Det satte nok arbejdet ned i gear, men da både teltet, pladsen som det stod på, og selv elforbruget var sponsoreret, kom det aldrig til en situation, hvor arbejdet måtte stoppes som følge af pengemangel. Det gik bare ikke så hurtigt.

Nedtur af en helt anden slags opstod, da projektet nærmede sig sin afslutning. Midt i glæden over et arbejde, der var udsigt til at være vel gennemført, kunne Najaderne lige pludselig se ind i en fremtid uden et gammelt træskib at renovere på. De to formiddage om ugen var nok til at finde beskæftigelse til. Værre var det med at undvære fællesskabet og de mangeartede opgaver, Najaden havde samlet deltagere om. Fællesskabet er dog ikke bare blevet opløst. I dag er opgaverne bare flyttet på vandet, hvor der i stedet arbejdes på, ikke bare at få Najaden til at sejle, men også en lang række af aktiviteter, der sommer og vinter fokuserer på emner om håndværk, teknologi og kultur med udgangspunkt i Enevold Hansens fartøj fra 1921.

Derfor lykkedes Najaden

Pladsen bag Åbenrå Sejl Club, er ikke det eneste sted, der har været hjemsted for en bådrenovering. Med nogle mindre heldige af slagsen i erindringen, er det jo interessant at høre om, hvordan det også kan lykkes, når jeg nu sidder sammen med en, der har været med til det.

”Der er flere bud, men jeg er sikker på” kommer det fra Bjarne Jensen, ”at vor vedtægtsmæssige bestemmelse om, at der ikke må stiftes gæld, har været en stærk faktor”. Og i Najadens tilfælde skal gæld ikke bare forstås som lån af penge. Det går langt videre, fordi det også indebærer fravær af både husleje og andre faste udgifter. Begge dele kunne have medført en sørgelig udgang for Najaden, da finanskrisen bankede på.

Sponsorerne havde stor betydning. De tog sig pænt af Naja-



den, men omvendt tog Najaden sig også pænt af sponsorerne. Bjarne Jensen fortæller, at i mange år har de været inviteret på en heldagstur med galeasen Håbet af Svendborg sammen med den faste Najade-stab.

”Alt var sponsoreret. Håbet med sejlsads, Sølyst Kro med skipperlabskovs, bryggeriet Fuglsang med drikkevarer og Bolværksmatroserne med musik. Det har givet rigtig meget, at kunne pleje sponsorer og potentielle sponsor med ca. 40 deltagere pr. tur.”

De frivillige kommer man naturligvis ikke udenom. De aktive Najader har arbejdet på skibet af lyst. De har aldrig trukket en krone på budgettet men altid mødt op med entusiasme, madpakke og en øl. Både til hverdag og fest.

Og så blev der passet godt på pengene. ”Hver gang, der opstod behov for grej, værktøj eller materialer, blev det prøvet, om vi kunne finde en sponsor til det, før der blev brugt penge”, kommer det fra Bjarne Jensen, ” – og så har vi nok været gode eller heldige med at finde sponsorer! ”

Båden og egnen

Det er nu heller ikke et hvilket som helst fartøj, folkene i Åbenrå trak ud af et skur i 2004. Tegningerne blev gjort af Christian Enevold Hansen, der var en yderst aktiv person

indenfor danske sejlsport i tiden omkring den første verdenskrig. Udover at være aktivt sejrende og et udpræget organisationsmenneske, virkede han som konstruktør til en lang række både. Hans virksomhed er grundigt beskrevet af Ove Juul i Klassisk Træbåd nr. 147. Selve bådtypen, 55 kvm skærgårdskrydser, har så langt fra været en meget udbredt klasse i Danmark. Et sejrende eksemplar netop af den type og med Enevold Hansen som konstruktør, er derfor af stor betydning for den sejrende kulturarv.

I langt over halvdelen af sin tid har Najaden været knyttet til det sønderjyske i almindelighed og Åbenrå i særdeleshed. Efter de første 2-3 år i Aarhus under navnet Dia, kom den til Sønderborg og omdøbt til Najaden. Frem til midten af 1950’erne havde Najaden overvejende ligget i Sønderborg med en enkelt afstikker til Kolding.

I 1956 blev hjemhavnen til Åbenrå. Tømremester Vilhelm Nielsen sejlede den i over 20 år, inden Heinrich David ejede fra 1978, til lektor Calmar Nielsen overtog den i 1984. Najaden anslås derfor at være den lystbåd, der i længst tid har været hjemmehørende i Åbenrå. Måske ikke uden betydning, når et lokalområde skal støvsuges for sponsorer?

Manual?

Om Najaderne i Åbenrå ligefrem har leveret manualen til, hvordan en større gruppe frivillige med succes renoverer en gammel træbåd, er ikke til at sige. Sikkert er det dog, at de har arbejdet med nogle elementer, der kan bringes i spil andre steder end Åbenrå. Samtidig var genstanden for renoveringen dels af en betydelig størrelse (12,5 meter og 7 BRT), samt at arbejdsprocessen virkelig var gennemgribende. Så der er bestemt noget at navigere efter for lignende projekter.

Dimensioner

Najaden

Fakta



Længde overalt: 12,50 m

Længde i vandlinje: 8,00 m

Bredde: 2,40 m

Deplacement 3.630 kg

Jernkøl: 1.500 kg

Mastehøjde over dæk: 10,25 m

Gaffelrig: 54,7 m²

Storsejl: 41,5 m²

Forsejl: 13,2 m²

Køl: jern - renoveret

Dødtræ: afrikansk iroko

Bundstokke: nye af krumvokset eg

Spanter: 90% nye i lamellimet eg

Svøb: ask, kobbernittet

Klædning: lærk, limet - bronzeskruet

Dæksbjælker: eg - renoverede

Rufsider: mahogni - renoverede

Cockpitkarme: mahogni - renoverede

Beslag: justfrit stål

Materialer

Nyt fra hjemmesiden

Af Preben Sørensen

Der sker hele tiden små forbedringer af hjemmesiden. Her kommer en lille opsamling af de seneste ændringer.

Medlemsprofilen

Hvis du er medlem af DFÆL og har aktiveret din medlemsprofil på hjemmesiden, har du måske allerede været logget på "din side", hvor vi blandt andet viser de kontaktoplysninger vi har. Og med mulighed for at du selv kan ændre disse. Det er altid en god idé i tilfælde af flytning og den slags. Vi bruger adressearkivet til udsendelser af Klassisk Træbåd, og det vil man jo nødig gå glip af.

Søg andre medlemmer

En væsentlig tilføjelse til indloggede medlemmer er, at du nu kan søge efter andre medlemmer og finde email-adresse og telefonnummer på ligesindede, eksempelvis i nærheden af dig selv. Du kan således søge efter medlemmer i den by du bor i og det er selvfølgelig også muligt at søge på navn. I det omfang vi har oplysningerne i fartøjsregisteret, viser vi aktuelle og tidligere ejerskab på fartøjer for hvert medlem. Vi viser kun aktuelle medlemmer fra registeret. Når man udmeldes, forsvinder personen fra listen.

Flere informationer i fartøjsregisteret

Fartøjsregisteret har også fået et lille løft. På byggested/bådeværft, konstruktør, båd-type og -klasse, er det nu muligt at få baggrundsinformation om disse.

Nogle af vores mest kendte konstruktører og bådebyggere kan derfor komme bedre til deres ret. Og de mange bådklasser kan få en nærmere præsentation. Bestyrelsens team som arbejder med registeret, er så små ved at komme i gang med at lave beskrivelserne og det vil langsomt og sikkert blive udbygget over den kommende tid.

Vi søger flere data om ejerskab

Særligt omkring ejerskab har vi arbejdet målrettet på at få samlet den viden, der umiddelbart er tilgængelig omkring os. Vi viser tidligere og nuværende ejere og i det omfang vi har viden om det, viser vi også perioder for ejerskab. Det er imidlertid et meget omfattende arbejde fordi viden om ejerskab, ikke nødvendigvis tilflyder os. Derfor er der altid en stående opfordring og invitation til dig om at tjekke og eventuelt rette de informationer vi har i registeret.

Vi viser i øvrigt kun navn, by og land på ejerskab. Men hvis du er logget på hjemmesidens medlemsområde, vil du kunne se om en ejer er medlem af DFÆL eller ej.

Tovholder på hjemmesiden er Preben Sørensen..



REGIONALE MØDER TIL VINTER?

Bestyrelsen vil meget gerne komme ud og møde medlemmerne i lokalområderne. Derfor prøver vi, om vi kan få arrangeret en lille håndfuld regionale medlemsmøder i løbet af vinteren.

Vi forestiller os møder i Nordjylland, Østjylland, Fyn/ Sønderjylland, Syd/Vestsjælland og Hovedstadsområdet/ Nordsjælland.

Arrangementerne må gerne være en kombination et en lokal fremvisning f.eks. af et renoveringsprojekt, og så vil vi gerne drøfte tankerne om at klassificere lystbådene efter bevaringsværdighed, sådan som Skibsbevaringsfonden bruger det.

Tovholder på opgaven er Simon Bordal Hansen.

REGISTRINGSBEVISERNE RULLES UD

På sommerstævnet i Marstal, meldte 25 fartøjsejere deres både til at få udstedet et registreringsbevis. Arbejdet med at lave disse 25 beviser er nu i gang, og det bliver retningsgivende for vores videre arbejde med registreringsbeviserne.

Vi forventer at kunne gå ud med information til pressen, sejlerorganisationer, brugtbådsbranchen og lystsejladens interesseorganisationer i løbet af vinteren. Og så håber vi da, at så mange DFÆL-fartøjer som muligt vil skaffe sig et registreringsbevis.

Tovholdere er Dorthe Christensen og Preben Sørensen.

SKIFT DIN STANDER

En bådstander holder sjældent mere end et år eller to. Det er et hårdt liv at være hængt op under et sallingshorn i al slags vejr.

Hvis du vil sikre dig en vårfrisk stander til foråret, skal du kontakte Dorthe i vores medlemssekretariat. Det gør du nemmest med en mail til medlem@defaele.dk



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

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 Sørensen
bladet@defaele.dk

DFÆL's fartøjsregister

Preben Sørensen
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 Hyldig
kimhyldig@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 2023

Bestyrelsen
formanden@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@webspeed.dk

Registreringsbeviser

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

DFÆL, foreningen

Kalender

Klassisk Træbåd nr. 153

7. november Ekstern deadline

8. december Omdeling starter

Bestyrelsesmøder

Her plejer du at kunne se, hvornår bestyrelsen mødes i det kommende kvartal.

Men vi har ikke fået helt styr på datoerne, så i dette nummer må vi nøjes med at henvise dig til foreningens hjemmeside.

På forsiden af den er der en lille ramme med vigtige datoer. OPg her kan du så finde bestyrelsesmøderne.

Du er altid velkommen til at kontakte en af os i bestyrelsen, hvis der er noget, du vil vide eller have taget op i bestyrelsen.



The Folkboat Sister

The boat is design by Danish Knud Olsen as a result of the classical Swedish Folkboat competition. This design came in second place.

This specific boat is built in Stockholm, Sweden 1953. Hull in Swedish pine, frames in Swedish Oak. Cockpit in mahogany and oak. She has now been in the same family for over 30 years. She has been fully restored and upgraded over the years. Completely new cockpit, interior and cabin roof. The whole boat has been refurbished, such as under water body, hull, deck and rigging. Since the boat has been used over the years sails and engine also been changed. Main from early 2000, jib from 2015 and gennaker from 2019. Main and jib are red, gennaker white. The engine is a four stroke 4 horse power Yamaha, well maintained with new impeller.

Below deck there's berths for two adults, a spirit Stove and navigation station. The boat is equipped with coastal life raft for 4 people, VHF, 50W solar panel, docking equipment automatic bilge pump.

LOA: 6,7m, Width: 2,2m, Deep: 1,25m, Weight: 2200kg

Main area: 13sqm, Jib area: 9sqm, Gennaker: 25sqm

Located in Sweden. She's ready to go, delivery by sails can be arranged within the Baltic Sea

Price: 7500 Euro

Contact Max Thyr, max.thyr@yahoo.se, 0046-737801338





- Fartøjsillustrationer
- Konstruktionstegninger
- Sejltegninger
- Spanterids

 Skibstegneren

 @skibstegneren

 skibstegneren@gmail.com

 61 10 8780

 Kronborg 10 A
3000 Helsingør



KRONBORG
FÆSTNING

Kronborg Slot

Havn

Spidsgatteren Aloha

En ægte træbåd! Min mor og jeg sælger min morfars båd, ALOHA. Båden er altid blevet passet godt på, som min morfars kærligste eje. Båden lå tidligere i Københavns havn på bådplads 623, hvor min morfar brugte nærmest alt sin fritid og weekender. Der er aldrig blevet sparet på materialer. Dog trænger båden nu til en kærlig hånd og ny ejer idet min morfar ikke længere er her til at passe på den. Der medfølger et spritnyt stativ, som båden står på nu, til en værdi af 10000kr. Motoren har stået i tør kælder. Båden har træmast og træbom. Der medfølger også originale sejl.

Årg. 1945, 19 fod

3 sovepladser

Skrog materiale: lærketræ

Bredde 2.13, Dybde 1.04, 2640 kg

Honda diesel motor.

Pris 25.000kr.



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.



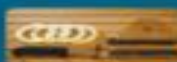
Limning

TDS serie af monterings- og spartelgips, for fleksibel limning af trædæk og andre træsorter.



Rengøring

TDS tek cleanser for effektiv og miljøvenlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre rengøringsfølsomme overflader.



Værktøj

Special udvalgt TDS værktøj til nem genfind af gl. fugemasse, samt forbeholdt af fugerklæbning.

WEST SYSTEM
BRAND

Professionel epoxy til bådfolk !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

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 sejlkлубben Frems bådplads 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: 45.000 DKK

Peter Blumensaaft
Ranunkelvej 14
4300 Holbæk
Tlf. 2329 0931
Email: pblum@privat.dk

Hellere på kryds end på tværs

	1	UDTÆLSE	2	MORGENSTUND	...TEST		KOKOSTOVWERK	ISTANDSÆTTELSE	BEHOLDER			BESKED	3	RUSS. PIGE	LETTER	SVENSK TRÆSORT	STYRE-SYSTEM
MERIDIAN											SEJL DYKKER-FLAG						
TRÆSORT			2			SELLE DRIK			3	STORT LANDOMRÅDE		4					
	1	+REGRO- NING+ PIGE									POLIT. REKLAME KURS						BEKYMNER
LÆSTED-ORD				ENS	BIBEL- NAVN REAL LIFE	5				TYSK STEDORD SKONÅND		FLOD					
ITALI- ENER					BETAL							MÅL		KALIB			STANGS
HAVTRUE					NATRIUM DRIK				UTETBÅD	6				DRENG PIGE			
GLO												LEGETØJ					
					SPILDE			7	STJAL DANS	8			MÅL HAVE TRAVLT			BIL MÆRKE KOMME AN PA	
FOSFOR		TYSK- LAND GR. GUD		SKABER	PIGE PIGE						VAND						ITALIEN LAYER
BY						STANDARD	FORFAT- TERNE MÅL				NORSK KOMM. REKLAME			OMRÅDE DAMP			
REGN- SKABS- ORD			SS KVIN SPIDSGAT- TER							OS							
NORRØN							9	LAG									

1 Undervands-længdesnit

2 Havn: 56° 01,4' N 10° 15,8' E

3 Harpunlogvinder 2015

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.
Altså: du får op til fire lodder, hvis du læser 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. oktober 2022.
Husk navn og adresse

1	2	3	4	5	6	7	8	9

Her er Ole, han sliber bund på Sølv. Det gør han hvert eneste år i teltet på bådpladsen. Og bagefter stryger Karin alle småskader med linolie og lampeolie. Måske havnens flotteste træbådsbund?

