

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 153 vinter 2022/23

★ 22 KVM SPIDSGATTER HARDA

★ HVAD ER TRADITION?

★ EBBES BÅDEBYGGERI



Selvbyggerbådene fra Odense



Nr 153, vinter 2022/23

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

Deadline 6. februar 2023.

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

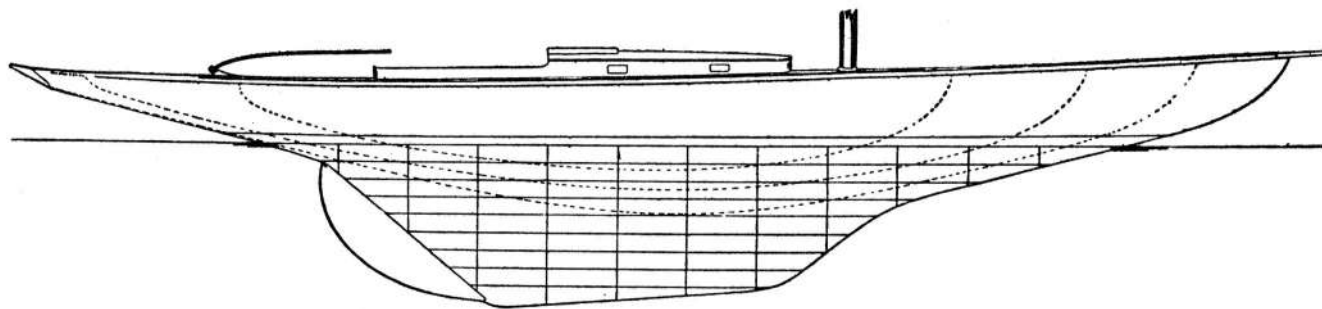
asgerbrodersen50@gmail.com

Hal 16, Helsingør

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

Indhold

<i>Sejlerliv med en 22 kvm spidsgatter</i>	4
<i>Selvbyggerbådene i Odense</i>	14
<i>Hvad er et traditionelt fartøj?</i>	23
<i>Redningsaktion for en Juniorbåd</i>	30
<i>Medskribent søges</i>	33
<i>Ebbes Bådebyggeri, ny bog</i>	34
<i>Danske lystfartøjer, bog-klassiker</i>	37
<i>Nyt fra foreningen og kalenderen</i>	40
<i>Annoncer</i>	43
<i>Krydsord</i>	47



Billedet på forsiden: Selvbyggerbåde fra Odense, Ay-Ay til kapsejls på fjorden omgivet af tre "Firlinger".



*"Da jeg lagde
min hånd på Hardas fribord
og klappede båden, så skete der noget.
Jeg vidste bare, at den båd måtte jeg have..."*

Den lille Harda og den store mening

Hvorfor kan en lille buttet spidsgatter fra 1939 få mennesker til at have det godt sammen? Er det fordi den kun har 22 kvadratmeter sejl, men alligevel er konstrueret til at have en indenbordsmotor? Nej, det er nok ikke derfor. Er det så fordi, det var bådebygger John Madsen, der byggede Harda og Georg Berg, der lavede tegningerne? Måske, og så nok alligevel ikke.

På denne kølige efterårsaften, hvor jeg snakker træbåde med Tom Fink, godt skærmede mod vinden inde i Frederiksværk Sejlkлубs klubhus, kommer det nemlig til at handle om den fine lille 22 kvm. spidsgatter Harda, og hvad det er, træbåde betyder for os, der er glade for dem.

Opskriften på en lille familiebåd

Det nemmeste er jo nok at begynde med båden. Den lå den aften stadig ude på sin plads på bro 5, men er kommet på land nu. Jeg så den for øvrigt første gang, da DFÆL holdt sommerstævne i Frederiksværk. En krølhåret mand kom langsomt sejlene ned langs de fortløjede stævnebåde, kun for sejl, vendte og drejede båden, næsten som om den kør-

te på hjul i den lavvandede havn.

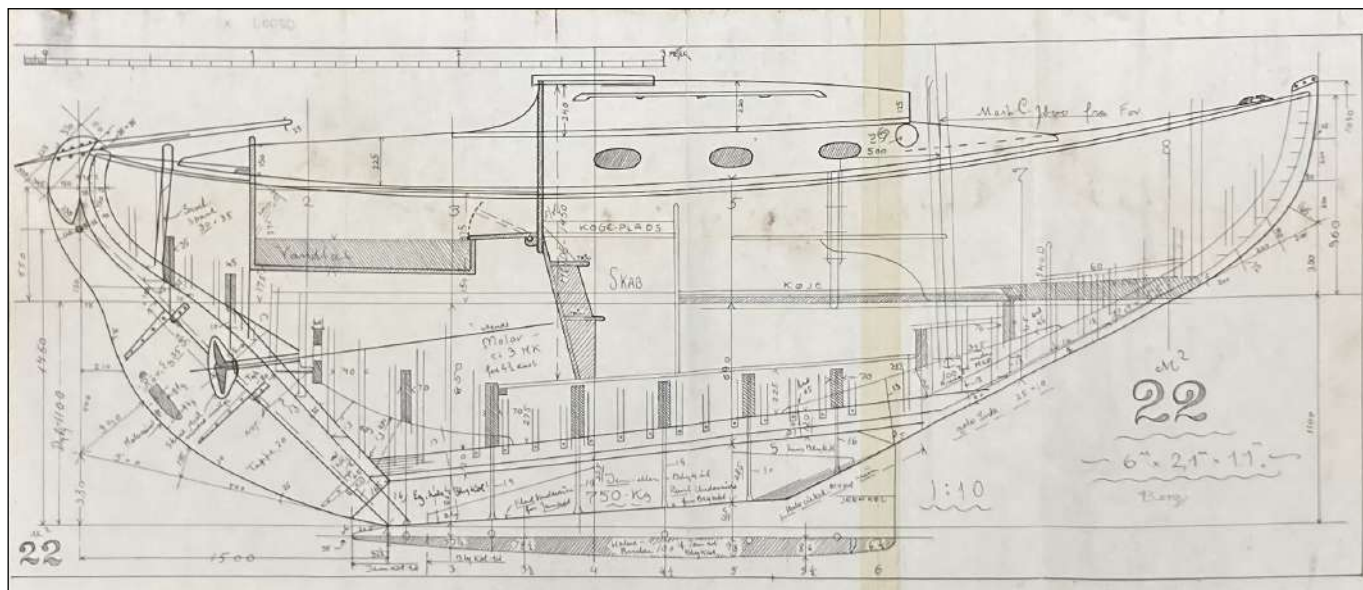
Køn på vandet er den, en smule højere fribord, end man skulle forvente på en så lille båd, men det er der en forklaring på. Den ser rummelig ud, trods størrelsen. Og rummelig, det er lige, hvad den er. Her har Georg Berg forsøgt at finde det gyldne snit for den lille, rummelige og velsejlende familiebåd.

Overraskende god plads om læ, og alligevel plads til en 3 hestes indenbordsmotor af den størrelse de havde i 1939. Rimeligt cockpit, sådan så det i hvert fald ud, da den lille båd så adræt tumlede omkring mellem bådebroerne. Lad os lige få nogle nøgletal fra DFÆLs fartøjsregister:

Harda er en 22 kvadratmeter spidsgatter, tegnet af Georg Berg og bygget 1939. Båden er bygget af lærk på eg. Båden er 6,08 m lang og med en i forhold til længden god bredde på 2,14 m. Og dybgangen på kun 1.07 m gør båden ideel til

MIG & MIN BÅD

HARDA



de lave fjordvande. Og den lille Harda fascinerer Tom: "Det er rent designmæssigt interessant at se, hvordan noget, der er så småt, kan så meget. Harda har været på tur både på Sveriges øst- og vestkyst. Og selv om den er lille, kan man godt holde ferie i den. Jeg synes Berg har været virkelig dygtig til at kombinere så mange funktioner i det samme lille fartøj".

I løbet af stævnet gik det op for mig, at Hardas skipper, Tom, også har en stor og rigtig beboelig båd, der ligger fast fortøjet ude i den vestlige ende af havnen. Nu om dage har Tom også folkebåden Venus, men for ikke at favne for vidt, så kommer de to andre både ikke med i denne fortælling.

Da Tom klappede Harda

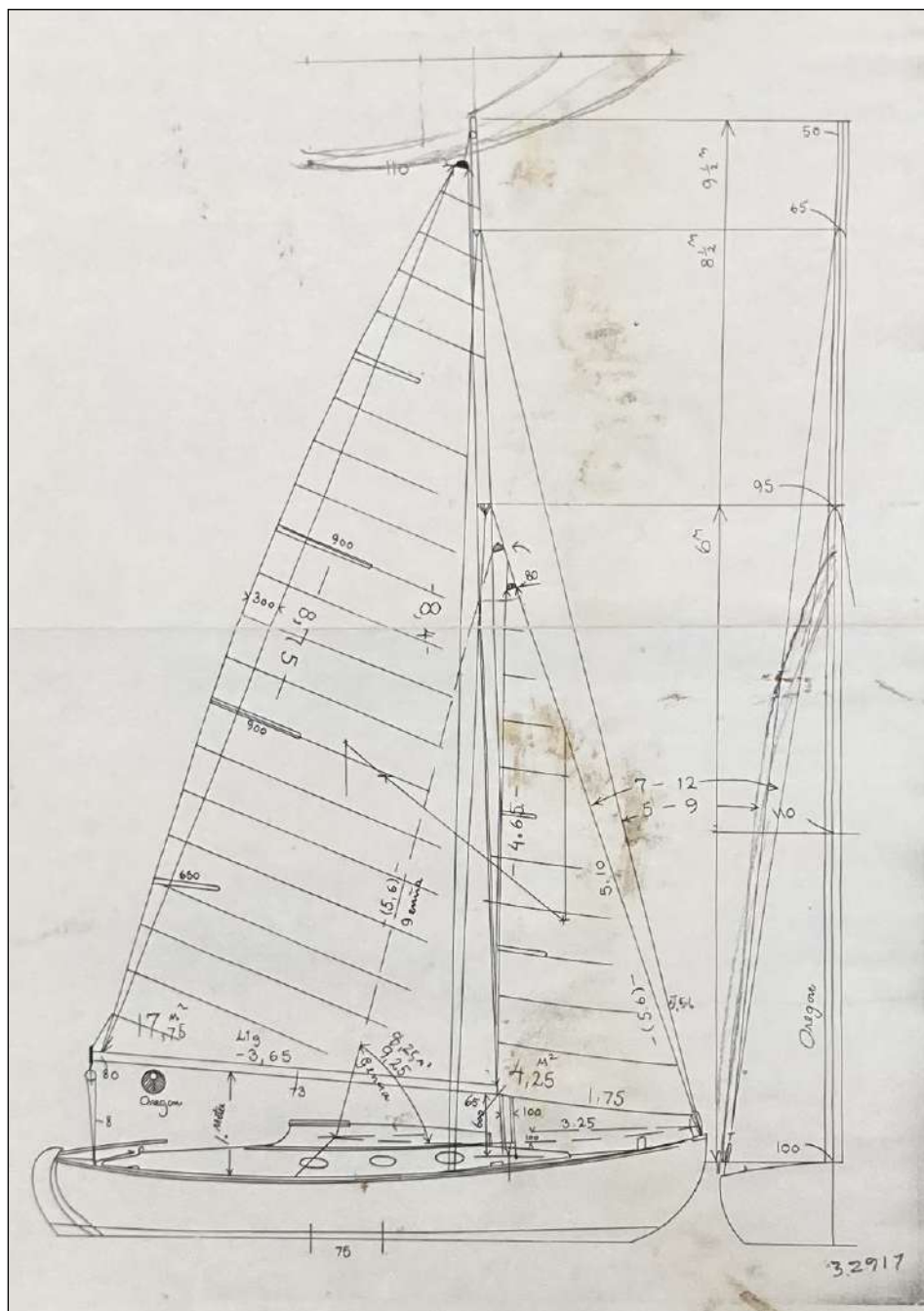
For at blive klog på Harda, sætter vi os så ind i klubhuset. Tom har taget et par pizzaer med, der lige skal en tur i klub-

husets ovn. Med nylavet pulverkaffe og varme pizzaer, så skal der snakkes båd.

Nu kunne jeg have haft en båndoptager på, men det bruger jeg ikke. Hvis jeg havde, kunne jeg bagefter have gjort op, hvor meget af vores samtale, der handlede specifikt om Harda. Hm, Harda var jo med hele tiden, men som den beskedne personlighed hun er, fik hun os til at tale om hele den sammenhæng, som hun er en del af. Sejleren og træbåden. Det vi så sjældent får sat ord på, det som træbåden kommer til at betyde for os.

Som den gang Tom fik øje på Harda. Han var på besøg hos en ven, der bor i en af Christianshavns gamle gader. Og ned på baggården står en mindre båd med smukke former. Tom må ned og se mere. Vi skriver 2014.

"Da jeg lagde min hånd på Hardas fribord og klappede båd-



den, så skete der noget. Jeg vidste bare, at den båd måtte jeg have,” siger Tom. Båden var også til at få fat i, ejeren ville af med den, og faktisk var den på nippet til at blive kørt væk af en vognmand. Det var så dér, at Tom brød 30 års cølibat, tre tiår uden træbåde. Tom købte Harda.

Fællesskabet omkring Harda

Faktisk har Harda to ejere. Tom er sammen med vennen Kåre om båden, noget de selv kalder for et arbejdsfællesskab. Kåre og Tom er fælles om Harda og sejler onsdagssejlad og andre kapsejladser med båden.

”Ud over sejladserne har vi også et nørdefællesskab omkring vedligehold og reparationer. Det er som et fælles tredje i et gammelt venskab”, siger Tom.

”Ind i mellem bliver man jo træt. Så har man brug for at dele opmærksomheden på båden”.

”Jeg kan huske første gang, vi sejlede onsdag med Harda. Vi krydsede ud af havnen for sejl, og det blev der da kigget på, for ingen andre gjorde det den gang. Nu er det sjovt at se, at de fleste andre onsdagssejlere også går ud og ind for sejl”.

*"Træbådsfolk er forbundne
med deres fartøjer..."*



Frederiksværk er ikke en udpræget træbådshavn. Den er snarere som lystbådehavne er flest her i 2020'erne – kun ganske få træbådede, og er ikke flertallet af de øvrige både, der er ude at sejle selv på en god sommerdag.

Men i Frederiksværk er der stadig godt liv i klubsejladserne om onsdagen. En tur langs broerne viser sejlbåde, der var blandt de populære og mest velsejlende fra 1960'erne og frem. Og det er stadig et pænt felt af velsejlende fartøjer, der stævner ud på fjorden for at kapsejle på den lave bred-

ning. Klubben kan snart fejre 80 år fødselsdag, og holder med sit aktive klubliv en kulturarv i live, sådan som den stadig trives i klub efter klub over hele landet. Et sejlerfællesskab som den 3 år ældre Harda føler sig godt tilpas i. Og helt alene træbåd er hun ikke.

”Vi er nogle træsejlere, der hjælper hinanden. Ud over Harda er det en Utzon 20 kvadratmeter, en Unionsbåd og en BB11. Ja, så er folkebåden Venus kommet til også. Vi kigger på hinandens både og hører de historier, som er knyttet til bådene”.



MIG & MIN BÅD

HARDA

Drengen og jollen

Hvor kommer vores glæde ved træbåde fra? Hos Tom var det måske turene med bedsteforældrenes smukke challup, Havørnen, der såede de første frø. Han fik sin gang på havnen i Nykøbing Sjælland.

”Jeg var ni år og vi boede i Nykøbing. Nede på havnen, hvor jeg jo kom hver dag, havde jeg fået øje på en lille kragejolle.

Den lå og så noget forladt ud, og jeg ville brændende gerne have den båd. Det fortalte jeg om derhjemme, og mine forældre foreslog, at jeg jo kunne skrive en seddel og sætte på båden. Da jeg så kom derned en dag, var jollen væk. Det føltes som en katastrofe.”

Et par dage senere havde Tom fødselsdag, og her fik han helt uventet den gamle jolle som gave. En god begyndelse på et sejlerliv kunne man tro. Det var det også, men et lille tiår senere er Tom blevet voksen og på vej ind fra de heftige



”Jeg oplever træbådsmiljøet som meget usnøbbet. Man hilser på hinanden, og nogle vil gerne snakke om deres gamle båddrømme”.



70ere ind i 80erne, et par tiår hvor livet skulle leves anderledes, og Tom bliver far allerede som 19årig. I 1981 bliver han student, og hvad drømmer han så om?

"Jeg ville bare stifte familie. Jeg ville være kunstner. Tiderne blev ret svære der i begyndelsen af 80erne. For mig kom det hele til at handle om meget andet end at sejle".

At være forbundet med historien og livet

Mens Tom fortæller om årene, der følger, og som peger

væk fra havneliv og sejlads, er det lidt overraskende at vide, hvor han befinder sig lige nu, her i på havnen i Frederiksværk: Som en meget entusiastisk træsejler, som instruktør i klubbens sejlerekole, som den der viser de nye sejlere, hvordan man fint kan undvære motoren, når sejl båden skal ud og ind af havn. Som fast deltager i klubbens onsdagssejls.

MIG & MIN BÅD

HARDA

Et kraftigt pust og Harda krænger godt over. Hun skal re-bes tidligt, men klarer sig fint også i rigelig vind. Samtidig er hun hurtig i let vind. En justering af fokkestagets længde gav betydelig bedre balance lige netop i en krængning, som den der er fanget på billedet.

”Det er jo nok sådan, at det, der bærer én, det er drømmene. En drøm, der ikke bliver indfriet, den bliver aldrig sluppet”, siger Tom, og måske tænker han på den dag, han klapper Harda og bare ved, at nu skal noget nyt til at begynde. Hvis vi leder efter en rød tråd i Toms liv, så kan jeg godt få øje på den. Den er tydeligt til stede nede på havnen i Nykøbing ved de gamle kragejolle og drømmen om at få den. Den fortsætter, da Tom hellere vil stifte familie end dyrke uddannelse. Den bobler forsigtigt neden uder, når Tom bliver bygningskonstruktør og efter ti års tiltagende travlhed bryder af, bliver pædagogmedhjælper og underviser i frescomaleri på en kunstske—og underviser i sløjd og håndarbejde i folkeskolen. Det handler om at være forbundet med historien og livet samtidig. Tom siger det på denne måde:

”Træbådsfolk er forbundne med deres fartøjer. Det er jo en æstetisk belønning at arbejde med gamle ting. Jeg kan selv sidde ude på broen med en kop kaffe og så bare kigge på Harda. Mange designing er programmerede til at dø, men træbådene, dem beslutter vi os for at holde i live. På den ene side er det jo meget ansvarspådragende, på den anden side fryder jeg mig over, at det lykkes”.

”Jeg oplever træbådsmiljøet som meget usnobbet. Man hilser på hinanden, og nogle vil gerne snakke om deres gamle båddrømme”.

Det med de mange fortællinger, der knyttes til fartøjerne, deres ejere gennem tiden, bådebyggerierne, konstruktørerne



og alt det, vi lidt højtideligt kalder vores maritime kulturarv – at få adgang til og være del i det, står måske som selve kernen i Toms glæde ved at være træsejler.

Med vores træbåde oplever vi, at vi hænger sammen med historien, den der skabes og bæres af fortællingerne – det bliver vi enige om over pizzaen og pulverkaffen.

Ude ved bro fem, lige der hvor den slår et knæk, ligger Harda og er godt tilfreds over at have fået en ejer, der passer på hende. Hun er stort set original. Det oprindelige stængestag er blevet til fokkestag og har givet båden en 7/8dels rig. Så nu sejler Harda endnu nemmere sine mål hjem og lidt til. Folkebåden Venus plejer at ligge lige ved siden af, men hun er kommet på land. To enkle, små og smukke træbåde. Det er der på broen, hvor Tom sætter sig med en kop kaffe og kigger sine både. Livet er ikke det værste vi har.

FAKTA OM HARDA

Konstruktør: Georg Berg

Værft: John Madsen

År: 1939

Sejlareal: 22 kvadratmeter

Længde: 6,08 m

Bredde: 2,14 m

Dybgang: 1,07

Displacement: 2 T

NNL: 3,7



Selvgjort og velgjort



Heady foran Ay-Ay og målbedrøveren Enten-Eller på Odense Fjord. Den første sommer Niels Larsen havde Heady, var hans mester på en lille aftentur til Stige Ø i sin bil. Her ser han sin læredreng ombord på Heady med de mange fine beslag i rustfrit stål. Han hilser pænt og siger: "Det er en dejlig båd de og jeg har, Hr. Larsen".



Af Carl Mangor

I dag optræder fænomenet mest under den engelske forkortelse "DIY". I 1960'ernes Danmark hed det bare Gør-det-selv. Før den tid havde det ikke noget navn. Det var bare noget man gjorde, når man skulle have noget lavet og ikke betalte andre for at gøre det. Med de evner man nu var udstyret med.

I den maritime verden var Noah nok den første. En vinavler der af Gud blev pålagt at bygge et fartøj for at redde civilisa-

tionen mod en truende oversvømmelse. Om Noah byggede af lyst må stå hen i det uvisse, men fra engang i starten af forrige århundrede blev selvbyggeriet udbredt blandt lystsejlere in spe. Ferier og fridage var sat i system. Åndehuller, der i kombination med en nyopstået lyst til oplevelser i naturen, fik byboere til lade sig lokke af havets nærhed.

Nu har økonomi altid spillet en central rolle i forbindelse med sejlads, og ønsket om "den billige båd" var det mantra, der gennem årtier skulle være en slags abra-kadabra for

ODENSE

SELVBYGGERE

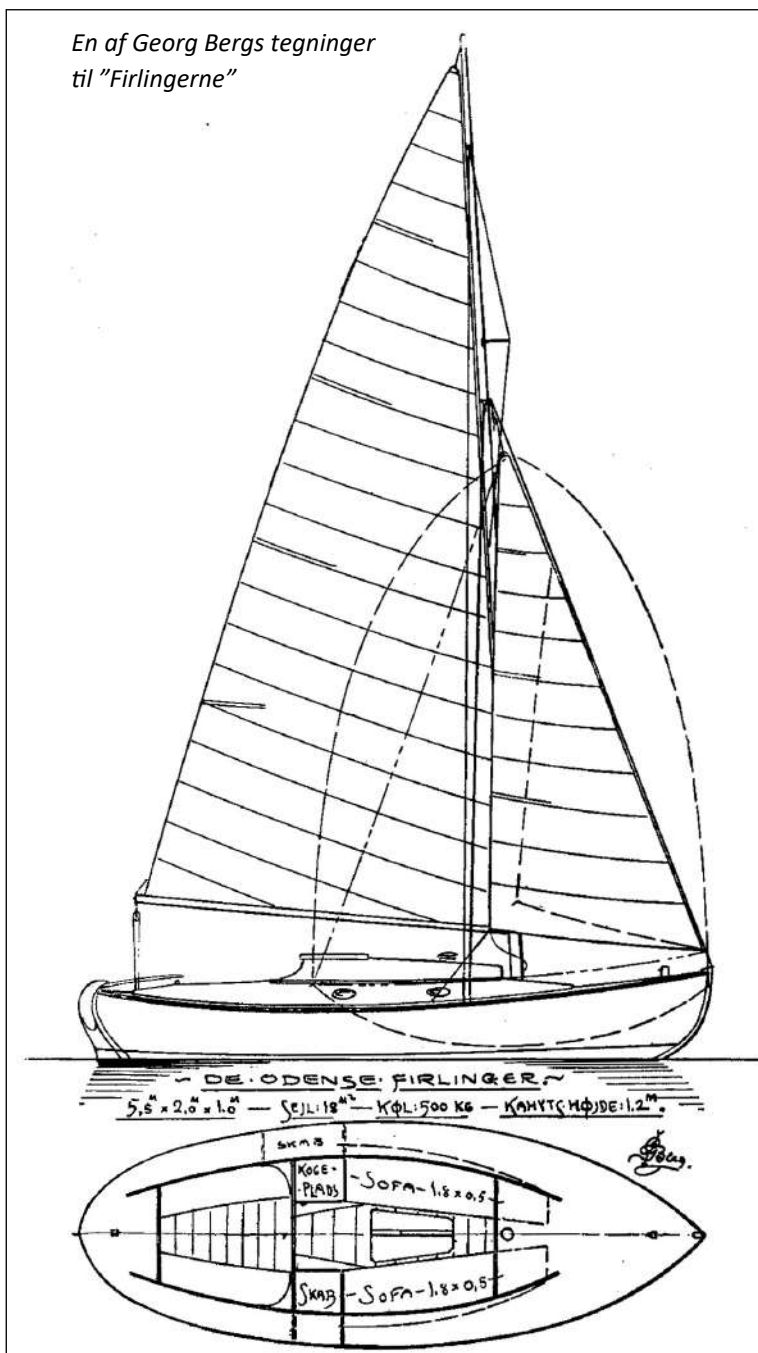
allemandsretten til besejle vandet bare for sjov. Brugte både kunne erhverves i lavere prisklasser – men de var i sagens natur også utidssvarende. Vejen til den tidssvarende båd for beskedne midler var derfor at bygge den selv.

Det særlige ved Odense

Det var der mange, der gjorde. Men især i Odense. Når man går i arkiverne og søger på lystbåde bygget i Odense, viser de tørre tal hurtigt et billede, der adskiller sig fra landet i øvrigt. Ikke ved antallet af byggede både, men antallet af bådebyggere. De fleste provinsbyer havde en enkelt, måske to markante bådebyggere, der leverede hovedparten af bådene i deres lokalområde. Helt små bådebyggerier eller enkeltpersoner stod for den resterende del. For Odenses vedkommende er dette vendt på hovedet. I 1900tallet frem til 1960erne havde Kanalbyen samlet set en god håndfuld egentlige bådeværfter. Sådan et med en mester, der tog ordrer ind; som minimum havde en bedding eller et skur og nogle folk ansat. For restens vedkommende – og det ligger i omegnen af et halvt hundrede stykker – er der tale om personer, der har bygget en enkelt båd. Hertil kommer et noget større antal, der ikke er registreret.

Knud H. Reimers tegnede sin Tumlar i 1933, og nogle år senere gik 4 unge mennesker sammen i Sejlklubben Fjorden i Odense om at bygge 4 af slagsen. Det gav andre blod på tanden. Tre unge stod med tegninger til bygning af tre 26 kvm spidsgattere. Det rygtedes også i Odense Sejlklub. Valdemar Christensen, Niels Larsen og venen Helge Andersen hoppede i 1938 på cyklerne

En af Georg Bergs tegninger til "Firlingerne"





OS 54 "Adi" var bygget af Lange-Jens (Hansen), der var møbelsnedker. 15 år senere søsatte han en ny Berg-båd, Fant, en 38 kvm. spidsgatter. Hans tilnavn kom dog ikke af ingenting, så Berg forlængede båden lidt, så båden fik en passende køje til Jens.

og trampede til Skælskør. Her boede konstruktør Georg Berg, der var flyttet fra København nogle år forinden. Berg syntes om ideen, og solgte dem een tegning med tilladelse til bygning af tre 30 kvm. Klassespidsgattere.

Læretid

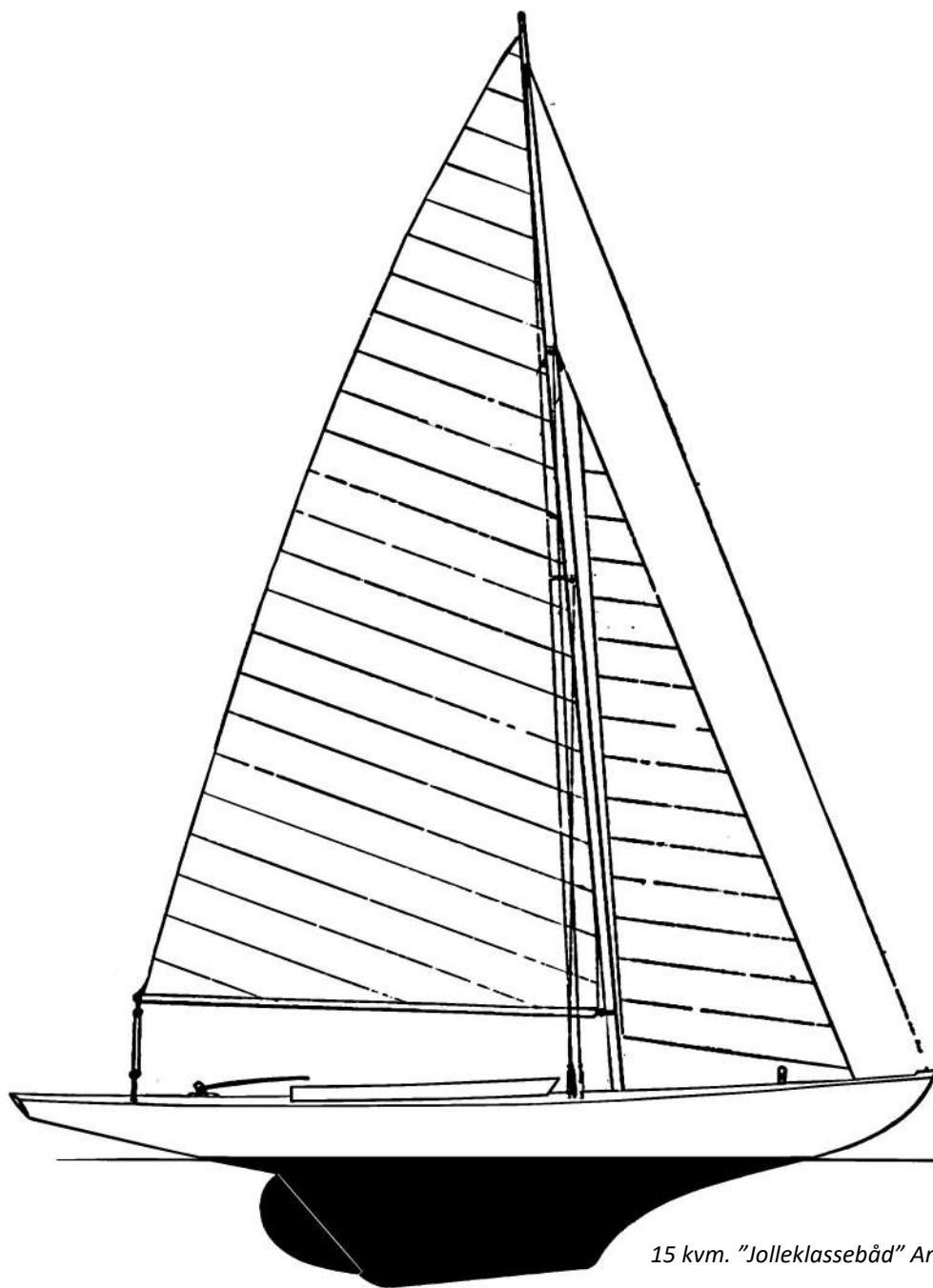
De unge mennesker var i lære. Valdemar Christensen og Niels Larsen som blikkenslagere og Helge Andersen som urmager. På havnen i Odense lejede de sig ind i et gammelt utæt skur. Oprindeligt var det brugt til opbevaring af skaller hentet længere ude på fjorden, knust og derefter solgt som foder til høns. Port var der ikke, men med sække og gamle aviser opnåede de en vis form for læ.

Materialerne blev købt hos den lokale tømmerhandler. Han lagde træet til side, og så hentede de nogle længder efterhånden, som de skulle bruges, og i det omfang ugelønner tillod det. Værktøjet var begrænset til et beskedent sortiment af håndværktøj. Alle huller blev boret med håndboremaskiner. Det er lidt af en opgave at bore hul igennem bundstok og køl til en $\frac{3}{4}$ " kølbolt. Der var dog en undtagelse. De rådede over en båndsav. Strøm var der ikke noget af, så saven blev drevet ved hjælp af kædetræk til en cykel, så man på skift tillige kunne holde varmen i vintermånederne. Al fritid blev lagt i byggeriet. Kærester og venner dukkede jævnligt op i skuret. Førstnævnte med kaffe, de andre i arbejdstøj. Det var stort set eneste mulighed for at være sammen med de tre bådebyggere. Et par gange nåede myndighederne også at blande sig. Det kom brandvæsenet for øre, hvad der foregik i skuret. Blandingen af et tjæret træskur og ild til opvarmning af vand til svedekisten kunne være fatalt.

Et eftersyn konstaterede dog, at det foregik forsvarligt, og byggeriet kunne fortsætte. De unge blikkenslagere var en periode ramt af arbejdsløshed. Det gav i første omgang tilsvarende øget arbejdstid med bådene. Det kom dog A-

ODENSE

SELVBYGGERE



15 kvm. "Jolleklassebåd" Anton Witt



Jens Hansen ombord i Firlingen.

bygningen, men én ting var de efter fælles aftale gået stille med: hvad skal båden hedde? Få dage før navngivningen blev det dog klart, at svogrene Valdemar Christensen og Niels Larsen begge havde valgt navnet "Ay-Ay". Det endte med at Niels måtte give sig. Hans søster var i mellemtiden blevet Valdemars kæreste, og hun havde allerede syet puder med "Ay-Ay" i korssting. Det endte med at SS D25 døbtes "Heady", SS D26 "Ay-Ay" og SS D27 "Echo".

kassen for øre, og i lighed med nutiden var det også dengang forbudt at skabe værdiforøgelse under ledighed, så der blev lukket for understøttelsen i en periode.

Kronen på værket

Indtil bådene var planket op, havde bygningen været et fælles projekt. Da de nøgne skrog stod færdige, blev der trukket lod om hver enkelt båd. Herefter blev der plads til individuelle løsninger.

Niels var heldig at komme i besiddelse af noget oregonpine, der blev skåret op til dæksplanker til Heady. Den fik også som den eneste beslag lavet af rustfrit stål. Et sjældent og kostbart materiale, som han stump for stump var kommet i besiddelse af gennem arbejdet som blikkenslager.

I foråret 1939 var bådene klar, og på nogle fedtelapper blev de trukket hen til kajkanten, hvor en af kulkompagniets kraner sænkede dem i havnen. Valdemar Christensen, Niels Larsen og Helge Andersen havde delt stort og småt under

Aktivitet i alle størrelser

De 3 venner var ikke de eneste der byggede. Samme år søsattes i Odense yderligere 1 26 kvm. classespidsgatter, 2 26 kvm. Spidsgattere, 1 40 kvm. ketch, 3 motorbåde og en 38 kvm. classespidsgatter, hvor skroget var værftbygget, men resten selvbygget. I rene tal betød det, at af de 40 nye både som Odenseklubberne havde haft i tilvækst mellem 1933 og 1941, var de 33 bygget af private. Året efter søsattes, hvad der gik under navnet "Firlingerne". Nemlig 4 ens 18 kvm. spidsgattere, tegnet af Georg Berg.

På trods besættelsesårenes udprægede knaphed på materialer, er det imponerende at selvbyggerne formåede at skaffe, hvad der skulle til. Fartøjerne var i de fleste tilfælde ikke store, men der skulle dog bruges adskillige meter planker til selv en båd på 20 fod. Hertil kommer nagler og spiger, hvor der kan have været tale om genbrug, og en jernkøl, der krævede visse forhold til bearbejdning.

ODENSE

SELVBYGGERE



På vej mod Stige Ø og søsætning.

ODENSE

SELVBYGGERE

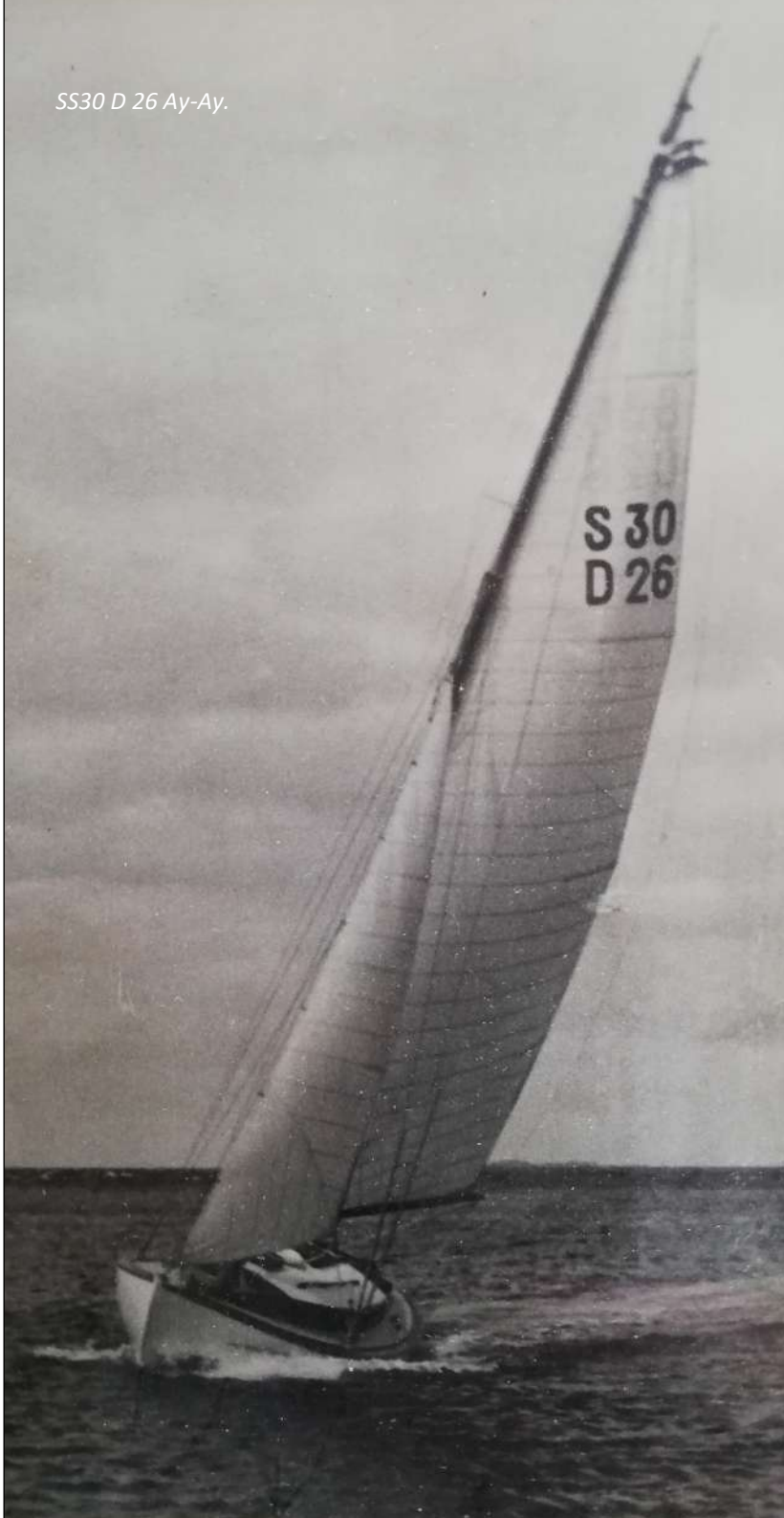
Den statslige kontrol, der sikrede at det officielle Danmark ikke benyttede materialer til ikke-godkendte formål, kan man forestille sig ikke i samme grad kontrollerede de private. At man med andre ord ved hjælp af naturalieøkonomi og vennetjenester kunne få savværker, tømmerhandler og smedevirksomheder til at levere i et vist omfang. Endelig må man i Odenses tilfælde være opmærksom på tilstedeværelsen af Odense Stålskibsværft. I lokalområderne har værfterne og andre større industrivirksomheder traditionelt haft stor betydning for de aktiviteter, der udspillede sig i hhv. lystbådehavne og kolonihaveforeninger.

En vinter på Dyrskuepladsen

Valdemar Christensen solgte efter kort tid "Ay-Ay" fordi familielivet pressede på. Sønnen John nåede dog kun lidt ind i sit andet år, før Valdemar igen tog fat i bådbygningen. Inspireret af bl.a. Odensesejleren Henrik Mortensen, der var i gang med en lille kutter tegnet af Anton Witt, lagde han i august 1943 sammen med 5 andre kølen til en af i alt 6 15 kvm. kuttere. Oprindeligt var det planen at bygge SSA-både, en bådtype der gjorde sig godt på kapsejlsbanerne, men da det ikke var økonomisk muligt, faldt valget på Anton Witts lidt mindre konstruktion. Gennem De Samvirkende Landboforeninger fik de lov til at låne et skur på Dyrskuepladsen, der alligevel stod tomt i vinterhalvåret. Tømmer, spigre, maling og lak blev indkøbt i det omfang det kunne skaffes. Det største problem var sejldug, hvor de efterlyste brugte sejl til omsyning. Samlet løb byggeudgifterne op i ca. 1500 kr. pr. båd.

Den anden søndag i maj 1944, dvs. efter en byggeperiode på bare 8-9 måneder, kunne alle 6 Witt-både

SS30 D 26 Ay-Ay.



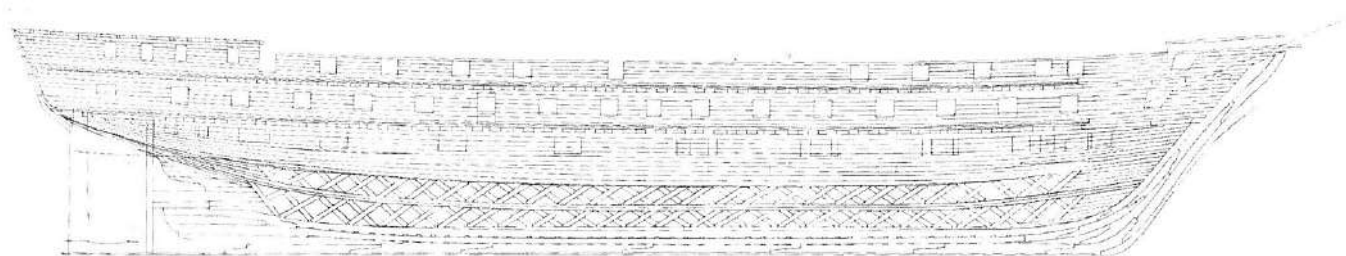


døbes i forbindelse med Odense Sejlkлубs standerhejsning på Stige Ø. Såvel borgmester som viceborgmester og andre notabiliteter var indskrevet til at varetage de obligatoriske dåbshandlinger før bådene stod ud mod Odense Fjord.

Selvbyggeriet fortsatte ved Odense Kanal. Sidst i 1950'erne blev den nye vandfaste krydsfiner brugt til en større serie af Jac. Iversens "Liljebåd" og et større bådebyggeri kom også

til huse på Stige Ø. Holger Leth Christensen byggede en serie af sin brors, Svend Aage Christensens, lille havkrydser "Peti" på sit værft, inden han efter nogle år flyttede til Rudkøbing.

Lidt tanker om hvad der egentlig er et traditionelt bygget fartøj...



Er fregatten Jylland traditionelt bygget...?

Af Ole I. Olsen

Vi skal nok ikke helt tilbage til den udhulede træstamme, men mindre kan også gøre det. Da vi begyndte at sejle i lystfartøjer var de fleste både jo erhvervsfartøjer – fiskebåde og lignende, som for en tid blev anvendt til lystfartøj. Senere kom fartøjer til, som var bygget – kun med det ene mål at være lystfartøj. Nogle af disse var bygget til kapsejlad, men de fleste var nok – som i dag – et kompromis mellem fart og tur-komfort.

Byggemetoden var i starten klinkbygning, men senere slog kravelbygningen vældigt an – mest inspireret fra England og Tyskland. Denne udvikling falder snævert sammen med at erhvervsfartøjer på dette tidspunkt næsten udelukkende bygges i jern – senere valset stål. Der er – mig bekendt –

kun meget få danskbyggede lystbåde i stål før ca. 1960. Derfor er det interessant at Danmarks suverænt største træfartøj er bygget med en væsentlig anvendelse af diagonalbygning – ikke limet, nej, men spigret. Jo – vi taler om Fregatten Jylland fra 1860. Inspireret af bygmestre fra Holland og England, men dog bygget på Holmen. Man tror det næppe når man ser den, men det var datidens ”flyvepap”! Man sparede inderklædningen ved at udføre de mange tætsiddende dobbeltkryds – eller diagonaler indvendigt i spantopbygningen. Byggemetoden har nok rystet mange traditionsbundne.

Vi er nu ude i et historisk tidsrum, hvor mere drevne historikere nok kan korrigere en del detaljer og årstal, men jeg mener at ”kvadratroden er rigtig.



Tegning og billederne på forrige- og denne side, er venligst lånt fra "Fregatten Jylland"



Dampbarkassen.

Omtrent samtidigt – i 1877 – byggedes en dampbarkssse af John Samuel White på Isle of Wright i England. To lag 10 mm mahogni med et mellemliggende klæde af svær hørdug der var vædet/imprægneret i varm linolie og bivoks. Klinket sammen af - vist nok – 18.000 nitter i kobber. Enkelte spanter og få stringere.

Barkassen sejlede uden nævneværdig renovering - først i flådens regi, senere i privateje helt op i 1960'erne. På Holmen byggede man flere lignende fartøjer helt frem til 1898. Barkassen, der tilhørte "Jylland" er efterfølgende renoveret på Fregatten Jyllands bådeværft i Ebeltoft. En kopi af denne er nybygget i 2009 – 12.





Dampbarkassen, her ses tydeligt den lagdelte klædning..

Fra årtusindskiftet og 40 år frem er der meget stille på båd-byggefronten – med hensyn til diagonalbyggede fartøjer. Antageligt er fremkomsten af jern- og stålplader årsagen til at det ikke var nødvendigt at koncentrere sig om denne byggemetode i træ.

Epoxyen og 2. verdenskrig

I 1939 invaderer Hitler Polen, og i 41 kommer USA med i krigen. Nu opstår et stort behov for hurtige fartøjer – ikke for store – gerne umagnetiske, men frem for alt hurtige.

Kort før krigen – i 1936 – bliver den lim vi i dag kender som epoxy, sat i produktion. Limen blev i begyndelsen ikke brugt

af andre end marinen, og først efter krigen kommer der så småt gang i et civil marked.

Det er meget småt med tilgængelige oplysninger om hvor udbredt brugen af limede (diagonallimede) fartøjer var. Der er dog sikre efterretninger om at der blev bygget nogle patruljefartøjer, og en hel del motor-torpedobåde på denne måde. Nogle ganske få af disse eksisterer stadig.

Der blev også forsøgt at anvende krydsfiner til sådanne både, men marinen insisterede på at der skulle tre eller fire stk. 1250 - 1500 KH 12-cylindrede maskiner i bådene ! – det kunne krydsfinerbådene ikke holde til i længden. To lag filippinsk eller afrikansk mahogni, stadig med den imprægne-



rede hørdug mellem lagene, og et utal af nitter (enkelte kilder siger op mod 400.000 stk.) var åbenbart stærkere. Desuden skulle der skulle være bygget mindst tre "Patrol Boats" (ca. 45 fod) direkte på stranden, lidt nord for San Francisco – bygget i tre lag, 2 lag White Cedar og et lag mahogni. Limet sammen og sømmet til spant og stringere. Efter verdenskrigen, er der igen lidt stille på bådebygningsfronten, men i 1950'erne begynder der at blive gang i lystbådsbygningen.

Laurent Giles bryder ny vej

Laurent Giles konstruerer i 1953 denne banebrydende 48 ft. båd. Bygget i Spanien (værftet ukendt), men udført af 3 lag 10 mm mahogni, limet og skruet til en stringerkonstruktion. Båden er rigtigt meget lettere end tilsvarende konkurrenter, og dette inspirerer selvfølgelig andre til at følge op på den succes.

I de følgende år blev det engelske konstruktørpar Primrose og Illingworth førende på området.

De var begge passionerede sejlere og deltog i et utal af havkapsejladser – som dengang var det helt store på "sejlerhimlen". De indførte også begrebet "Pocket Cruiser/Racer" – minder både på 25 – 30 fod, som kunne amatørbygges – netop på grund af den nu udviklede cold-moulding teknik.

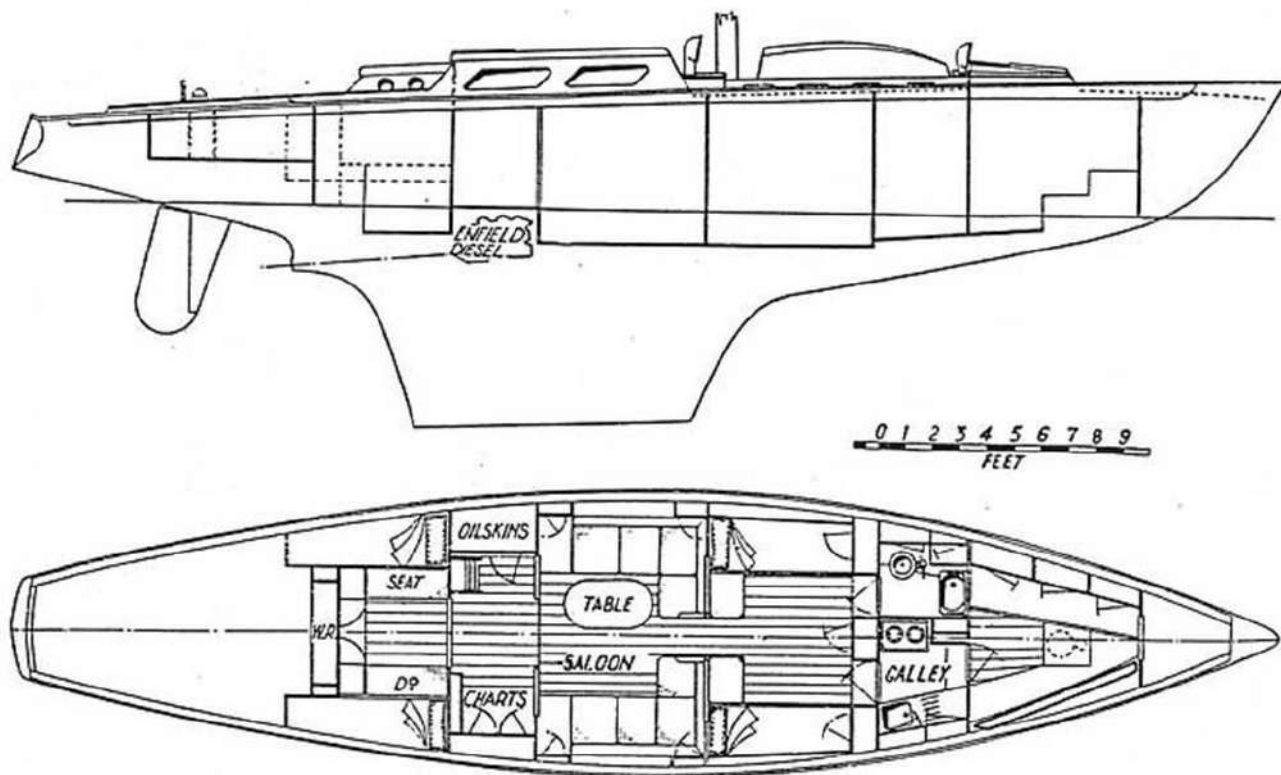
Epoxylimen – dengang – var desværre behæftet med en del skavanker, i henseende til arbejdsmiljø. Produktet indeholdt en masse organiske opløsningsmidler, som også gik i kroppen direkte gennem

huden – tror ikke at arbejdsmiljø var så højt prioriteret dengang. Men det var gode både, der stadig sejler efter mange år på havkapsejladsbannerne – "Honey", Belmore", "Outlaw" og mange flere.

En lidt anden problematik – fra dengang – var måske at nogle af bådebyggerne ikke brugte epoxy, men en fenolharpiks lim eller en isocyanatlim. Disse lime bliver glashårde, og derfor er der nok nogle der haft meget dårlige erfaringer med limede både.

I begyndelsen af 1950'erne kommer en teknik med "bagte både" frem. – Egentlig kun en industriel udførelse af diagonallimning – udført ved at finerer (0,8 – 2,5 mm tykke) lagt diagonalt i 3 -4 lag limes sammen under vacuum og varme – over en model. Herved kunne både spant og stringere minimeres – måske helt undgåes. Jeg havde en Finnjolle, bygget

Laurent Giles konstruktion fra 1953, limet op af 3 lag mahogni.



sådan i Tyskland i 1960. Den var stiv som støbt i beton, men limet med Cascofen (glashård lim) – og ja, den er nok død i dag, men dengang – uha den var flot.

Produktionen tager fart

Nogle husker nok også den norske producerede "Combi Jollen", omtrent som en salatskål af træ, - presset sammen mellem to formhalvdele - af tynde finerer med lim imellem men igen – limen var det svage punkt.

Mange mente – og med nogen ret – at hvis man kunne holde fugten væk fra limen, så var løsningen lige for. Det med

fugten og limen var jo rigtigt nok, men hvordan adskille disse to, når man nu ville bygge en båd?

Glasfiber og polyester blev svaret fra mange. Blandt andre LA-krydseren der er bygget af sammenlimet krydsfiner på et stringer/spant skelet, og beklædt med glasforstærket polyester. Citrus-krydseren og en mængde svenske og hollandske både lavet på samme måde.

Van-der Stadt var den ledende konstruktør fra omkring 1960, og er vel stadig med fremme. Han markedsførte en hel serie af både som kunne amatørbygges i en blanding af



Ikke min, men en anden dejlig Hein-jolle, anno 1962 eller deromkring.

massiv træ og krydsfiner. For første gang kommer ordet epoxy nu almindelig brug – nemlig til limning af disse både og til kantforsegling af krydsfinerkanterne. "Boheme" både – eller måske kun de bedste af dem – sejler stadig.

Europæiske værfter kommer med

Endelig – endelig - begynder de europæiske bådebyggere at få øjnene op for den nye lim – epoxy – og den nye konstruktionsmetode – diagonallimning i træ ! Men det holdt hårdt.

Først i 1970'erne, da efterspørgslen efter lystbåde tager voldsomt til, og da de amerikanske både vinder alt der er værd at vinde med deres "strip planked" eller diagonaltbyggede både, som vejer 2/3, af en opplanket båd på spant – måske mindre endnu – og da Gougeon Brothers viser vejen ved at offentliggøre deres konstruktionsprincip i "The Gougeon Brothers On Boat Construction", bliver metoden generelt accepteret. Både som: "Boomerang", "Golden Dazy", "Witehawk" og "Slingshot", var en kæmpe inspiration for mig, da tankerne om "Duo" begyndte at rumstere i mit lille hoved.

Den mest markante – danskbyggede – lystbåd bygget efter dette princip er nok "Buksesnedkeren" bygget 1987 -88, ja, nu 35 år gammel! Herom i et senere blad.

Mit eget projekt...

I 1990 byggede jeg en modelbåd – størrelse 1: 10 af min drømmebåd – diagonallimet af 3 lag 0,8 og 1,0 mm finerer. Traditionelle linjer, (næsten), traditionelle materialer, (næsten), men moderne byggemetoder. Søsat i fuld skala maj 1994, og altså snart 29 år gammel.



Duo byggede jeg sammen med min makker i nogle baggårdsbygninger i Frederikssund (billedet på modstående side).

T.h. ses modellen, og for neden Duo i levende live.

Det viste sig at være en vellykket, let og stærk konstruktion, hurtig og sødygtig, hvilket den fik vist på sommerture til Norge. I dag har Duo fået ny ejer og kapsejles aktivt i det sønderjyske.



Redningsaktion for en Juniorbåd



Af Simon Bordal Hansen

En dag i november drog et par DFÆL-ere afsted til Odsherred for at se på en Juniorbåd, der stod til at blive hugget op. Vi havde fået et tip fra Skibsbevaringsfonden, der ville høre, om vi måske kendte nogen, der kunne være interesseret i at give båden en ny chance. En smule research viste, at båden er nr 374, bygget, klasset og søsat i 1968.

Så bevæbnede med termokande, kopper og en spids syl, gik vi i gang med opgaven. Båden stod i en villahave, lemfældigt overdækket. Der var ikke dukket nogen interesseret mulig køber op, og år uden vedligehold udsat for vind og vejr havde da også sat sit præg på båden.

En grundig gennemgang viste, at det meste af det strukturelle i båden faktisk var ok omend i skrigende behov for skrab, slib og oliering. Facitlisten lød omtrent sådan:

Alt skal skabes i bund, slibes og olieres. Kahytten skal udskiftes, kølboltene skiftes, dødtræet



Øverst: Båden stævn fortæller uden ord, hvordan det går, når en båd ikke er ordentlig dækket til.

T.h.: Det strukturelle er stadig i ok stand, om end medtaget .

T.v.: Ole er ved at tage presenningen af den lille båd, klar til at kravle ombord med syl og kamera..

Nederst: Netop ankommet til Jægerspris og midlertidigt i læ under en større presenning.



skiftes, enkelte bord repareres, et håndfuld knækkede svøb udskiftes, masten totalrenoveres, krydsfinerdækket skæres op på tværs omkring mastehullet, hvor der skal 2 til 3 nye dæksbjælker.

Konklusionen var derfor, at båden er til at redde, også uden en komplet genopbygning. Spørgsmålet var bare, om vi kendte nogen, der ville binde an med opgaven? Ikke umiddelbart, så i første omgang besluttede vi at flytte båden til en plads ved Ole Olsens hus ved Jægerspris. Og der står båden nu. Men allerede et par dage senere, havde Ole besluttet sig for, at han selv vil tage fat på båden. Sådan er det med gamle cirkusheste...

Vil du vide mere om projekt J 374, kan du kontakte Ole på mail, hans mailadresse står på side 3 i dette blad.



Øverst: Bommen med rullebeslag, galvaniseret og medtaget. Så mon ikke det står til udskiftning?

Nederst: Båden netop ankommet til Jægerspris, pænt dækket til i venten på, at der bliver bygget et arbejdstelt omkring båden.



Medskribent søges til artikel om:

Farvandsafmærkning Den Gang

"Kost" – "Tønde" – "Prik" - og hvad var der mere ?

En iblandt os lånte i foråret et gammelt nummer af SEJL og MOTOR fra 1972, der på forsiden havde et billede, som måske allerede dengang var "antikt".

Hosstående lille detalje fra billedet gav ham mindelser endnu længere tilbage, til midt-40'erne, da han som dreng fik sommerferiesejlture med sin morfar og husker – lidt vagt – synet af rækker af koste langs sejlløbene ind til Nakskov – det snoede, naturlige nord om Slotø og det direkte, gravede løb. Når man var nået derud, var det alvorligt – der var dybt! Det gav idéen til at bringe et lille stykke i vort blad om, hvad man historisk brugte af forskellige afmærkninger til søs inden IALA-systemet blev indført.

Men vi behøver hjælp fra nogen med en meget mere solid viden om emnet, selv om det måske snarere er "Nice to know" end "Need to know" for os i nutiden. Nogen, der som voksne selv har sejlet steder, hvor afmærkningen var sådan? Og måske har billeder ? Eller ved, hvorfra betegnelsen "Prik" stammer eller, hvad det betyder? Dengang en fløjtetønde ikke var Bodil Udsens "Victoria".

Der findes en smule på tryk (f. eks. hos Jens Kusk Jensen: "Haandbog i praktisk Sømandsskab" fra 1924) men ikke ret meget. F. eks. at riskostes spidser vender nedad til styrbords side i sejlløbets retning og opad i bagbords side. Men forskellen imellem 1, 2 eller 3 koste på samme stage har vi ikke fundet. "Trekosten" har jo også været noget andet end en kendt restaurant i Gammel-Skagen. Og hvor brugtes i stedet for riskoste tværliggende halmbundter, eller hvad de ellers var lavet af – halm holder næppe længe i blæst over havet.

Så, hvis du har noget at byde ind med, hører vi gerne. Du kan kontakte:

Bladredaktør Preben Rather Sørensen, 2175 2070, bladet@defaele.dk eller Jørgen Heidemann, 4098 0402, email jhe.hjem@webspeed.dk, (der så kostene i Nakskov fjord).



Den første prøvesejlads med Die Zwei Schwestern i 1989.



Ny bog om Ebbes Bådebyggeri

Ebbes Bådebyggeri i Marstal har siden 1974 været kendt for smukke både af høj håndværksmæssig kvalitet. Nu har Ebbe Andersens datter skrevet en bog om hans livsværk, fra de første joller til Nationalmu-seets skonnert, og alle bådene derimellem.

Af Nina Rydahl Andersen, foto Kai Greiser

Det begyndte egentlig bare med en fødselsdagsgave. Min far fyldte 70, og jeg tænkte at det kunne være skægt at kontakte den tyske fotograf, som altid gik og tog billeder på bådebyggeriet, da jeg var barn.

Det var tilbage i 80'erne og 90'erne hvor de store nybygninger fyldte hallerne og der altid duftede af savsmuld og tjære.

Fotografen hed Kai Greiser. Han rejste til Marstal flere gange om året dengang, og dokumenterede omhyggeligt byggeriet af bornholmske laxekuttere, Fejdrivkvaser, spidsgattere og skibsjoller.

Et kig i hans arkiv kunne være en sjov tidsrejse for min familie, her 30 år senere. Så jeg sendte ham en email og håbede på at han kunne huske mig.

Få måneder senere stod jeg med en kasse med over 1000 lysbilleder af allerhøjeste kvalitet. Kai havde givet os sit enorme og unikke arkiv med til Marstal, og nu virkede det hele lidt større end bare en fødselsdagsgave.

Billederne var ikke bare dokumentation af arbejdet, der foregik på Ebbes Bådebyggeri. Det var også omhyggelige beskrivelser af bådebyggerfaget og en helt særlig æra i træbådsverdenen.

Det ville være synd, hvis al det materiale bare blev i familien. Især fordi hverken min søster eller jeg vidste noget om at bygge både. Jeg er dårlig til sløjd, bliver let søsyg, og har aldrig rigtig spurgt ind til faget. Til gengæld er jeg uddannet tv-tilrettelægger, og har god erfaring med arkivprogrammer. Så det var en perfekt anledning til at interviewe min far om, hvad han egentlig havde gået og lavet de sidste 50 år. ➔

Ebbe i 1990'erne. Sommeren 2022 var Ebbe en af hovedkræfterne bag DFÆL's sommertræf på Ærø.



BØGER

EBBES BÅDEBYGGERI

Marstal Søfartsmuseum var med på idéen om at lave en bog ud af billedarkivet, og så var det bare at sætte sig med en lydoptager og spørge løs.

Som timerne gik blev jeg helt opslugt af historien om en mand med en livslang forelskelse i både: deres linjer, historier, funktioner og skønhed.

Ebbe byggede sin første jolle hjemme i Karlshøj (i nærheden af Præstø) som 20-årig.

Fra da af, bestemte han sig for at ville have sit eget bådebyggeri. Det blev som bekendt i Marstal på Ærø. Og i de næste 4 årtier gik virksomheden fra at bygge små joller, til større lystbåde, totalrenoveringer, udfordringer og sejre. Til hvert eneste fartøj knytter sig en fortælling om en tid, en kunde og en drøm.

Bogen om Ebbes Bådebyggeri er ikke bare et virksomhedsportræt. Det er et billedbombaredement, et nybygningskatalog, en hyldest til alle de dygtige medarbejdere, der var med til at skabe succeserne - og der er endda en guide til, hvordan man bygger en jolle!

Mit håb er, at den vil være interessant, ikke *kun* for nybygningernes nuværende ejere, for virksomhedens tidligere medarbejdere eller for venner og familie - men for alle der er interesserede i træskibe og gode historier.

Bogen kan købes fra 15. december på marmus.dk/butik



Bådebygger Bent Hartvig i gang med Fejød-drivkvasen Kari, 1990.

En klassiker:

Danske lystfartøjer gennem 100 år

Den første af de store 55 m² klasse-spidsgattere blev tegnet af ingeniør Utzon til urmager Nielsen i København i trediverne og kan stadig ses i vore farvande. Den næste tegnede M.S.J. Hansen til grosserer Gottschalck i Kalundborg, hvor den blev bygget i 1938. Den er senere solgt til U.S.A. Til dato er der desværre kun bygget disse to til klassen.



Af Jørgen Heidemann, illustrationer fra bogen

Almindeligvis fremkommer boganmeldelser i forbindelse med nyudgivelser, men jeg har tænkt mig at gøre en undtagelse denne gang. For 48 år siden udkom fra Høst og søns forlag: Andreas Laursens "Danske lystfartøjer gennem 100 år".

De fleste af os kender sikkert "Hvide Sejl" fra 1947 (revideret/udvidet 1964), og Jan Eberts flotte 2-binds værk "Danske Lystbåde" fra 1986/1987. Begge meget konkrete med mængder af informationer og godt illustreret. Denne bog er anderledes... Nogle af Jer kender den måske i forvejen – jeg gjorde ikke. Men havde det held, at da jeg for et par år siden tog fat på at skrive en bladartikel og mangle-

de diverse info, fik jeg god hjælp fra forskellige side, bl.a. fra Stig Ekblom en frihåndstegning, som passer lige ind i artiklen, som I endnu ikke har set.

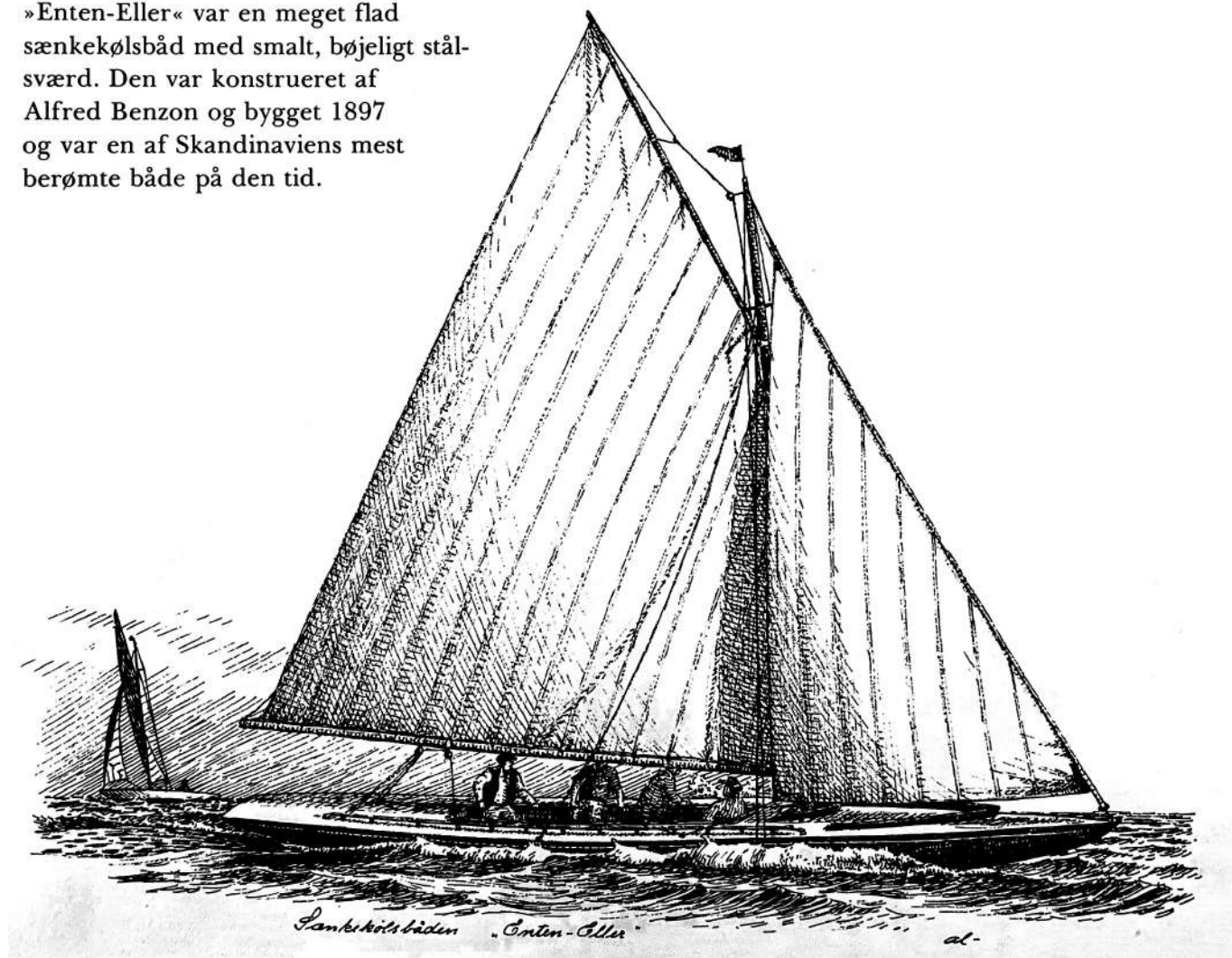
Bladet fik nemlig en anden historie ind med tilsvarende emne, så manuskriptet har hvilet på beddingen et par år, men med lidt held søsættes den næste sommer med lidt andre vinkler på temaet.

Da jeg for nylig nåede til at fordele illustrationer, blev jeg nysgerrig på, hvad det var for en bog, Stig havde hentet tegningen fra – og nu har jeg fundet mig den antikvarisk og har lyst til at anbefale den.

Bogen er oplistet på den litteraturliste, der fandtes på den gamle hjemmeside – og inden længe dukker en àjourført

BØGER DANSKE LYSTFARTØJER

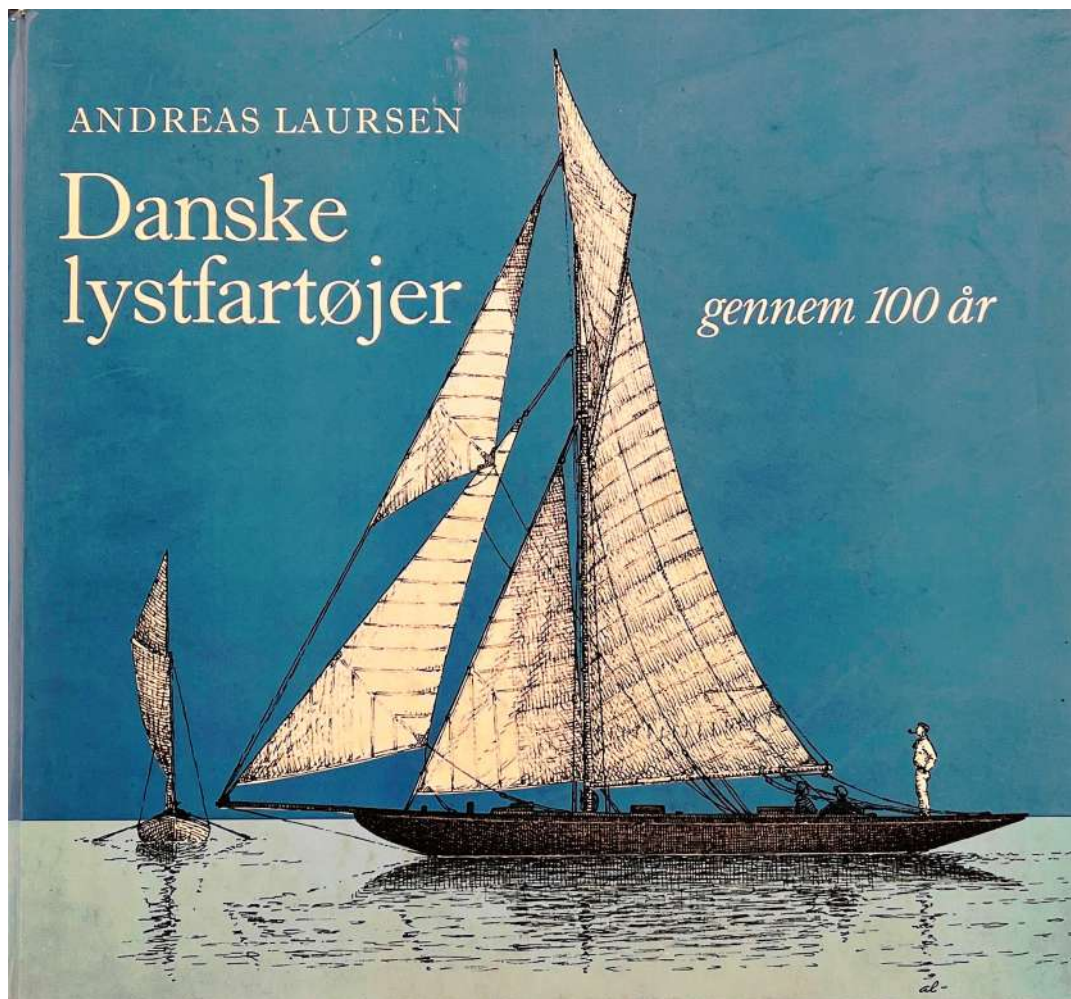
»Enten-Eller« var en meget flad sænkekølsbåd med smalt, bøjeligt stålsværd. Den var konstrueret af Alfred Benzon og bygget 1897 og var en af Skandinaviens mest berømte både på den tid.



liste nok op på den nye. Bogen er en 80-siders sag i næsten-kvadratisk format på godt papir. Ikke en stor tung mammut-bog i "Coffee-table" genren, men kan fint tjene tilsvarende formål.

Den har et 12-siders indledende afsnit skrevet af DFÆL's "fader", Bent Aarre, og udgøres derefter over de næste 60

sider af håndtegninger med spids tuschpen, ført af bogens bagmand, som i årene forinden var udkommet med "Danske Småskibe" (1971), "Danske Fiskerbåde" (1972) og "Danske Dampskibe" (1973). Det er ikke fotografisk eksakte gengivelser, men tegnerens frie streg med hvad det kan indebære.



Bogen kan købes antikvarisk. Priserne varierer fra aktuelt 60 kr til 140 kr. alt efter stand. Søg og køb på antikvariat.net, så får du bogen leveret i løbet af et par dage.

Jeg har plukket et par smagsprøver – nogle af dem er af både, vi måske udmærket kender. Den fra artiklen er dog ikke iblandt! Første smagsprøve fra bogen er dog ikke en af tegningerne, men derimod Bent Aarres slutord – en vision, som gik i opfyldelse ved oprettelse af Danmarks Museum for Lystsejls hos Valdemars Slot 1996 på Bent Aarres initiativ – og det ligger nu i Svendborg.

Hvor er det synd, at man ikke i tide har haft blik for at skabe en slags flydende museum over de bedste af vore forgængeres lystfartøjer. Hvem tør gå i gang med dette? Noget kan måske reddes endnu, men hvordan skaffer vi midlerne? Vi må nok »nøjes« med at glæde os over Andreas Laursens dejlige tegninger om en epoke, der er forbi.

BENT AARRE

BØGER DANSKE LYSTFARTØJER

Nu kan du bestille et Registreringsbevis

Der er nu åbent for tilmelding til Registreringsbevis til medlemmernes fartøjer!

Registreringsbeviset er din dokumentation på, at dit fartøjs oplysninger er blevet vurderet og godkendt af DFÆL.

Formålet med Registreringsbeviset er at dokumentere og verificere et fartøjs autenticitet overfor forsikrings-selskaber, finansielle institutioner, myndigheder og eventuelle købere af pågældende fartøj.

Fakta skal være på plads

For at kunne få udleveret et Registreringsbevis, er der en række forhold, der skal være på plads.

1. Du skal være ejer af fartøjet
2. Du skal være medlem af DFÆL
3. Oplysningerne i Fartøjsregisteret skal være opdateret
4. Oplysningerne i Fartøjsregisteret skal kvalitetssikres af fagpersoner

Når oplysningerne i Fartøjsregisteret er indsamlet, gennemgået og kvalitetssikret af dig som ejer, udvalgte eksperter i DFÆL og foreningens egne fartøjssagkyndige, sender vi et Registreringsbevis til dig med posten.

Gyldigt så længe du er medlem

Registreringsbeviset er ved udstedelsen signeret af DFÆLs formand og en Fartøjssagkyndig.

Registreringsbeviset tildeles dig som ejer af fartøjet og er gyldigt så længe du er medlem af DFÆL. Ved udmeldelse af DFÆL er Registreringsbeviset ikke længere gyldigt. Og hvis fartøjet, som Registreringsbeviset omhandler, handles til anden side, er Registreringsbeviset heller ikke længere gyldigt.

Et nyt Registreringsbevis kan udstedes til den nye ejer af fartøjet, såfremt den nye ejer har et aktivt medlemskab af DFÆL.

Du kan læse meget mere og tilmelde dig på hjemmesiden.



REGIONALE MØDER

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.

Vi inviterer gennem foreningens nyhedsbrev, som du får via mail. Når arrangementerne er på plads, bliver de også omtalt på facebook og vores hjemmeside..

Tovholder på opgaven er Simon Bordal Hansen.

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 Dorte i vores medlemssekretariat. Det gør du nemmest med en mail til medlem@defaele.dk

MUSEET FOR LYSTSEJLADS VINTERÅBENT

Danmarks Museum for Lystsejlad holder åbent en dag om ugen i vinterperioden.

Hver tirsdag mellem 10 og 15 kan du besøge værkstedet, hvor der arbejdes med vedligehold og restaureringsprojekter.

Danmarks Museum for Lystsejlad holder til i Svendborg på adressen Frederiksbø 16F. Du kan læse mere om museet på hjemmesiden Lystsejlad.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. 154

6. februar *Ekstern deadline*

Bestyrelsesmøder

26. januar

2. marts

30. marts

Generalforsamling

Vi forventer at holde forsamlingen

25. marts

Mere præcist om tid og sted får du i
begyndelsen af de nye år.



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, interial 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

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.

Ring på 22388224 hvis du har spørgsmål og er oprigtigt interesseret.



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



Limning

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



Rengøring

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



Værktøj

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

WEST SYSTEM
BRAND

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.

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.

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

KRYDS og TVÆRS gennem fartøjsregistret

	GAMMEL DANSK ORDRE	1	HELT	PIGE		NUL	NB		BIBEL- NAVN	SIDE- LØBENDE		UNITED STATES	GLØDEN	TO VOKALER	BYGGE- MATERI- ALE	DRIK	SPILLE- KORT	
2								SKULDER- PYNT										
12 M D1					3						OLIERES DÅRLIG KARAKTER	1						GÅ NU OVER STAG!
KOMPOSI- TION				MÅL MÆLKE- SUKKER			I DRÆT					MARKEN		LIGATUR		LASTDYR	ENS	
GRÆSK GUD							4		2					55°45,4' N 11°48,1' E	5			
	2 ENS DRENGE- NAVN		FAIR		MÅLER	REDSKAB STAT					KVÆL- STOF SØLV		EGON.. TAL					
STÆRK GUD									DRIK JYDE						3			
LAND								FISK									PÅ REG- NING	ELEV
NORGE		LERART INTERNAT. YACHT BUREAU			TO ENS EN ENS			SKYND DIG VANE			OBS LUKKE OP		MAD		HEV FN	6		
BRÆND- STOF	4						STYR- BORD NORD			VAND STORT DYR		UJÆVN RADIUS			HEJSA		NATRI- UM	
FUGL				5	HUL I DÆKKET TIDSRUM												HØSTRED- SKAB	
S 30 D 7				ANONYM			HJEJLE							PLANTE 5. BOG- STAV				
11. BOG- STAV		TRISTE KVINDER							7				FLAD- BUNDET SKIB		8			

1 Motorbåd. Modtog »Skrue« 2009. Båd nr. 1078

2 Forsidebilledet på klassisk træbåd nr. 151

3 Østersø 6 meter

4 57° 43,0' N - 10°35,5 E

5 At sætte agn på kroge

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 løser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

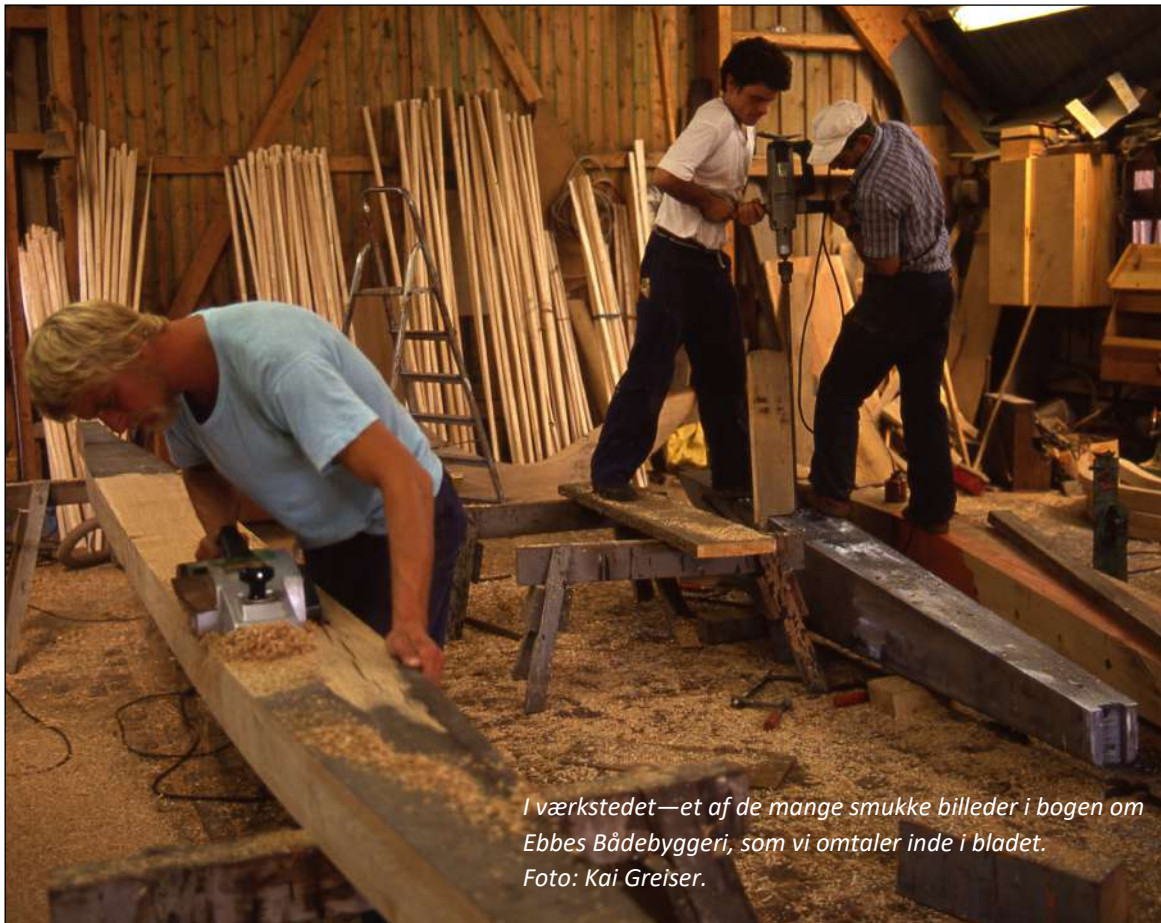
Gorm

Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 1. januar 2023.

Husk navn og adresse

1	2	3	4	5	6	7	8



*I værkstedet—et af de mange smukke billeder i bogen om
Ebbes Bådebyggeri, som vi omtaler inde i bladet.
Foto: Kai Greiser.*