

Sommerstævne 2024

Generalforsamling

15 kvm sejlbådene

Slæbejollen

Klassisk
TRÆBÅD
Nr 158 Forår 2024

Danske motorbåde
i mellemkrigsårene



Nr 158, forår 2024

Udgivet af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer, 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 29. april 2024.

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

Jørgen Hedidemann

Skovbakken 22, Skt. Klemens

5260 Odense

4098 0402

Jhe.hjem@webspeed.dk

Preben Rather Sørensen

Redaktør

Ladby Longvej 29

4700 Næstved

2175 2070

bladet@defaele.dk

Thorbjørn Joest Andersen

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

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>Generalforsamling, ny formand</i>	4
<i>Flere registreringsbeviser</i>	6
<i>Sommerstævne i Horsens</i>	8
<i>Danske Motorbåde</i>	10
<i>Slæbejollen</i>	20
<i>15 kvadratmeterne</i>	24
<i>Drømmen om Caroline</i>	34
<i>Yachtloggen tilbage på sporet</i>	36
<i>Tibbe Memorial Cup</i>	38
<i>Nyt fra DFÆL</i>	42
<i>Annoncer og kalender</i>	46
<i>Krydsord</i>	47

Billedet på forsiden: En moderne mahognibåd, sådan beskrives den kraftfulde og smukke båd i værket fra 1939 om de danske lystbåde. Læs artiklen inde i bladet.

Indkaldelse til Generalforsamling

16. marts klokken 13, KAS klubhus i Svanemøllehavnen

Bestyrelsen byder velkommen til generalforsamling i DFÆL. I år holder vi den hos Københavns Amatør-Sejlkлуб (KAS), i deres lokaler i Svanemøllehavnen.

Frokost klokken 12

Selve generalforsamlingen begynder klokken 13, men fra klokken 12 er der en let frokost – tilmelding via hjemmesiden; defaele.dk.

Ved generalforsamlingen byder vi på kaffe og te.

Hent dokumenter på hjemmesiden

På hjemmesiden kan du også læse og hente de dokumenter, som generalforsamlingen skal arbejde med:

- Dagsorden
- Beretning
- Aktiviteter til det kommende år
- Regnskab og budget
- Forslag til ændring af vedtægter. Bestyrelsen foreslår, at vedtægterne ændres, så alle medlemmer er på valg hvert andet år.

Dagsorden

1. Valg af dirigent og referent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab samt næste års budget, der udsendes til medlemmerne sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen.

5. Behandling af indkomne forslag.

6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.

7. Valg af bestyrelsesmedlemmer.

Simon Bordal Hansen og Ole I Olsen er på valg og kun Ole ønsker genvalg, og kun for et år. Bestyrelsen indstiller Rasmus Højring som nyt bestyrelsesmedlem og anbefaler ham som ny formand.

8. Valg af 2 bestyrelsessuppleanter.

På valg Peter Hansen og Thorbjørn Joest Andersen (begge er villig til genvalg)

9. Valg af revisor/revisorsuppleant.

Revisorer og -suppleanter er ikke på valg i år.

10. Eventuelt

Så blir det igen tid til at finde en ny formand

Af Simon Bordal Hansen
Formand, DFÆL

For fem år siden blev jeg valgt til DFÆLs bestyrelse og formand. Nu trækker jeg mig så og er helt sikker på, at den solide bestyrelse holder skruen i vandet, og at der kan vælges en ny formand fra dens kreds. Dejligt! For mig har det været nogle spændende år, men jeg har ikke rigtig råstyrken til at være formand mere. Mit helbred driller.

Foreningen er, som jeg ser det, i god gænge. Det har jeg fortalt om i bestyrelses beretning.

Selv vil jeg i en periode stadig hjælpe til med at lave vores blad, Klassisk Træbåd, og være med, medens bestyrelsen får fundet en ny person til at passe det spændende og krævende samarbejde med Skibsbevaringsfonden.

Men i løbet af det kommende år trapper jeg ned også på de to opgaver.

I sommers indså jeg, at jeg burde se at få solgt min dejlige træbåd Maja. Ellers kunne den risikere at lide samme skæbne som en del andre fine, ældre træbåde, hvor ejerens helbred skranter, og det fører til dårligt vedligehold og for sen søsætning. Heldigvis lykke-

des det at finde nye ejere, tilmed yngre folk, der ganske vist ikke ved noget om at have træbåd, men da de bor her på Orø og har båden i vores lille havn, har jeg lovet af være en slags mentor for dem. Så Maja burde komme ud af ejerskiftet som en vinder. Selv har jeg anskaffet mig en lille dagsejler, så jeg kan nyde ture på Isefjorden og hvem ved; måske tage et sommertogt over i Roskilde fjord. Det er noget så slemt som en glasfiberbåd, nemlig en Yngling, som jeg er ved at bygge om fra kapsejlerbåd til seniorbåd. Den er jo ikke fri for at minde om de 15 kvm både, som Carl Mangor skriver om i dette blad. Kulturarven er iøjefaldende. Prisen var 1 krone.

Jeg glæder mig til at blive ved med at virke for Lystsejladens Kulturarv, og ønsker vores dejlige forening og de mange aktive god vind frem over.



Stadig flere får registreringsbevis

Vi har modtaget tre anmodninger om registreringsbeviser hen over vinteren. Tag endelig kontakt, hvis dit fartøj også skal tildeles et bevis – vi samler ansøgningerne sammen, kvalitetssikrer oplysningerne og udsender dem løbende. Kig forbi hjemmesiden (defaele.dk/registreringsbevis) eller send en mail til register@defaele.dk – så er du i gang.



Letten

26 m² spidsgatter konstrueret af Georg Berg og bygget hos Brandt-Møller i Jægerspris i 1950.

Letten har haft fire ejere siden søsætningen og ejes af Troels Oliver Vilms Pedersen siden 2021



Heto

Springeren er en baseret på en 30kvm klassespidsgatter, men er 80 cm længere og har en højere rig. Herbert og hans far var medlemmer i sejlklubben Enigheden, og bestilte som de første tegningerne til springeren af MSJ Hansen.

Herbert der havde båden indtil maj 1967, var en meget ivrig kapsejler på Øresund. Heto har flere gange gennemført Sjælland rundt, og i dag sejler Heto primært på Øresund og er aktiv i Københavnske Træsejlere.

Modtog præmiering for god bevaring i 1987 og i 2023. Ejers af Kim Hyldig siden 2017.



Neptun

55m2 spidsgatter også tegnet af MSJ Hansen. Båden er bygget af Bent Okholm Hansens far, Viktor Hansen i Kalundborg over en syvårig periode fra 1965 til 1972.

Modtog Harpunloggen i 1998 og Vandrepokal i 1999 Ejers af Bent Okholm og hustruen Inge siden 1991

Sommerstævne 2024:

Velkommen til Horsens

Klubben har et næsten nyt klubhus med restaurant og der er alle nødvendige faciliteter.



Årets sommerstævne afholdes i år i samarbejde med Horsens Sejlklub.

Traditionen tro, mødes vi torsdag i uge 28 – d. 11. juli – og DFÆL standen nedtages søndag d14. juli.

Et lille selvbestaltet udvalg fra bestyrelsen, Jørgen Heide-mann og næstformanden, havde i slutningen af november et meget fint møde med Horsens Sejlklubs bestyrelse, og vi kan klart fornemme at vi er velkomne, at Sejlklubben er vant til at afholde stævner, og at vi får stillet gode forhold til rådighed.

Kapsejladsen bliver afholdt på Horsens Fjord – så meget kort afstand til banen. Vi låner Horsens Sejlklubs lokale bane og dommerstade på land. Klubben har stillet os i udsigt at der kan skaffes kvalificerede bådbedømmere, som sammen med et medlem af DFÆL vil forestå bådbedømmingen.

Der er brug for dig!

Vi mangler nogle egentlige tovholdere til stævnet – nogen der vil være kontaktperson og til dels ”praktiske gris”, deltage i bådbedømmingen m. v. ved arrangementet. Har du lyst, så er det mægtigt sjovt og lærerigt. Meld dig på generalforsamlingen eller mail til Ole I. Olsen (strixole@outlok.dk). Horsens Sejlklub blev stiftet i 1879, og er således en af de rigtigt gamle sejlklubber i landet.

Sejlklubben har en

meget lang og glørværdig fortid, med en mængde internationale succeser – sidst Anne-Marie Rindom i Laser Radial.



De Danske Motorbåde

Af Ludvig Svendsen, 1939

Danmarks mange afvekslende Kyster med Bælter og Sunde, Fjorde, Vige og andre Indskæringer i Kyst-strækningen burde give en stor Lyst for Befolkningen til at drive Lystsejls med Motorbaad. Det skal siges, at der ogsaa Landet over findes et meget stort Antal Lystbaade med Motor, men desværre er den største Del mindre gode. Det er de forskellige Typer Sejl-, Ro- og andre Baade, hvori der er placeret en udrangeret Automobilmotor, og dette er ikke Motorbaade, som egner sig til Cruisingture over Sund og Bælter og langt mindre over Kattegat. De senere Aar har dog bragt Ændringer i dette Forhold, idet der er bygget en Del moderne Baade med gode Maskiner.

Efter Krigsaarene forsøgte man at samle det bedste Materiale af Motorbaade i en Forening, Motorbaadsforeningen, med Hjemsted i København. Foreningen gik i Samarbejde med den danske Marine, idet Medlemmerne forpligtede sig til nogle Gange om Aaret at møde med deres Baade i danske Farvande til maritime Øvelser med nogle af den danske Flaa-des Skibe, og disse Øvelser lededes af Marineofficerer. De varede indtil 8 Dage og omfattede Patruljerings-tjeneste, Signaltjeneste, Blokering af en Linie, – hvor enten Motor-

baadene var Vagtskibe ved Dag og Nat, eller de var Blokadebrydere, og Marineskibene var da Vagtskibe, – og andre Øvelser. Senere blev disse udvidet til Angreb paa tænkte fjendtlige Undervandsbaade, som blev dydbebombet (med en meget svag Bombe), naar deres Periskop blev opdaget i Overfladen, og derfor maatte komme op, naar de under Vandet mærkede Smældet af de smaa Bomber.

Det var spændende at blive sendt ud for at oplede et Marineskib en mørk Efteraarsnat. Det laa opankret et eller andet Sted paa Havet omgivet af sine tro Vogtere i Form af nogle Torpedobaade. Først skulde man uset forbi Torpedobaadene for derefter at komme det store Skib saa nær som muligt. Lykkedes det, affyredes en Lysbombe, der gjaldt en Torpede-ring af Skibet. I de første Aar af Motorbaadsforeningens Virksomhed kneb det altid med Farten og Sødygtigheden hos de deltagende Baade. Enkelte løb 10 Sømil's Fart, men de fleste var ældre Baade med kun 6 til 8 Sømil's Fart. Det gav Lyst til Bygning af nye og hurtige Baade, da det blev forlangt, at Baadene til de fleste af Øvelserne skulde løbe over 10 Sømil. Motorbaadsforeningen gav Raad og Vejledning for Bygning af moderne Baade og udlaante gan-

BØGER

NORDISKA BÅTAR

Her følger endnu en artikel om lystbådenes barndom – denne gang om motorbådene. Vi har tidligere bragt tre artikler om sejlbådene i lystsejladens barndom. Se Klassisk Træbåd, nr. 155, 156 og 157.

Artiklerne blev første gang udgivet i 'Nordiska Båtar Del I & II', udgivet af Lindfors Bokförlag i 1939-40.

Redaktion: Preben Sørensen

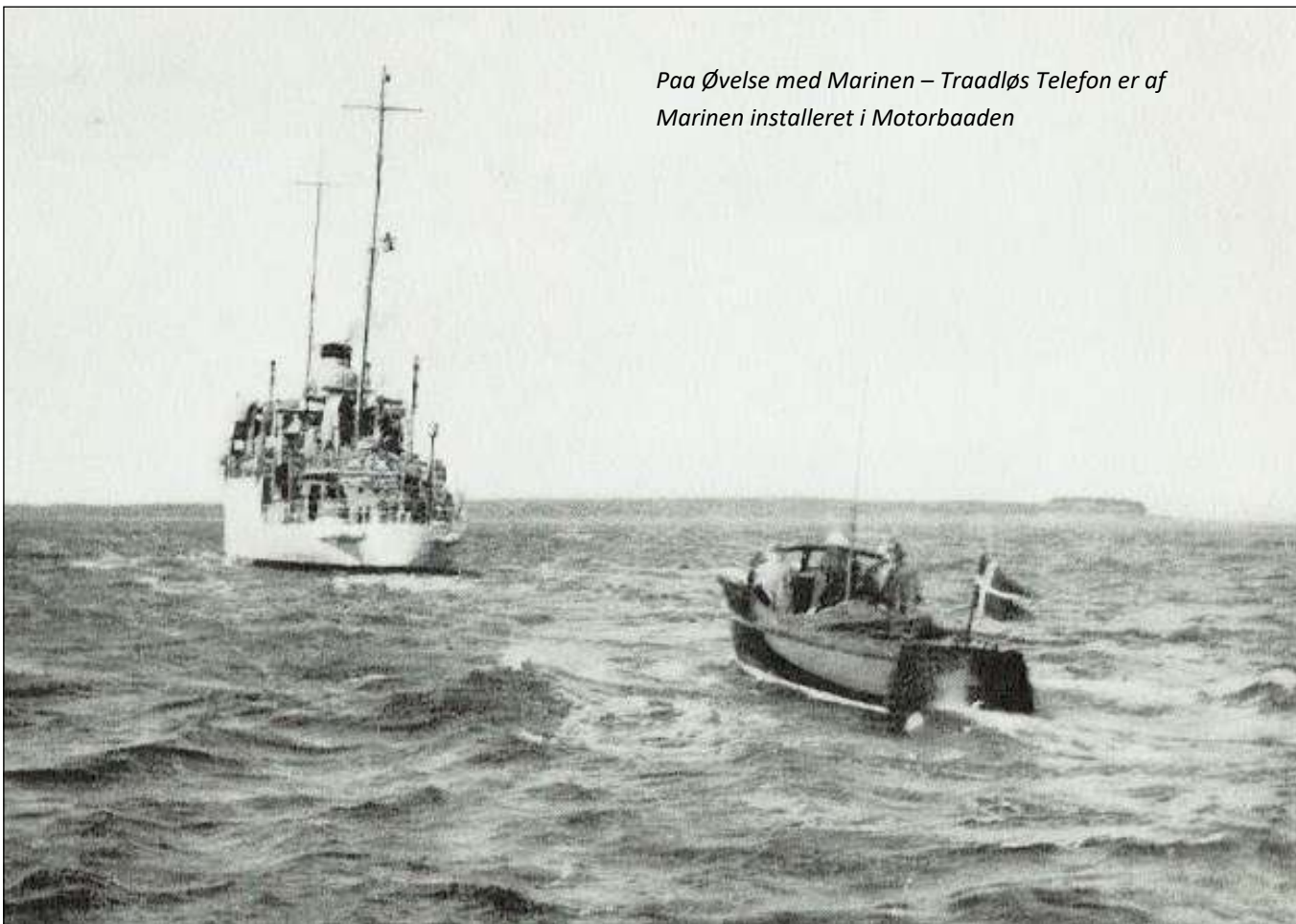


Seal, som vandt Sjællandspokalen i 1936, er 13 Meter lang, har en 145 H.K. Thornycroft Benzin-Motor, gør 20 Sømil og bruger 60 Liter Benzin per Time.

ske gratis Tegninger til enhver, som ønskede at bygge en Motorbaad. Denne Udvikling er foregaaet i de sidste ca 10 Aar, hvor der i Danmark er bygget ret mange Motorbaade med en Fart af 10 til 14 Sømil og et mindre Antal med en Fart af 14 til 22 Sømil.

Kapsejladser for motorbade

Med det ældre og meget forskelligartede Materiale af Motorbaade har lokale Foreninger ofte forsøgt at arrangere Kapsejladser for Motorbaade. De har været afholdt efter forskellige Regler som non-stop over en bestemt Distance, som Handicap og iøvrigt som Paalidelighedsprøver for Maskinen, hvor den var bedst, som efter en opgivet eller maalt Prøve-



Paa Øvelse med Marinen – Traadløs Telefon er af Marinen installeret i Motorbaaden

Fandango, som vandt Sjællandspokalen i 1937, har en Længde af 12,5 Meter og to Stk. 100 H.K Penta Hesselman Raaolie-Motorer. Den gør en Fart af 22 Sømil og bruger 80 Liter Olie per Time.



fart kom i Maal nærmest den teoretisk udregnede Tid. Disse Sejladsere har dog aldrig kunnet skabe nogen større Tilslutning saa lidt som nogen Udvikling.

Kongelig Dansk Yachtklub har for sine Medlemmer og Motorbaadsejere udsat en Vandrepokal, Sjællandspokalen, som gælder for den hurtigste Sejlads Sjælland rundt. Enhver kan i Sommertiden anmelde til Løbet 2 Døgn før Starttid, og hurtigste Baad er Aarets Vinder. Distancen er 217,5 Sømil. Løbet startes i København og efter eget Valg sejles Nord eller Syd rundt om Sjælland. Der skal medbrin-

ges Olie og Brændstof til hele Turen fra Startstedet, og der skal være mindst 3 Medlemmer af Klubben ombord i Baaden. Rekord Indehaver af Pokalen er den Baad, som forbedrer en tidligere Rekord.

è

BØGER

NORDISKA BÅTAR

Baad	Aar	Sejltid	Gennemsnits- fart Distancen	Rekordforbed- ring
M/B Thornycroft. 10 Meter 75 H.K Thornycroft Benzin Motor	1922	20 Timer 7 Mi- nutter	10,8 Sømil	
M/B Simba. 10,50 Meter. 90 H.K Penta Benzin Motor	15/6 1936	13 Timer 16 Mi- nutter	16,2 Sømil	6 Timer 51 Minutter
M/B Seal. 13 Meter. 145 H.K. Thor- nycroft Benzin Motor	19/8 1936	11 Timer 26 Mi- nutter	19,0 Sømil	1 Time 50 Minutter
M/B Fandango 12,5 Meter. 2 x 100 H.K. Penta Hesselman Raaolie Motorer.	22/7 1937	10 Timer 20 Mi- nutter	20,5 Sømil	1 Time 6 Minutter
Hacker Craft Miss Selandia (ex. Volante). 9 Meter. 200 H.K. Ster- ling Benzin Motor.	aug.37	7 Timer 35 Mi- nutter	28,6 Sømil	2 Timer 45 Minutter
			Samlet Forbed- ring af Rekor- den:	12 Timer 32 Minutter

Paa Marineøvelse. Fart 16 Sømil.





De danske Motorbaade har ofte Apter-ingen forlagt til Forskibct Agterskibet reserveret for Motor og Stuv-ningsplads.

Desværre tillod Statutterne, at en Hacker Craft Baad (speed-boat) kunde konkurrere; det burde kun have været søgaa-ende Cruising Fartøjer af en vis Størrelse. Selandia var- meget heldig med Vejret, som var ganske fint og stille under hele Turen.

Dette Løb havde i de senere Aar bragt en Kappelyst frem til Bygning af større hurtige Baade, men det vil blive meget dyrt at bygge større Baade med Fart over 28 Sømil pr Time. Baade som Seal og Fandango har kostet ca Kr. 50.000 – fuldt færdige.

Kongelig Dansk Yachtklub har under Øresundsugen de sidste to Aar ogsaa arrangeret Kapsejlads for hurtige Motorbaade over en Distance af 50 Sømil, men kun for Baade med

en Fart over 12 Sømil pr Time. Baadene har sejlet i Handicap efter en forud prøvemaalt hurtigste Tid paa Sømilene for hver deltagende Baad. De var inddelt i Klasser efter Størrelse og Fart. De langsomste Baade startede i Henhold til Respit først i deres Klasse og derefter de hurtigere. Første Baad i Maal i hver Klasse var saaledes Vinder, da Respiten var givet ved Starten. Disse Løb har ikke været ganske tilfredsstillende, da der er en Vanskelighed i at prøvemaale Baadenes Fart nøjagtig før Løbet.

I Danmark lader det sig ikke gennemføre at bygge Typebaade med samme Størrelse og Maskine, da enhver ønsker at bygge og indrette sin Motorbaad efter egen Smag. Dertil vil det altid blive den bedst vedligeholdte Baad og Maskine,

som opnaar den største Fart, naar andet er lige. Det vil som oftest blive Nybygningen, der har nogen større Fart end den ældre Baad.

Der paatænkes at arrangere Løb for Motorbaade, hvor det ikke alene skulde gælde Farten men tillige Navigationen under Løbet. Baadene skulde prøvemaales paa Fart, og herefter have deres Handicap paa Løbets Distance, samt deles i Klasser efter Størrelse og Fart. Løbet skulde gælde flere Etaper over en længere Distance. 1:ste Etape meddeles af en Kontrollant i Baaden kort før Start; 2:den Etape meddeles af Kontrollanten, naar 1:ste Etape er gennemsejlet; saaledes fremdeles for yderligere 3, 4 eller 5 Etaper. Banerne lægges saaledes, at der under Løbet skal gøres flittigt Brug af Sø-kort, Kompas og Kikkert. Hver Baad skal naturligvis gennemsejle hele Distancen, men de behøver ikke at følges paa de enkelte Etaper. Det er muligt, dette er en god Form for Kapsejls med Motorbaade.

Typen paa de bedste Motorbaade omkring Aarene 1920 til 1925 var en ret aaben Sportsbaad i ca 10 Meters Længde med en For- og Agterkahyt og et aabent Cockpit. Der fandtes ogsaa større helt lukkede Baade med Styrehus og ofte med Maskinen i Stævnen. De var med stor Overbygning af Kahytter og Styrehus med mægtige Apparater af Solsejl paa høje jernstativer paa Dækket og med en Mængde Spejlglassruder i Kahytter. Fælles for Typen var den lige, skarpe og smalle Stævn, og Maskinkraften var ret minimal. De var af disse Aarsager ikke særlig sødygtige, og de stak Næsen for dybt i Sø og havde ofte Vandet væltende over Forskibet. Havde de stor Overbygning, rullede de stærkt.

Typen paa den nyere og nu moderne Baad blev en tildels V-formet Baad med bred og stærk Flære af Forskibet og med en kraftig Maskine. Det er Baaden, som med sin stærke Maskinkraft hæver det brede Forskib et Stykke ud af Vandet, og

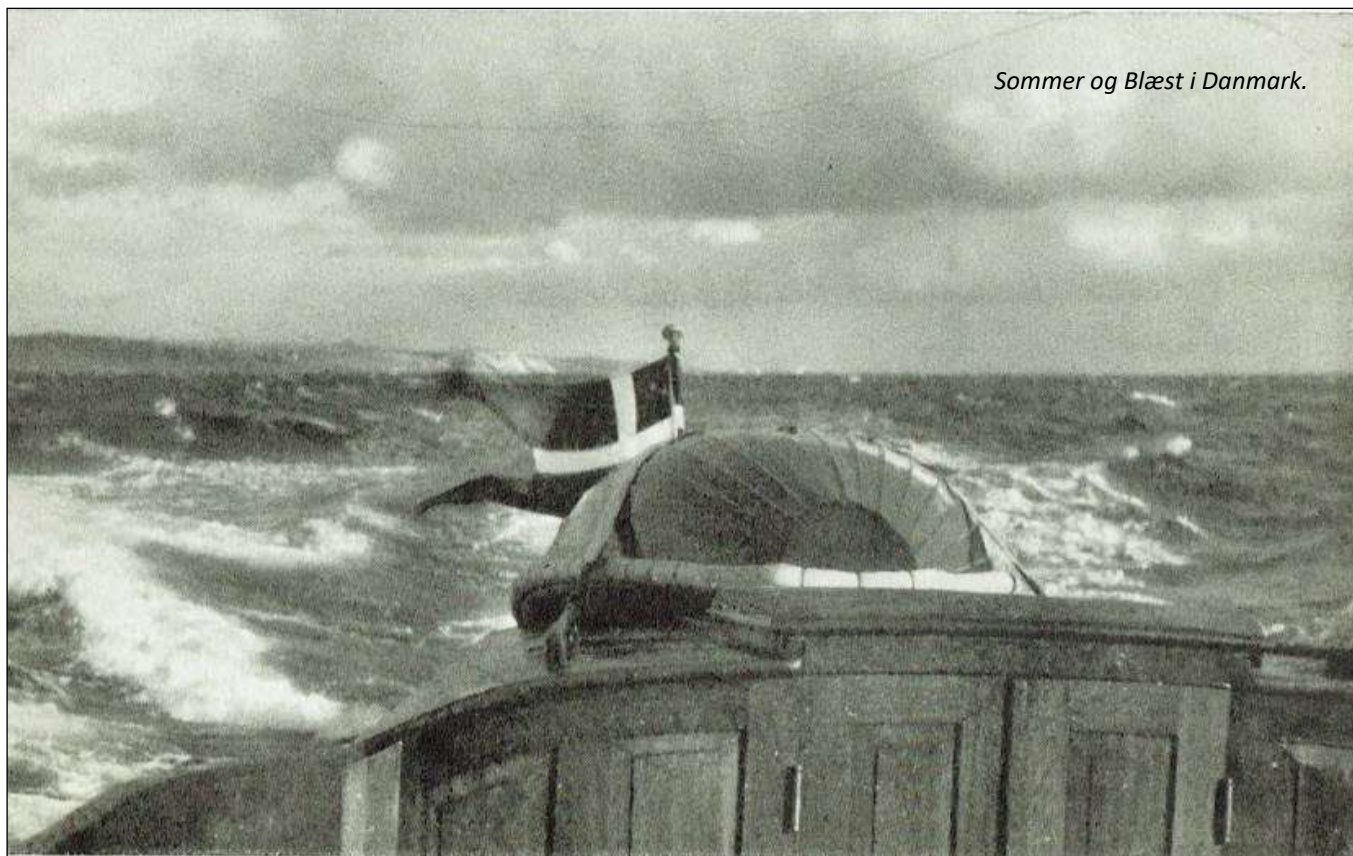


Moderne Motorbaad med højt, bredt og flæret Forskib..

den bærende Agterende og V-formen forhindrer at Baaden suger sig ned med Agterenden. Med sin Fart bærer den Baaden paa vandrette Linier over Søen, og bag et godt Vindspejl og en mindre Kalesche staar eller sidder man ganske tørt under Sejlsiden selv i høj Sø, da det kun er en Smule Røgvand, som ryger over den brede flærede Stævn. Langt det meste Røgvand ryger ud til Siderne og væk fra Baaden. Fordæk og Forkahyt dækker Baadens halve Længde, medens Resten er til Raadighed for et aabent Cockpit og Agterkahyt med nogle Sovepladser. Stævnen er skraa som paa en moderne Torpedojager, og uden Overbygning er det Baaden med de smukke rene Linier. Fra Vindskærmen kan en mindre Kalesche ved et Par Bøjler dække Cockpiten, og halvt opslaaet kan den dække Rorsmanden og endnu et Par Mand, der kan staa frit og oprejst i en 10 Meters Baad. Hvis man ikke foretrækker aabent Cockpit, kan Baaden overbygges, og der kan indrettes et bekvemt og lukket Styre-hus, hvorfra der er Adgang til øvrige Lukafer og Maskinrum.

Derfor kan Baadens rene Linier alligevel bibeholdes. En Baad paa 10 til 12 Meter vil være den passende Størrelse som Cruising-Fartøj i danske Farvande. I en saaden Baad kan der være udmærket Plads for 3 til 4 Personer, men absolut ikke flere paa en flere Dages Tur. Hellere kun 2 ombord. Farten bør være mindst 14 Sømil, men maa gerne være mere, og hertil fordres en Maskine udviklende 60 til 100 H.K. Denne Baadstørrelse kan passes af en Mand, baade naar der skal løbes til Bolværk, i Havn eller fra og til en Ankerplads. Den er betydelig billigere og lettere at holde i Trim og Orden end et større Fartøj, og den kan være fuldt sødygtig Som-

merdage indenfor Skagen, altsaa i alle danske Farvande. Den mest almindelige Bygningsform er kraelbygget paa Svøb og Spant, hvor der anvendes Messingskruer, Kobbernit-ter med Klinker eller Kobberspik. Klædningen er Mahogni eller lettere Træsarter, Oregonpine, Lærk eller Fyrretræ, medens Svøb og Spanter er af Ask og eller Eg. Dækket laves af Oregonpine i smalle Planker eller af Fyrretræ og Gran med Lærredsovertræk, som atter males og lakeres. Den indvendige Apterling laves i Reglen af Mahogni, men i større Baade laves den ofte af det nok saa stærke og solide Teak. Nybygninger af de bedre Træsarter holdes altid, ihvert Fald



Sommer og Blæst i Danmark.

de første Aar, blanke og lakerede, medens Fyrretræsbaade males i Emaillefarver. Her gælder det ogsaa flere Afslibninger og god Bundbehandling for at faa Farven til at holde, og som sidste Paastrygning en eller to Gange klar Lak over Farven.

Med Hensyn til Motoren skal bemærkes følgende. Paa Grund af Indførselsrestriktioner har vi her i Danmark kun haft ringe Lejlighed til at se og afprøve moderne mindre Dieselmotorer med Tænding ved Komprimering. Det er muligt, dette er Fremtidens Motor for Lystbaade, men hvad der hidtil har været fremme i Danmark er kun støjende, tunge Maskiner. Det er muligt, der i U. S. A. og andre Steder ifølge Beskrivelser findes de rette, egnede Typer, der kan fortrænge Ben-zinmotoren med det dyre Brændstof; thi efterhaanden som Maskinen forlanges større og kraftigere, spiller Prisen for Brændstoffet en Rolle, naar der skal anvendes 40 til 80 Liter pr Time.

Raoliemotoren med elektrisk Tænding og 4 eller 6 Cylindre har i Reglen en større Volume og Vægt end Benzinmotoren med samme Antal H.K. Dertil er Raoliemotoren dyrere i Anskaffelse, og den er haard og mindre lydløs i Gangen. Den synes af andre Aarsager ikke at være saa vidt fremme i Udvikling, at den er fuldt paalidelig i Drift. Blandt andet forbrænder den ikke Brændstoffet fuldstændigt, naar der anvendes Solar eller anden svær Brændselsolie, hvorved uforbrændte Dele af Brændselsolien gaar i Oliehuset, og tilsmudser

Oliefiltre eller endog kan tilstoppe Smøreolie Tilførslen til Maskinen. Det er Fejl, som mulig kan afhjælpes, men indtil da maa man foretrække Benzinmotoren.

De gode Fabrikater Marine Benzinmotorer er absolut paalidelige i Drift, og en 6 cylindret Benzinmaskine har den bløde, behagelige Gang baade i Fart og paa Tomgang. Benzin i Baaden indebærer altid en vis Brandfare, da der skal medføres ret store Kvanta for en stor Maskine. Den kan i nogen Grad afhjælpes ved Tilførsel af frisk Luft gennem Luftventiler i Maskinrum eller Maskinkasse. Røstværk af Træ paa Dørken i Cockpit vil forhindre Samling af Benzindampe i

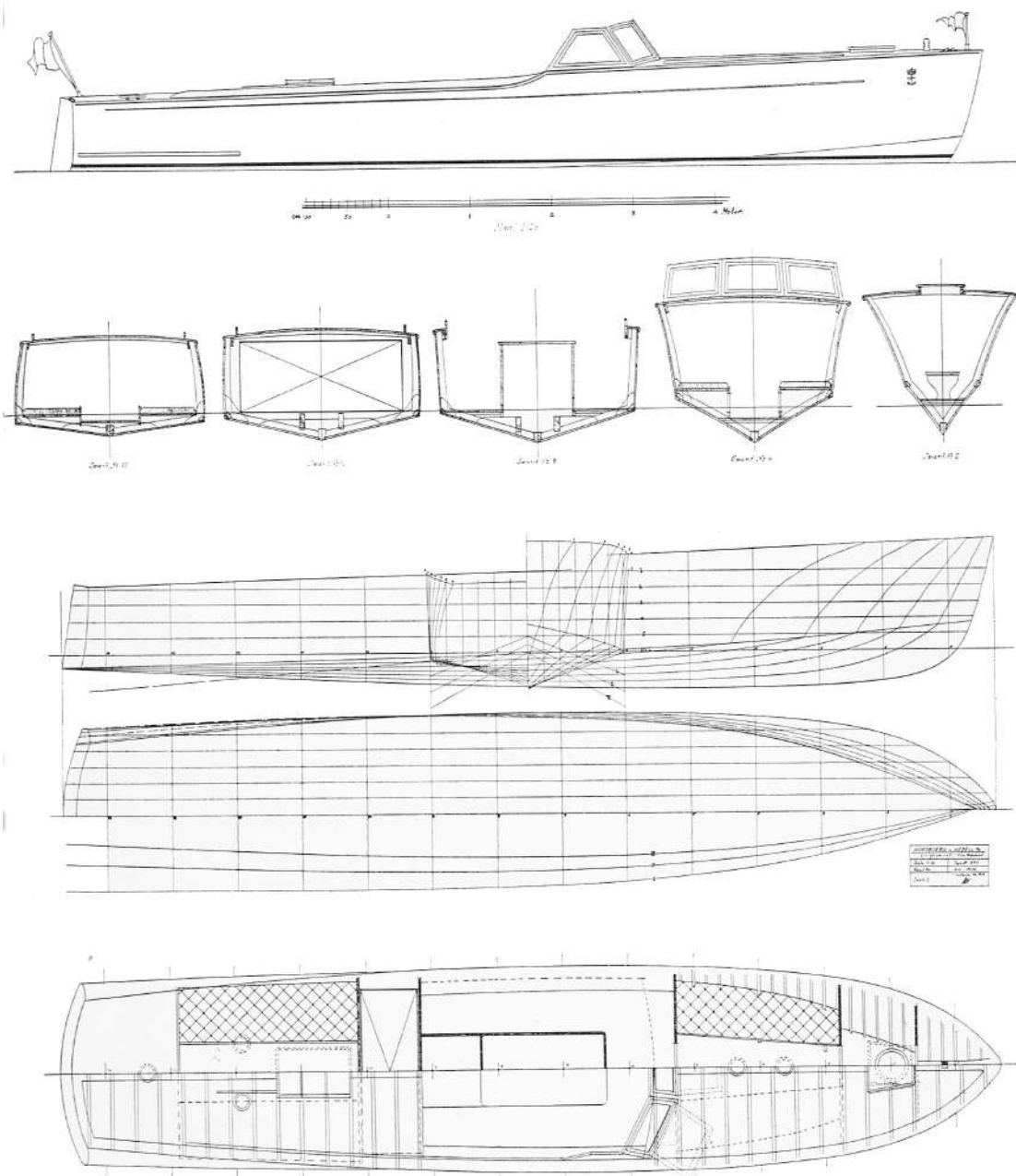
Baadens ellers omtrent hermetisk tillukkede Bund, som i Reglen er Arnested for en Benzinekspllosion paa en varm Sommerdag. Maskinens Omdrejningsantal bør ligge paa 1500 til 1800 Omdrejninger.

Paa danske Motorbaade er Rattet i Reglen anbragt i bagbords Side under Vind spejlet med en høj Siddeplads for Rorgængerens. Foran ham er Instrumentbrættet anbragt med Gasspeeder, Omdrejningsmaaler, Trykmaaler for Olien og Amperemeter. Gearstang er anbragt paa Agterkant af de fleste Maskiner, men den bør ved en Udveksling anbringes umiddelbart ved Siden af Rorgængerens, saaledes at han hverken behøver at bukke sig eller slippe Rattet for at kunne skifte Gear. Endelig har Kompasset sin Plads paa en Hylde.

I Danmark findes mange større Sejlfartøjer installeret med en større eller mindre Hjælpemotor. Med deres større Dybde af Skroget og hermed større Plads indenbords, kan Bekvemmelighederne være særdeles gode. De kan ankres hvor-somhelst i vore Farvande, men paa Grund af deres større Dybgaaende er de tildels afskaaret fra at komme nær til Ky-sterne i mange af vore lavvandede Farvande. De maa holde sig i Sejlrønderne, og de kan ikke sætte Stævnen i Land paa et Sandrev eller en indbydende lille Ø, hvortil der ikke er Sejlrønde eller Havn.

Vore moderne Fiskekuttere fra Kattegat og Nordsøen paa 20 til 30 Tons vilde egne sig fortrinlig til Lystbaade, naar Last- rum og Dam blev omlavet til Kahytter og Sovepladser. Med en ca 100 H.K. Maskine kan opnaas en Fart af 8 til 10 Sømil. Paa Dækket kan der være Plads til en mindre Motorbaad for Sejlsads i indre og rolige Farvande. Med et saadant søgaaende Fartøj, vil man kunne udvide sin Sejlradius ganske betydeligt, da disse Fartøjer kan holde Sø og aabent Hav ved alle Europas Kyster, og i Anskaffelse vil de i Forhold til Størrelse være betydelig billigere end moderne Motorbaade. De har tillige den Fordel at kunne føre et eller to Hjælpesejl, som forøger Sødygtigheden i haardt Vejr.

E. Wedell-Wedellsborgs tegninger til Dr. Boje Benzons nye Motorbaad bygget hos Nordbjærg & Wedell i 1939.
 Længde overalt 11,5 m, Bredde 2,5 m, Dybgaaende ca 0,5 m, Deplacement 4300 kg.



Slæbejollen



Af Per Hansen

Nu har Klassisk Træbåd omtalt mange forskellige bådetyper, men der er en bådetype, som snart er helt glemt; den lille klinkbyggede slæbejolle. Engang hørte der til enhver veludstyret turbåd en slæbejolle. Det var som regel en klinkbygget jolle på 6-8 fod. I dag har de fleste turbåde en gummi-båd med en påhængsmotor. Så ingen børn lærer nu om dage, at ro eller vrikke en jolle.

Slæbejollen har også givet Limfjordens digter, Erik Bertelsen, inspiration til at skrive et digt "Jeanette", som en hyldest til hans slæbejolle.

Jeg har selv haft flere. Den dårligste var en optimistjolle. Den var med på en sommerferie fra Limfjorden til Bornholm efter min 30 m² spidsgatter. Den gravede sig ned, altså optimisten, når vi sejlede lidt stærkt. Var der lidt bølger, dansede den ukontrolleret efter os, men børnene havde meget fornøjelse af den.

Da Bette Bonzo genopstod

Så fik jeg en gammel 7' klinkbygget jolle, "Bette Bonzo", opkaldt efter dens moderskib, "Bonzo", som den havde fulgt i mange år. Den var i meget dårlig stand; essingen var brækket, der var kun ganske få svøb der var hele, de øverste bord var rådne, men faconen var intakt! Den kom på værkstedet og genopstod, som fugl Fønix, og kom til at følge mine både gennem mange år. På de lange distancer over åbent hav, kunne den ligge på fordækket. Det var bedre end på slæb.

Den norske bananskræl

Senere så jeg en tegning til en lille slæbejolle i en norsk bog om jollebygning. Det var en norsk pram, en bananskræl! Så byggede jeg sådan en. Det viste sig, at det var en rigtig god slæbejolle. Den fulgte med og vagede over selv de største søer. Så "Bette Bonzo" kom på museum. Den nye jolle fulgte



mig indtil der kom en folkebådssejler, som ikke kunne leve uden! Han købte den, og jeg byggede en ny!

Mine joller har tjent mig godt, som landgangsbåde, når vi lå for anker, som legetøj for børnene, til udlægning af anker ved grundstødning, til hundeluftning, og ikke mindst rotræning.

Engang Sebastian var ved at blive ret god til at ro, var der to drenge i en gummi-båd med motor. Dem kikkede han langt efter! De fik motorstop, hev i startsnoren uden resultat! Sebastian roede ud og tilbød at slæbe dem ind! Så var dagen redet, og alle var glade.

Lige til sidst en sandfærdig historie fra Rønbjerg sejlkлуб. Vi var på klubtur til Færkevig på Fur. Bådene lå for anker, jollerne lå ved en lille badebro. Alle kvinder, børn og mænd var i land, hvor vi havde bål på stranden. Da det var tid til at søge køjen, bemandede vi jollerne, tre kvinder sad i en lille jolle. Der var nok lidt overlæs. De fik forskelligt grej bragt ned og pludselig var det for meget. Vandet fossede ind over rælingen, jollen sank. Da den stod på bunden, sad alle tre stadig i jollen, nu i vand til brystet.

Jeanette

Det var en Faaraarsdag ved Havnen,
Da første Gang jeg Hende saa.
I samme Nu var jeg Forelsket,
Om end hun hørte til de smaa.
Jeg følte, at hun var den rette,
Og derfor tog jeg Jeanette.

Og siden har hun trofast fulgt mig
Og hjulpet mig i mangel Dyst.
Beständig har hun været rede
Til Strandhugst på en fremmed Kyst.
Og der er næsten aldrig Trætte
Imellem mig og Jeanette.

Hun har den fejl, at hun til Tider
Kun med Besvær kan holde tæt;
Men det er glemt for Ejer-
glæden,
Når hun i Solvind danser
let
Hen over Fjordens Bøge-
slette ...
Min Slæbejolle Jeanette.

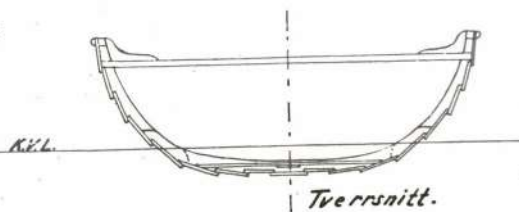
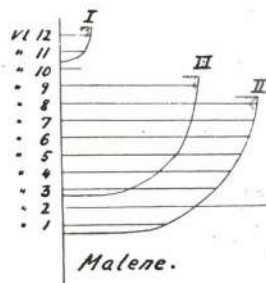
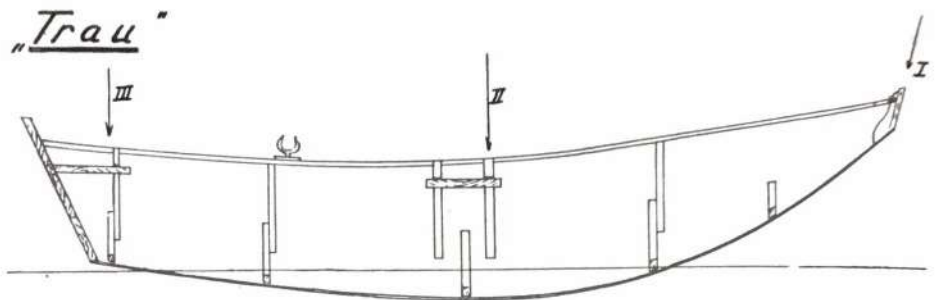
(Fra digtsamlingen
Kølvandet glitrer af
Erik Bertelsen, 1948)



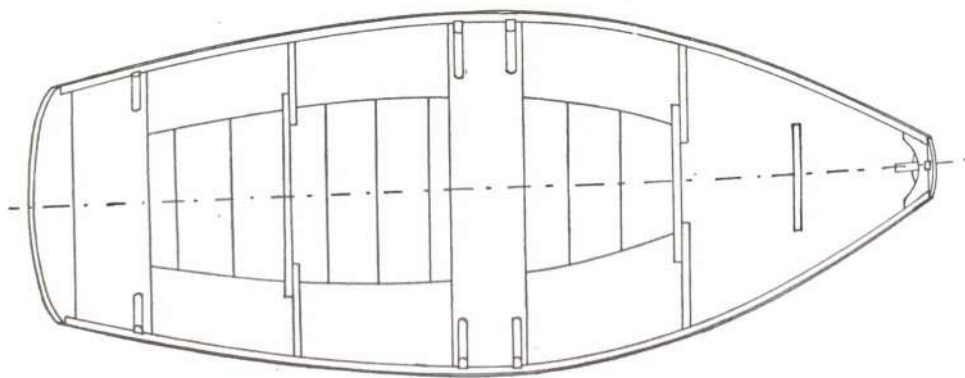
*Op på dæk gen-
nem slusen.*



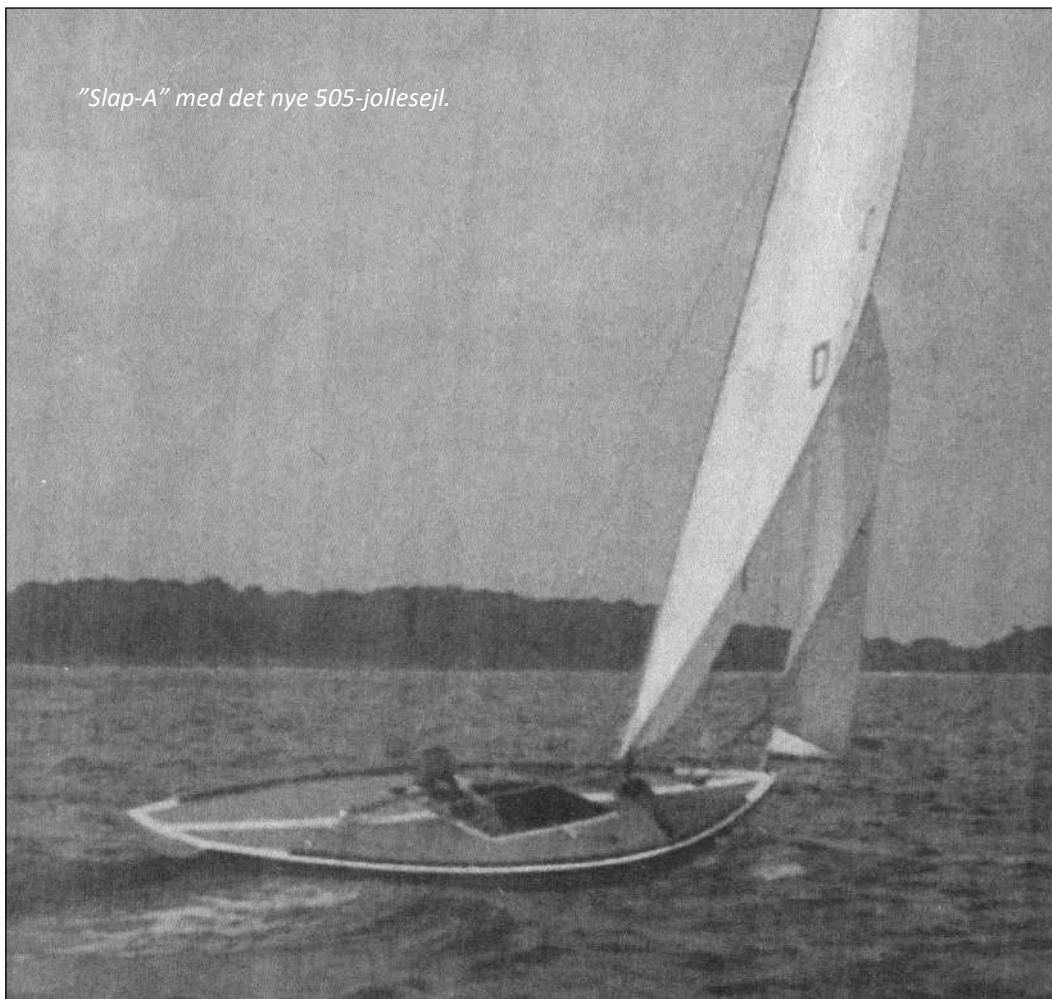
På tur med farfar.



M&L 1:10
J. L. L. 1931



15-kvadratmeter, et tema med variationer



Af Carl Mangor

"15 kvadratmetere" i varierende udformninger var en udbredt størrelse af båd i årene omkring besættelsen. Et bredt udsnit af konstruktører bød ind med forslag, der både henvendte sig til professionelle og amatører.

"Tjaah... det ku' godt være den - men jeg er s'gu ikke sikker...?"

Lennarts blik flakker rundt over båden i håbet om at møde noget genkendeligt. Det er ikke nemt, for uanset om det er hans gamle båd eller ej, er det syn, der møder ham, langt fra den båd, han sejlede i for snart 60 år siden. Dækket består kun af dæksbjælker, og de er hverken fuldtallige eller i hel tilstand. Maling findes næsten ikke og det eneste tilbageværende beslag, er det, der forbinder rorpind med rorstamme. Men at det er den rigtige bådtype, er Lennart Lyman imidlertid ikke i tvivl om. En Bergkutter fra tiden omkring besættelsesårene.

Det meget lave og ikke mindst indfaldende fribord var karakteristisk for hans gamle "Slap A". En 15 kvm kutter som Lennart havde fra 1965 til 1970.

Bergkutteren er ifølge papirerne navngivet "Mallemukken". Det i sig selv fik ikke noget til at ringe hos Lennart. Vi havde på forhånd snakket en del om den og udvekslet ikke så få billeder for måske at kunne sætte tingene på plads. Det så da

også lovende ud, da vi en efterårsdag lagde vi vejen forbi fjernlageret for Danmarks Museum for Lystsejls for at se, om det nu skulle være den, der havde været i museets besiddelse nogle år.

15 kvadratmeter sejl

Fra 1922 til 1947 steg antallet af medlemmer af Dansk Sejlerdag fra 3000 til 14000, skrev Einar Olufsen i forordet til bogværket "Hvide Sejl" i 1947. Klubberne gjorde, skrev han, en stor indsats for at stille materiel til rådighed, men *"Det vil og altid være den unge Sejlers Drøm at faa sit eget Fartøj,*





Så er der
alligevel
mere
plads i
en Pirat-
jolle

og denne Drøm vil sikkert ogsaa kunne realiseres, saa snart vore Værfter atter er velforsynet med Materialer”.

Da ordene blev trykt, var der allerede gennem flere år bygget mindre både i en prisvenlig udgave. Siden midten af 1930'erne blev der bygget 15kvm'ere i stort tal. Spidsgattere, kuttere og platgattere udgik i en lind strøm fra tegneborde og beddinge. Den mest udbredte båd i den størrelse var Juniorbåden - eller KDY 15 kvm. - som svenskeren Erik Sallander lancerede i 1928. Flere generationer af sejlere har haft deres tidligste sejlererfaringer i netop den bådtype. Det var dog langt fra den eneste. Mange danske konstruktører tegnede fartøjer, der bar 15 kvm sejl. Selv med sit beskedne sejlareal var oplevelsen på vandet kvalitativt forskellig fra jollesejlad. Uanset om de små 15 kvm'ere kunne være både lette og levende, var det en kølbåd, der skulle håndteres, og ikke en jolle. Sejlarealet var stort nok til at skabe de nødvendige udfordringer og samtidig ikke større, end det gav mulighed for at kunne manøvreres under forsvarlige former for den mindre erfarne.

På tur og til kapsejlad

Målt med nutidens begreber om komfort ombord kan det være vanskeligt at se en mere eller mindre åben båd med

en længde omkring de 6-7 meter i et tursejlerperspektiv. Betingelsen for overnatning ombord er beskyttelse med dug og regn. Uanset om 15 kvm'erne var udstyret med et egentligt ruf eller ej, så kunne et mindre stykke lærred gøre det ud for et cockpittelt. En enkel sikring der skabte den smule komfort, der var kravet til tursejlad.

Med jollesportens indtog blev kapsejladsen gjort tilgængelig for en langt større gruppe af sejlere. Ind til dette gennembrud var de mange 15 kvm'ere en billig mulighed for at komme med på kapsejladsbaner. Med en status som kølbåd fulgte også retten til at måles efter NL-målereglen, der tog sit udgangspunkt bådenes forskellighed. Så var vejen åbnet for at deltage i de Hovedkapsejladser, som sejlklubberne i rigt tal var arrangører af hen over sæsonen.

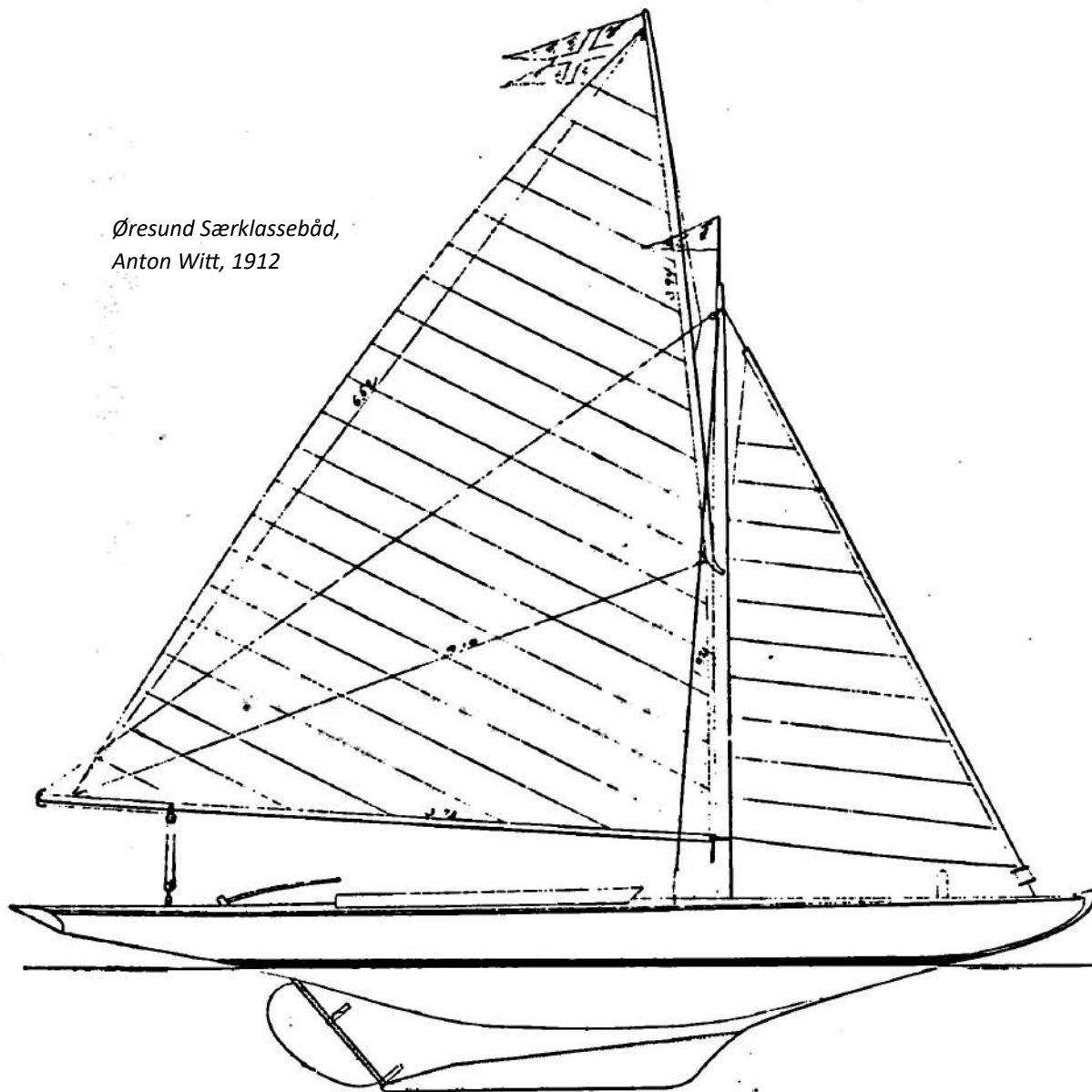
For mange unge blev 15 kvm'eren med Olufsens ord ”drømmen om egen båd”. Flittige hænder tog sig ikke kun af den årlige klargøring. De billige både kunne udstyres med ny cockpitarm, nyt ruf eller måske en agterluge. Håndværksmæssige aktiviteter der kunne minde om den byggetrang, der udfoldedes i kolonihavelivet.

Bådenes begrænsede komfort ledte dog også hurtigt mange sejlere videre mod større og mere komfortable bådklasser. Og for kapsejlerne trak også, at den nye Nordiske Folkebåd kunne samle større felter af ens både. Af samme årsag var der mange af 15 kvm'erne, der ofte skiftede ejer. For både med en lang ejerliste, vil antallet af ejere da også tit være omvendt proportionalt med graden af vedligehold. Det er da heller ikke mange 15 kvm'ere, der er tilbage i dag, målt med det store antal, de er bygget i.

Yankee fra Odense Fjord

Da Lennart sidst på sæsonen i 1965 tog fra Thurø til Stige Ø ved Odense for at sejle sin nye båd hjem, var det ikke som nybagt bådejer. Selvom han ikke var fyldt 18, havde han stort set haft ny båd hvert år siden han kom i skole. Startende med en pram rigget tilfældige klude som sejl og senest

Øresund Særklassebåd,
Anton Witt, 1912



en Piratjolle. Det nye var, at han for første gang skulle eje en kølbåd.

Bageren i den lille by Stige i det nordlige Odense havde valgt at sætte sin Bergkutter "Yankee" til salg, og Lennart havde de 3000 kr., han forlangte.

Med det nye navn "Slap-A" på målerbrevet blev det hen over den følgende sommer klart for Lennart, at især riggen skulle forbedres. Sejlene var af bomuld og godt brugte. Vanter og stag var i mere eller mindre galvaniseret jern. Heldigvis kunne han som regel gå hen på det nærliggende bådeværft og låne et stel sejl i kunststof af Thorvald Walsted, når der skulle sejles kapsejls.

Anton Witt

Kapsejlsadsen var også i fokus, da konstruktøren Anton Witt så tidligt som i 1912 lancerede sin 15 kvm Øresundssærklassebåd. En lille kutter på 6.40 meter med gүнtherrig. Inden afslutningen på 1. verdenskrig var de bygget i et antal på omkring 30. Intentionen om at skabe en entype-kapsejlsadsbåd i en størrelse, hvor flere kunne være med var god nok; men det var dog stadig Meter-både og Skærgårdskrydsere, der dominerede kapsejlsadsbanerne. Skærgårdskrydsereglen opererede faktisk med byggebestemmelser for fartøjer helt ned til 15 kvm. Det blev dog ikke rigtig noget, der slog igennem i Danmark, hvor 22'eren var den mindste repræsentant for typen.

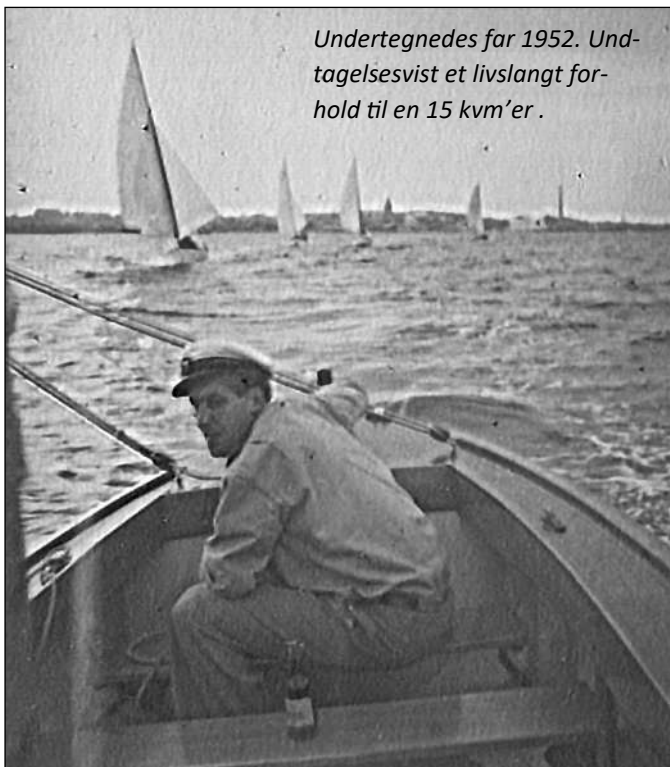
Witt holdt dog fast sin kutter på 15 kvm, og i 1919 kom han med en ny udgave, der havde et andet sigte end kapsejlsads. Der kom mere fylde i såvel for- som agterskib med en forøget afbalancering til følge. Det gjorde den mere attraktiv for yngre sejlere, der kunne benytte den til egentlig tursejlsads. Samtidig ville den for et ældre klientel give fine muligheder for dagture på vandet. Tilgængeligheden i forhold til pris var der også tænkt på: tegningerne, der solgtes for 35 kr., var særligt omhyggelige, og konstruktøren havde

udskrevet en tabel over spantmålene for at lette arbejdet ved amatørbygning.

Georg Berg

Den interesse for friluftsliv, der strøg hen over landet i 20'erne og 30'erne, fremkaldte et markant behov for nye fartøjer. I Skælskør Sejlklub blev der taget initiativ til seriebygning af et mindre fartøj, og konstruktørerne Georg Berg og Aage Utzon blev inviteret til at byde ind med tegninger. Et lokalt pengeinstitut lagde pengene ud, og de kommende bådejere underskrev en kontrakt om tilbagebetaling på 3 år.

Efter vurdering af materialet enedes man om Bergs lille spidsgatter på 5 meters længde og 15 kvm sejl. De 6 både



blev bygget lokalt af Marinus Møller til en pris af 800 kr. inklusiv sejl, men umalet.

Søsætningen af de 6 både blev lidt af et tilløbsstykke. Ikke mindre end et par hundrede besøgende fandt vej til Marinus Møllers plads langfredag det følgende år. Ved udgangen af 1939 var der bygget 15 af denne bådtype. Georg Berg er mest kendt for sine spidsgattere, men han konstruerede også et mindre antal

kuttere. Det blev blandt andet til nogle små kuttere på de 15 kvm – tiltænkt amatørbygning. Blandt andet blev bådene bygget med bunden i vejret for at lette processen. Både på Amager og i Næstved var der unge, der greb muligheden. Klassisk Træbåd har tidligere nævnt Odense, hvor unge sejlere for små penge byggede kuttere efter tegning af Anton Witt. I Horsens gjorde 6 unge dem kunsten efter, bare med Berg som konstruktør.

Efter besættelsen kom Berg med endnu en kutter. 6,75 i længden, en bredde på 1,75 og med en dybgang på 0,95.

Aage Utzon

I 1929 præsenterede Aage Utzon sin Aalborgjolle. En lille sprydrigget kragejolle, der hurtigt vant et ry som en gedigen øvelsesbåd. På nær det lille fordæk var jollen åben. Efter besættelsen moderniserede Utzon jollen på nogle områder. Længde og bredde var næsten de samme, men dens dybgående blev forøget. Sejlføringen ændredes til bermudarig, og den blev udstyret med et ringdæk. Resultatet blev den lille Helsingørjolle.



*Tursejlads under
15 kvadratmeter
sejl.*

Med sine 5,5 meter var det ikke noget stort fartøj, men Utzon ønskede både at tilfredsstille kapsejleren som tursejleren. Jollen var udstyret med genua, og tofterne var konstrueret på en sådan måde, at der på dørken kunne sove tre yngre mennesker ved siden af hinanden. Endelig kunne den ene tofte placeres midtskibs, så det blev muligt at ro jollen.

"Slap-A" med nye sejl

Mens Lennart pressede sine gamle bomuldssejl til det yderste i det sydfynske, vandt Paul Elvstrøm og Hans Fogh sølv for 505-joller ved Melbourne i Australien. I VM-sammenhæng var 505-jollesejlet nok at betragte som ud-tjent, men da Lennart fik mulighed for at købe det, var det for ham næsten at betragte som nyt.

Bomuldssejlet var med slæder og skinne, men jollesejlet løb i en hulkel, så det skulle bygges en ny hul mast i silver spruce og rustfri vanter og stag. Det var ikke gratis. Heller ikke på målebrevet. NL-tallet blev forhøjet med 1/10 fordi sejlarealet blev lidt større.

Dækket var heller ikke helt fejlfrit. Der var huller hist og her,

så et forår blev cockpitkarme og fenderlister fjernet og lær-redet flået af. Dæksplankerne blev rensset og belagt med det nye vidunderstof: glasfiberarmet polyester.

Som kølbåd kunne man forvente, at Lennart Lyman skulle have fornøjelse af "Slap-A" som turbåd. Pigerne syntes ganske vist, at sejlskaden var mere behageligt i en kølbåd. Men Bergs konstruktion levnede ikke meget plads på dørken for overnatning, så sejlskaden med overnatning foregik stadig i Lennarts gamle Piratjolle. Her lå man ganske enkelt bedre. Der blev til gengæld sejlet en del kapsejlskaden de år. Almindeligvis var det rigeligt med to mand ombord for at håndtere "Slap-A", men så snart der blev varslet vind eller sø, måtte der hyres en tredjemand ind til at ligge nede i læ og lænse. Det var ikke kun bordene, der havde udfordringer i frisk luft. Masten brækkede - uden den store ravage i øvrigt - forover på en agten for tværs i pæn vind, og Lennart måtte igen bygge en ny. Denne gang massiv.

'60erne og '70erne var opbrudstider. Også for Lennart. Højskoleophold og rejser skulle finansieres, og det kunne "Slap-A" hjælpe til med. For 4500 blev den efter 4 år solgt videre til Assens. Lang tid for Lennart, der her langt over 50 år senere kan konstatere, at han i gennemsnit har købt ny båd hvert andet år, siden han kom i skole.

Jævnbyrdige i Assens

Da "Slap-A" blev fortøjet i Assens i 1970, var det i selskab med andre 15 kvm'ere. Witt-kutteren Pingvin, der stammede fra selvbyggerne i Odense Sejlklub, og Helsingørjollen "Vips" bygget af Erling Sørensen fra Assens Skibsværft. Og det var bare resterne af den flåde på 6-7 15 kvm'ere, der var hjemmehørende i klubben den første halvdel af 1960'erne. Flere af klubberne i Lillebælt havde Juniorbåde som skole/ungdomsbåde. Det var ikke tilfældet i Assens Sejlklub. Ville man på vandet, måtte man klare sig selv. Det betød, at klub-

ben havde en stærk jolleafdeling, hvor især OK-jollen var dominerende.

Ole Nielsen var startet i Optimistjollen, og kapsejlskaden blandt OK-jollerne trak da også voldsomt. Desværre skulle jollerne transporteres ad landevejen til stævnerne, og Oles far havde ingen bil, så hvis kapsejlskaden skulle realiseres, måtte det blive med en kølbåd. 15 kvm'erne var ikke store; i 1960'erne havde de fleste opnået en vis alder med tilhørende slitage, og endelig var adskillige af dem selvbyggede. Så samlet set var det en båd, der var en økonomisk mulighed for et ungt menneske som Ole Nielsen. Og han behøvede ikke at lede længe. Nede i havnen lå Slåby-Larsen-kutteren "Lillebror" og var til salg.

Arne Slaaby Larsen

Med besættelsestiden blev knapheden på materialer meget iøjnefaldende, men det blev også lidt en inspirationskilde for flere konstruktører. 12 millimeter klædning i kalmarfyr. Der var, hvad Slaaby-Larsen konstruerede kutteren "Bror"





Bror med nyt cockpit og ruf.

med. I lighed med Witt og Berg, var det Slaaby-Larsens ønske, at amatørerne skulle have en chance med byggeriet. De enkle linjer lettede byggeprocessen, men skabte samtidig et fartøj, der både var velsejlende og køn.

Man kan sige, at den kolde krig kom Ole til hjælp. Et højt antal værnepligtige og en tjenestetid på 16 måneder, harmonerede dårligt med at være bådejer. Det var jævnligt, at et ungt menneske måtte skille sig af med en båd købt i 16-17 årsalderen. En jolle i krydsfiner kunne klare sig på land gennem lang tid, men en kølbåd krævede en helt anden grad af opsyn. "Brors" ejer stod foran 16 måneder i uniform, og Ole havde lige skrevet under på en lærekontrakt. Så for 2.200 kr. fik Ole Nielsen adgang til kapsejladsbanerne uden hverken at have bil eller kørekort. En del af beløbet faldt som udbetaling, resten i rater, der hver den første blev afleveret i kontanter hos den værnepligtiges far.

Kapsejladserne var overvejende et søndagsfænomen. Det betød, at tømmerlærlingen Ole sejlede fra Assens, når det lørdag til frokost blev fyraften. De nemme sejladser var dem i Haderslev. Så var det bare en tur tværs over Lillebælt til Aarøsund, hvorfra Haderslev Sejlklub afviklede deres sejladser. En tur til Aabenraa i frisk luft fra sydvest var en anden historie. Ole har dog oplevet, at omsorgsfulde folk fra Aabenraa ud på lørdag eftermiddag havde taget turen ud til spidsen af Løjt Land, en tur på 10-15 km, for at se om de unge mennesker fra Assens nu også havde klaret den over bæltet. Ole fik også sejlet en del sølvtoj hjem. Især i lettere luft kunne de

unge mennesker gøre sig gældende i lettere både.

"Bror" var grundlæggende i udmærket stand, da Ole købte den. I de 4-5 år han sejlede med den, var det småting, der skulle ordnes. Udover nogle svøb, der trængte til udskiftning, var den største opgave at ændre et uhensigtsmæssigt cockpit. Båden, der kun målte 6.40 meter, var fra konstruktørens side udstyret med et lille ruf. På et senere tidspunkt var det i forvejen beskedne cockpit delt op i to. Det gjorde det svært at være tre ombord og langt fra optimalt, når Ole sejlede alene. Det var ikke let for rorgængerens at komme på dækket i en fart.

- og de andre

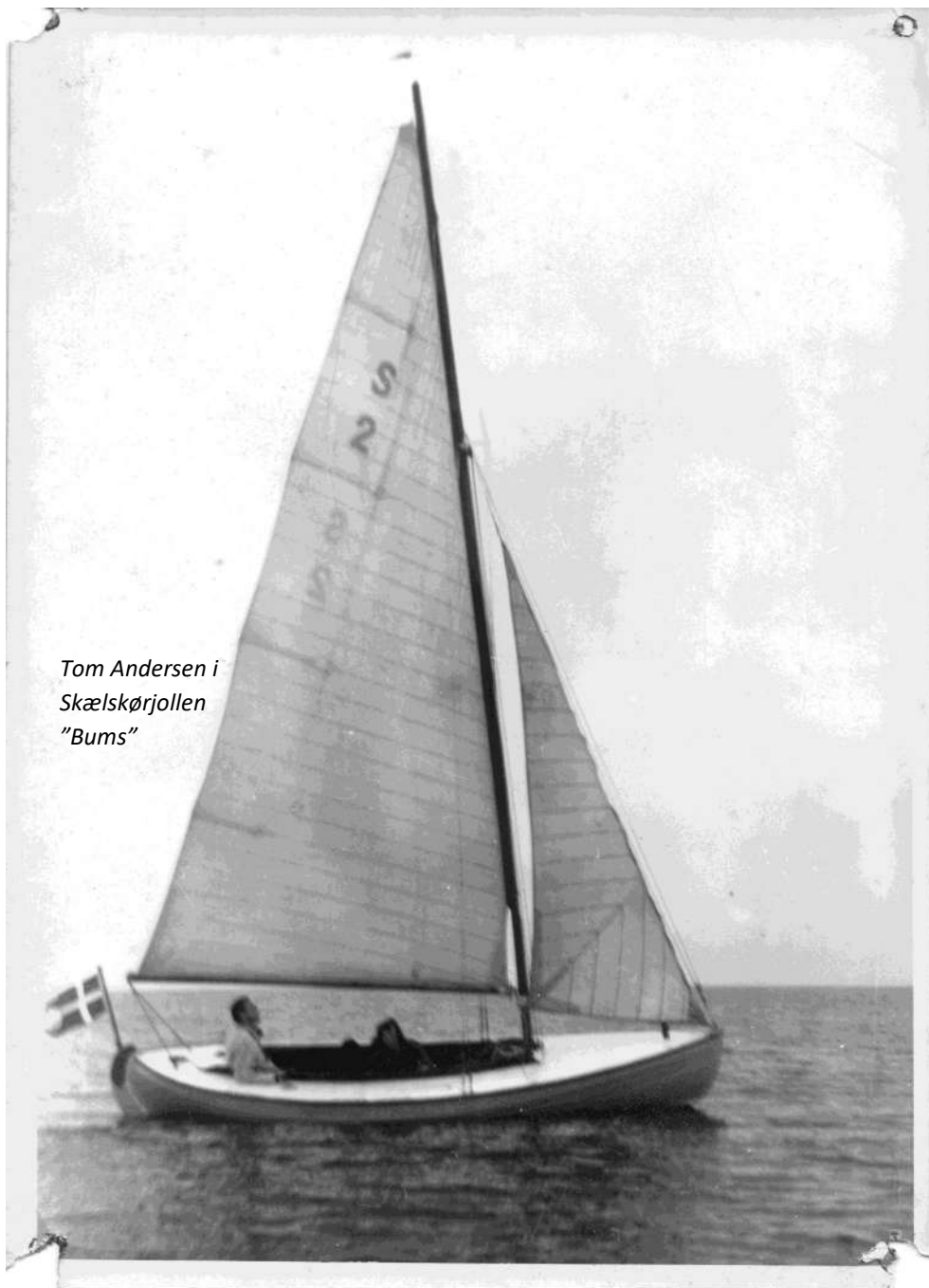
Interessen for 15 kvm'erne smittede også af på mindre kendte konstruktører. Da Horsens Sejlklub skulle markere sit 60 års jubilæum i 1939 lod man den lokale bådebygger Georg Andersen konstruere og bygge to både til bortlodning

mellem medlemmerne. Et lidt atypisk fartøj med kanohæk til en pris af kr. 650,- i sejklar stand. I Svendborg stod ingeniør F. Phillip Rasmussen bag to både: en fin lille kutter beregnet til kapsejls og med en længde på 6,75 meter, og en noget større på næsten 8 meter og udstyret med et ruf med henblik på overnatning på 3 unge.

Men alting har sin tid, og det havde 15 kvm'erne også. De spinkle konstruktioner, og i flere tilfælde måske mindre velbyggede både, blev gnavet godt og grundigt af tidens tand. Med bådens lave værdi i kroner og ører, var der ikke voldsomme tab forbundet med at lade bådene stå ubenyttet hen på vinterpladsen, indtil Sct. Hansbålet fuldendte processen.

Mens Lennart ikke kender til "Slap-A"s historie efter 1970, er Ole bedre orienteret med "Bror". Han solgte den til en farvehandler i Svendborg, og senere kunne han følge dens sørgelige udvikling, når han besøgte Marstal. Et år lå den og var sunket. Ved et besøg nogle år senere var den ganske vist blevet bjerget og stod i et telt, men bare for at forfalde yderli-

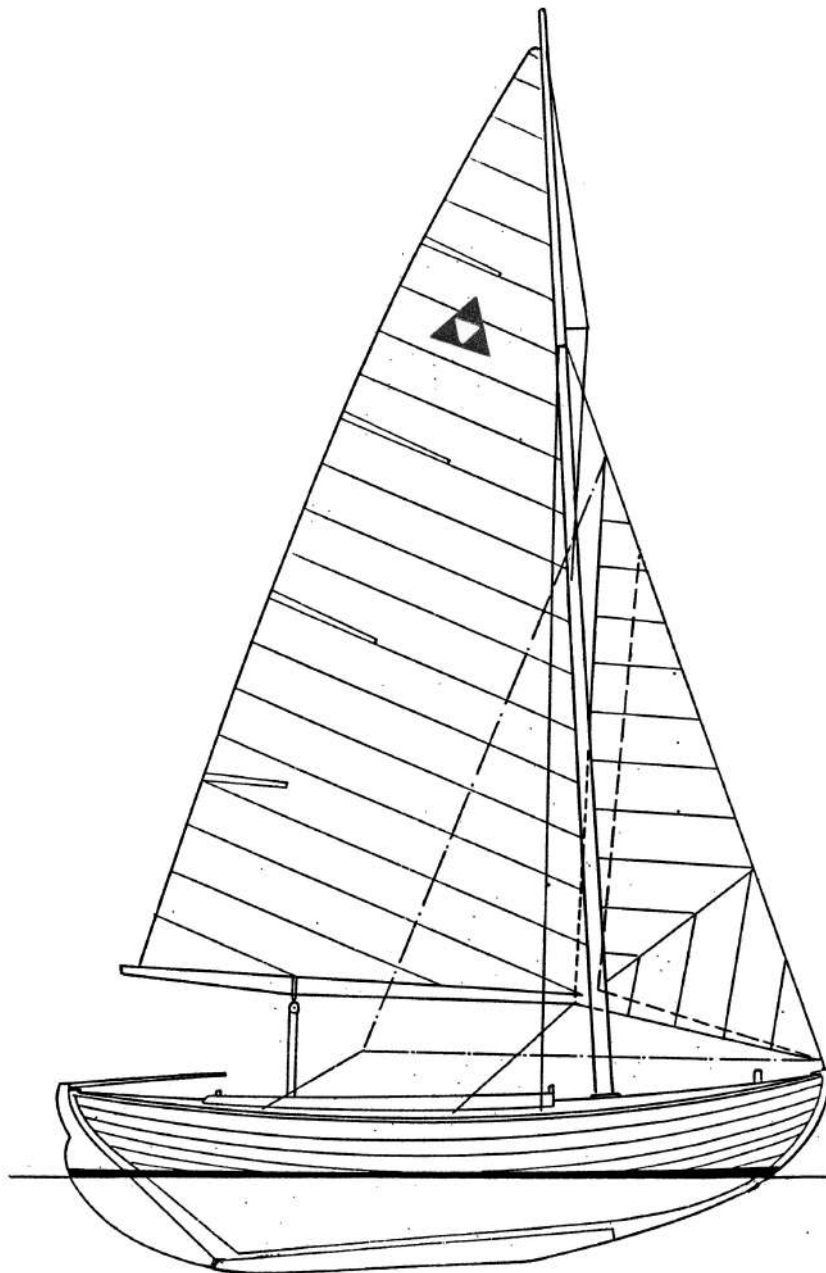
*Tom Andersen i
Skælskørjollen
"Bums"*



gere. Ved initiativrige mennesker mellemkomst endte "Bror" på Lillebæltsværftet i Middelfart først i nullerne, og '08 blev den genfødt som "Fønix" er 3 års renovering.

"Mallemukken" er ikke den eneste 15 kvm'er på Danmarks Museum for Lystsejlers. En Juniorbåd, en Skælskørjolle og en 15 kvm Dana-båd står alle i kø til genoplivning.

Helsingørjolle. Aage Utzon. 1946.



Drømmen om Caroline

Bogomtale, Carl Mangor

Vi er nok alle sammen stødt på dem et eller andet sted. I nedlagte fabriksbygninger, bagest på havnenes vinterpladser eller i lader langt ude på landet. Engagerede mennesker med lagre træ, stål, glasfibernåtter, polyester eller ferroce-ment, der hårdnakket arbejder for at realisere en sejrende fremtid på vandet. Når vi kender dem, er vi også bekendt med, at en stor del af de forventede fartøjer aldrig får vand under kølen. Utallige er de projekter for nybygning eller renovering, der ad åre, stille og roligt, er strandet uden at have været til søs.

Der kan være mange forhold, der spiller ind, når den slags projekter bliver sat på pause: tid, penge, ændrede familie- eller arbejdsforhold, egen drivkraft mm. Selv ved fartøjer i den mindre ende skal der ikke pilles meget ved bare een af de nævnte faktorer, for at den tænkte søsætning i bedstecald må udskydes med et år eller to.

Men så er der heldigvis de steder, hvor det lykkes. Forrige år kunne driftige folk i Aabenraa, nyde frugterne af deres arbejde gennem næsten 20 år, da Enevold Hansens skærgårdskrydser "Najaden" officielt kunne præsenteres. Stort set samtidig kom et andet – og længerevarende – projekt under sejl for første gang: replikaen af Benzon-kutteren Caroline, der var Danmarks første båd konstrueret ene og alene med lystsejls for øje.

Det arbejde har initiativtageren Asger Nørlund Christensen skrevet en bog om. Og her skal arbejde forstås som langt mere end, hvad hænder kan forme. Matematik, æstetik og

dybtgående research er gået hånd i hånd med bearbejdning af svære livskriser, traditionelt håndværk og her-og-nu løsning af praktiske opgaver. Der var langt mellem de lette løsninger, da Caroline tog form.

Bogen falder i 3 hovedafsnit: forfatterens baggrund, tilbivelsen af Caroline og rids den oprindelige Carolines historie. Alle dele er rigt illustreret. Måske endda lige i overkanten i den del, der omhandler byggeprocessen. Med ønsket om også at dokumentere de mange processer fotografisk, er billedstørrelsen blevet lige lille nok. Som mere end antydning titlen er Drømmen om Caroline er en beretning om at have en drøm. Især i de indledende kapitler kommer forfatteren vidt omkring begreber som dannelse og udvikling, fordi det også er en meget personlig beretning om et menneske og en ambition. Men heldigvis for læsere med udpræget maritime interesser, bliver begreberne hele tiden tæt spundet ind til den konkrete fortælling om det kommende træskib. Og forhåbentlig uden at plot-spoile fortællingen må man sige, at processen var fulgt af et stort antal plager.

Lige så forstemt det opleves at følge forfatterens personlige udfordringer undervejs, lige så veltillfreds kan man læne sig tilbage, når han alene eller i fællesskab med en lang række specialister skal tage vigtige beslutninger om Caroline og bygningen af den. I modsætning til bådebygning i almindelighed var der ingen færdige tegninger af Caroline. Adskillige dimensioner kunne med nogen sikkerhed beregnes, men andre måtte aktørerne tage stilling til ud fra falmende fotos,

forholdsregning og generel erfaring med traditionel byggeskik. At Caroline er under sejl er noget af en be-drift.

Asger Nørlund Christensen kom vidt omkring under sin årelange research for at skaffe tilstrækkelig viden om fartøjet. De intensive studier af Caro-line bragte forfatteren meget tæt på konstruktøren Benzon og hans virke som bygmester. Det udmøntede sig i en sidegevinst i form af en bog om Benzon og hans skibe.

Den maritime kulturarv har en meget bred vennekreds over hele landet, og der er grøde i aktiviteterne i alle landsdele. Samtidig må vi erkende, at der også hele tiden hugges fartøjer op. Vi kan stadig fremvise klasse-spidsgatter i alle størrelser sammen med Folkebåde og Juniorbåde, men mange af de bådtyper, der var synony-me med den tidlige lystsejlads få årtier efter Caroline er væk: Terner-ne, Ællingerne. Enkelte Måger findes endnu, men ellers må vi se i øjnene, at de fleste af de typer, der kende-tegnede sejladsen for bare 100 år siden, stort set er væk.

Så kan vi bare håbe på, at der kom-mer en Asger forbi.



Asger Nørlund Christensen
Drømmen om Caroline – at bygge et træskib og historien bag
Muusmann Forlag
260 sider illustreret, Kr. 300,-

Yachtloggen er tilbage på sporet

Af Dorthe Christensen og Preben Sørensen

DFÆLs registeransvarlige

I flere år har Yachtloggen (yachtloggen.dk) levet en lidt skyggefuld tilværelse ude på det store Internet. Efter at tre organisationer (se faktaboks) havde brugt en del tid på at digitalisere gammelt arkivmateriale og konstruktionstegninger, stoppede projektet med at få materialet online. Årsagerne er mange og de fleste fortaber sig lidt i tekniske forklaringer – som det ofte sker med den slags.

Hvorom alting er, som man jo siger, når man gerne vil fremad: DFÆL har aldrig tabt interessen for at få de mange fartøjer lagt offentligt frem, og nu er vi meget tæt på. Alle data er sådan set på plads og i disse uger kører vi en række test, som skal kvalitetssikre de mange tusinde rækker med fartøjer, konstruktører, bådbyggere og værfter fra de to registre fra 1937 og 1962.

Når vores test er gennemført, vil vi åbne op for de to registre under Fartøjsregistret på DFÆLs hjemmeside. Her vil det være muligt at søge og få vist fartøjerne, og det vil være muligt at søge på tværs af alle tre registre.

Vi betragter de to digitaliserede registre som historiske. De kommer med andre ord med de fejl og mangler, der var, da de blev oprettet i sin tid og vi vil ikke rette eventuelle fejl eller mangler. Til gengæld vil vi gøre en indsats for at binde de fartøjer sammen, som optræder i to eller flere af registre.

Samlet set kommer de tre registre til at bestå af knapt 5.000



fartøjer, hvoraf en stor del af dem vil være omtalt i alle tre registre. Det er et stort – men også nødvendigt arbejde at binde registrene sammen. De fartøjer som findes i to eller alle tre registre, skal referere til hinanden, så brugeren kan få vist alt hvad man vidste på et givent tidspunkt.

Registret fra 1937 er afgjort det mest omfattende. Oplysningerne om de enkelte fartøjer er utroligt omfattende, så det er muligt at se hvor mange tanke der var om bord, hvilken kapacitet de havde, om det var en to- eller fire-takts motor, dækstype, materialet til aptering, antal master, osv. Hverken DFÆLs eget eller 1962-registret kommer i nærheden af dette detaljeringsniveau. Også antallet af fartøjer tager rekorden. Mens vores eget register i DFÆL er omkring 1.100 fartøjer og 1962-registret er på ca. 1.300, når 1937-registret på imponerende 2.500 fartøjer.

For dem af os, som er belastet af interessen for registrering af den sejlene kulturarv og formidling af samme, er det et festfyrværkeri af data, vi skal til at arbejde med. Og du er også velkommen.

Der er så mange ender at tage fat i, at det kan være lidt overvældende for det lille team af registeransvarlige, så kunne du tænke dig at give et bidrag, er du meget velkommen. Det skal naturligvis være båret af interesse, så hvis du kun interesserer dig for Kragejollerne eller de platgattede, de lange slanke, dem uden køl, de klinkbyggede, de rigtig gamle – så kommer vi dig i møde med netop din niche.

En styregruppe overtager ledelsen

Selvom vi står overfor en egentlig lancering af yachtloggens data på DFÆLs hjemmeside, vil der fremover blive behov for yderligere forbedringer og tilpasninger.

Svendborg Museum har ønsket at udtræde af det fælles arbejde og DFÆL og DMfL har derfor givet hinanden håndslag på at løfte opgaven sammen. For at sikre fremdriften, har de indgået en samarbejdsaftale. Det centrale i aftalen er at det bliver en fælles styregruppe, der kommer til at lede

arbejdet med registret, mens DFÆL bliver udførende på opgaverne.

I løbet af foråret 2024 vil styregruppen mødes og tage stilling til den endelige lancering af den nye Yachtlog – det vil vi selvfølgelig fortælle meget mere om her i bladet, på hjemmesiden og i vores nyhedsbrev.



Fakta

I 2015 modtog DFÆL, Danmarks Museum for Lystsejls (DMfL) og Svendborg Museum fondsbevillinger fra Augustinusfonden og A.P. Møllers Støttefond. Opgaven lød på at etablere en "Yachtlog" til sikring af oplysninger om dansk lystsejls for eftertiden.

Arbejdet bestod primært i at skanne de to registre fra 1937 (Kendingsbog for danske lystfartøjer 1937) og 1962 (Danske både), samt de mange hundrede konstruktionstegninger, som på daværende tidspunkt blev opbevaret på DMfL.

Siden udgangen af 2017 har de mange data ligget på domænet yachtloggen.dk og der har været arbejdet med at få en brugervenlig grænseflade på plads. På grund af en række tekniske og organisatoriske udfordringer, har vi valgt at flytte alle data til DFÆLs egen

Invitation til DFÆL fra Kerteminde Sejlklub:

Tibbe Memorial Cup 2024

Kerteminde 23-25 august



Af Per Buch, Kerteminde Sejlklub

Kære folkebådssejlere og folkebådsinteresserede i DFÆL.

Kerteminde Sejlklub har jo ambitionen om at lave et stort internationalt folkebådsstævne den sidste weekend i august.

Vi kom godt i gang i 2023 med deltagelse fra Sverige, Tyskland og Danmark og vi fortsætter i 2024 og årene fremover.

Tibbe Memorial Cup fejrer folkebåds-klassen generelt og Tibbe specielt. Tibbe er i dag museumsskib på Danmarks Museum for Lystfartøjer i Svendborg, hvor hun yder sit otium, men hun har haft enorm betydning for udviklingen af folkebåds-klassen, både i Danmark og internationalt. Hun lagde nemlig skrog til glasfiberformen, der siden er blevet brugt til at fremstille flere tusinde folkebåde, heraf mere end 1100 på Folkebådscentralen i Kerteminde. En både sportslig og erhvervsmæssig succes.

Indtil 1976 var alle folkebåde bygget i træ, men det var dyrt og omkostningstungt at vedligeholde. Driftige folk, med Erik Andreasen i spidsen, besluttede sig for at forsøge at lave en glasfiberudgave og dermed sikre klassens overlevelse, og resten er historie. Folkebåds-klassen, designet i 1941 efter en designkonkurrence i Skandinavisk Sejlerforbund, er i dag blandt Europas største og mest aktive klasser, og tusindvis af sejlere

har sejlet eller sejler stadig Folkebåd, både kap- og tursejlere. Alene i Danmark er der mere end 500 både, hvoraf ca 200 medlemmer af Dansk Folkebådsklub. I både Sverige og Tyskland er tallene endnu højere.

Vi er klar over, at der er mange, der ikke sejler kapsejlad, specielt i ældre træfolkebåde, og som noget nyt laver vi nu "*Tibbe Memorial Social*", hvor der om lørdagen arrangeres en hygge-distancesejlads ("*cruisingklasse*") Romsø Rundt. Her får den "ikke kapsejlende" del af klassen mulighed for en venskabelig dyst blandt ligesindede samtidigt med, at kapsejlerne

dyster på banen udfor Kerteminde Marina. Måltagningen bliver i bassinet i Kerteminde Marina, så der bliver noget at se på for interesserede på Kerteminde Marinas nye havnemole. Her vil kapsejlernes "showbane" også blive taget i mål, ligeledes lørdag eftermiddag,

og det er ambitionen også at tiltrække nogle af de mange sejlere, der ikke sejler Folkebåd, men gennem årene har stiftet bekendtskab til klassen, til Kerteminde og få en folkebådssnak.

Igen i år laver vi en differentieret gebyrbetaling for deltagelsen. Udenlandske og cruisingmandskaber deltager gratis og der er differentieret gebyr for danske mandskaber, der tager højde for transportudgifterne. Endvidere vil der blive arrangeret "stumpemarked", hvor der er mulighed for at købe brugt grej og sejl til fornuftige priser. Disse tilbud henvender sig især til cruisingbådene. ➔



Søndag formiddag vil den mangeårige folkebådssejler og bådbygger Lars Bræstrup holde foredrag om vedligeholdelse, tursejlad og meget mere. Her vil der blive rig mulighed for at stille spørgsmål og få gode råd til både træ og glasfiber.

Vi lægger op til en folkebådsfest med sponseret middag lørdag aften og en masse kammeratlig snak og samvær, helt i folkebådsklassens ånd.

Programmet for Tibbe Memorial Social

Fredag 23. august: Ankomst, stumpemarked og fællesspisning i Kerteminde Sejlklubs klubhus kl 19.

Lørdag 24. august kl. 10.00: start på distance/cruisingsejladsen. Efter sejladsen pølser og moleøl, stumpemarked. Festmiddag i klubhuset kl. 19 med præmieuddeling for dagens distancesejlad.

Søndag 25. august kl. 10.30: Folkebådssnak v/ Lars Bræstrup, stumpemarked. Moleøl og pølser, når kapsejlerne kommer i havn.

I behøver ikke gyldigt målerbrev til distance-sejladsen. Eneste krav er, at der kun sejles med storsejl og fok. Rullefok og –storsejl m.v. er helt i orden.

Deltagelse i løjerne er gratis for cruisingsejlerne udover et beskedent beløb til fællesspisning fredag aften.

Havnepenge før, under og i dagene efter stævnet er der sørget for.

Tilmelding er nem. Send blot en mail til: per.buch926@gmail.com inden 18. august, men meget gerne før.

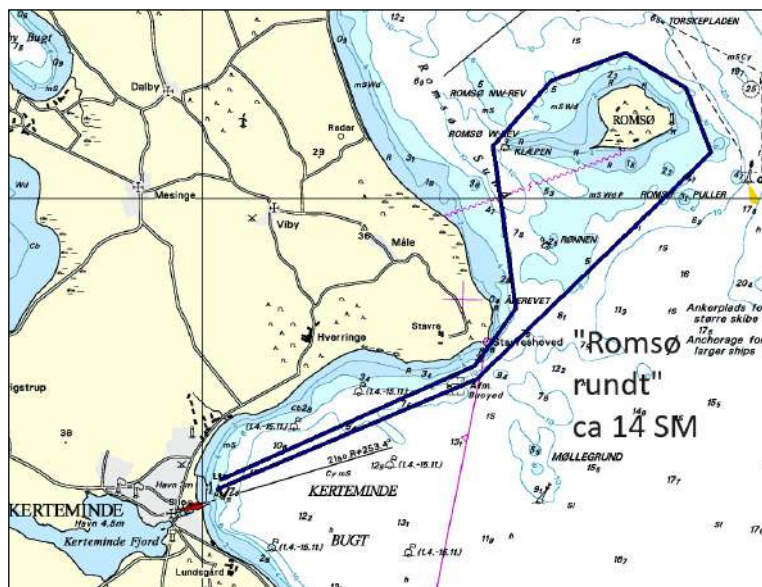
Spørgsmål besvares naturligvis også på mailen, alternativt ring til undertegnede på 4098 0801.

Vi glæder os til at se Jer i Kerteminde

Venlig hilsen, Per Buch

Kerteminde Sejlklub

"Romsø rundt" ca 14 SM.



Den nye Tibbe fra 1969.



DFÆL

Nyt fra foreningen

UDEBLIVER BLADET?

Det sker, at Klassisk Træbåd ikke når frem til enkelte af vores medlemmer. Og det er også sket, at bladet enten er gennemblødt eller itu. I så fald må du meget gerne kontakte Medlemssekretariatet på mail: medlem@defaele.dk eller ringe til kasserer Dorthe Christensen på +45 2010 7141.

HJÆLP TIL SOMMERSTÆVNET I HORSENS

Der er brug for hjælpere ved sommerstævnet i Horsens 11. til 14. juli. Du bestemmer selv, hvor meget du vil lave. Meld dig til stævnegruppen, så kan du selv være med til at få lavet et godt stævne.

Kontakt Ole eller Jørgen, deres mailadresser m.v. står på side 2 her i bladet.

SKIFT DIN STANDER

Trænger båden til en ny stander? Det klarer du ved at bestille en ny hos Dorthe. Send en mail med din bestilling til medlem@defaele.dk

EPIFANES
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

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

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

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

Giver en ubeskrivelig hård og spejlglat 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 spartelexoxier, 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 omfugning.

WEST SYSTEM
BRAND

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.

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


HF Industri & Marine ApS



YACHT REFITS

HCC BOATYARD
MARSTAL, DENMARK
WWW.HCCB.DK



KALENDERANSVARLIG TIL KLASSISK TRÆBÅD

Har du lyst til at sørge for indhold til en kalender med tid og sted for begivenheder i træsejlernes verden? Stævner, blade, møder, arrangementer og så videre? Vi har tidligere haft sådan en kalender, men mangler nu en person, der vil holde den ajour. Noget for dig? Så kontakt bladets redaktør, Preben. Du finder Prebens kontaktdata på side 2 her i bladet.

VIL DU VÆRE BUTIKSBESTYRER?

Vi er løbet tør for T-shirts og den slags grej med DFÆL logo. Ingen i bestyrelsen har haft mod til at tage fat på at finde varer og til at drive sådan en mikrobutik. Måske kunne det være noget for dig? Kontakt Dorthe på medlem@defaele.dk

DFÆL Tovholderne

Formand til 16. marts

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

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 2024

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

Registreringsbeviser

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

DFÆL, foreningen Kalender

16. marts 2024:

Generalforsamling 6. juni 2023 hos
KAS, København

15. til 23. juni 2024:

Classic week

11. til 14. juli 2024:

Sommerstævne i Horsens.

29.april 2024:

Deadline Klassisk Træbåd.

2. september 2024:

Deadline Klassisk Træbåd.

4. November 2024:

Deadline Klassisk Træbåd.



Velbygget 38 m2 spidsgatter

L/B/D: 28'; 2,15;1,65; 5,6 ton; Motor:
Yanmar Diesel 20hP; Bermuda-rig
Skrog er fyr på eg, renskrabet i 2021 og
behandlet med linoliemaling. Originalt
dæk i lærk. Ruftag i Oregon pine med
glasfiber udvendigt. Cockpit- og rufsider
er i mahogny. Rufsider og dæk er be-
handlet med coelan.

Interiør: 2 køjer i kabine og 2 i fore
peak. Pantry med 2 gasblus, vask, ind-
bygget vandtank og køl. Dieselfyr. Navi-
gation, autopilot og vhf.

Sejl er relativt nye. Der er tre størrelser
forsejl og en gammel spiler, samt et stel
bomuldssejl. Bådvogn og vintertelt
(Dancover) kan medfølge.

Bygget på Nakskov Værft af Johan Lar-
sen i 1938.

Kan ses i Skælskør.

Pris-idé: 25.000 kr

Kontakt: Klaus Gerhard Hansen:

Klaus.hansen@os.dk; +45 2172 2251





Berg Spidsgatter

Køn og velsejlende 26 m² Berg Spidsgatter fra 1937 sælges.

Kalmar fyr på eg og ask.

2 køjer.

Diverse sejl og udstyr

Marstal motor fra ca. 1972

Nye rustfri kølbolte, kølplanke mm

Ligger i Roskilde.

Pris 25.000 DKK

Henvendelse Michael.

spidsgatter@hotmail.com



På kryds og tværs i KLASSISK TRÆBÅD

	STOP- PER- KNOB	LÆK BETIN- GELSE		DRENG	ISSE	PIGE	KUTTER- TYPE	TANKE	TO ENS	»Ø«		FISK VINKEL	CIFFER	HVILE		KROG	TONE	
1		1																DYGTIG RORS- MAND
LYKKELIG SEJLER		2								3		ENG.. NEJ KURSER			PIGE	KÆLE		
VAND- FAST				SIDE- MAND JEG					INSTRU- MENT	ÅBNE						4		ARBEJDER
DAMP			TO ENS			DRYSSE	USLEBET JAG				STOF SOVESTED						GAMMEL ØRETÆVE	
GEN- STAND					FEST FLAG					LUGTET	5			AKTUEL SPIDS		6		
GUD			TIT RAK					LEGEMS- DEL	SMERTE			ARB.TILSY- NET ENERGI			LØB			
		ADAMS SØN		MÅL »BESÆT- NING«			PIGE MÅL				STOF LYD				DRENG GUDINDE			
BINDE- BÅND									INSTITUT					RETNING FARTØJ			VOKAL ORGA- NER	
TUNGT KNOB						KANT	PIGE								UDRÅB			
				7	FLOD PÅ REG- NING				VOKALER LEVER			VANDRE		SPILER BELØB				
2													8		NEDBØR			
		3					KURS	9					GRØNT					

Gorm

- 1 Sprydstagsrig

2 Ugentligt krydstogt

3 Sejlerkammerater
- 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 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.

Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 1. maj 2024.

Husk navn og adresse

1

2

3

4

5

6

7

8

9

I bladet skriver Carl Mangor om de 15 kvm sejlbåde, der en gang var populære. Her er det "Slap-A" i svag vind på Svendborg Sund

