



Klassisk

TRÆBÅD

Nr. 161 vinter 2024-2025

STORMSVALA OG WISHBONE RIGGEN

- ★ Piratjollen
- ★ KTS Torsdagssejladser
- ★ Fotokonkurrencen
- ★ Frederikshavnerfest
- ★ Generalforsamling
- ★ Sommerstævne 2025



Nr 161, vinter 2024-2025

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

Redaktion og annoncer

Preben Sørensen
bladet@defaele.dk
+45 2175 2070

Læs om annoncering på hjemmesiden under køb og salg

Tryk og layout

Tryk: Step, Svendborg
Layout: Simon Bordal Hansen

Annoncepriser

Medlem: Gratis for 1/2 side med foto og tekst. Værdi: 600,- kr. Bringes i to numre.

Ellers samme priser for alle:

1/2 side i to numre 600,- kr

1/1 side i to numre 1.200,- kr

Forhandler: Kontakt redaktionen.

Hjemmeside

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

Næste nummer

Deadline 3. februar 2025.

Udkommer 3. marts 2025..

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

Rasmus Højring

Formand

Finsensvej 78, 5. Tv

2000 Frederiksberg

+45 5250 3273

formanden@defaele.dk

Ole Olsen

Næstformand

Egelundsvej 4

3630 Jægerspris

+45 2087 2400

strixole@outlook.dk

Dorthe Christensen

Kasserer, sekretariat

Phillip de Langes Alle 7A

1435 København K

+45 2010 7141

dorthe.erik@hotmail.dk

Jørgen Heidemann

Skovbakken 22, Skt. Klemens

5260 Odense S

+45 4098 0402

jhe.hjem@webspeed.dk

Preben Sørensen

Redaktør

Ladby Longvej 29

4700 Næstved

+45 2175 2070

bladet@defaele.dk

Lone Weiland

Suppleant

Peter Hansen

Suppleant

Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved Dorthe Christensen.

+45 2010 7141

medlem@defaele.dk

Lokale initiativer

Ø-Havet, Sydfyn

Carl Mangor, +45 5058 1055

c.mangor@gmail.com

Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe, +45 4088 1900

traesejlere@gmail.com

www.traesejlere.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen, +45 2049 3774

birger-bp@webspeed.dk

Træskibsforeningen i Århus

Nina Bargisen, +45 2128 7438

formand@tsa.dk

tsa.dk

Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

Asger Brodersen, +45 6160 147

asgerbrodersen50@gmail.com

www.nordvestjyskfjordkultur.dk

Hal 16, Helsingør

Henrik Buchardi, +45 2122 6114

bestyrelsen.hal16@gmail.com

www.hal16.dk

Indhold

| | |
|---|----|
| <i>Wishbone riggen</i> | 4 |
| <i>Torsdagssejladser KTS</i> | 11 |
| <i>Generalforsamling</i> | 16 |
| <i>Nye medlemmer</i> | 17 |
| <i>Piratjollen</i> | 18 |
| <i>Fotokonkurrencen</i> | 24 |
| <i>Min yndlingsbog</i> | 26 |
| <i>Jubilæum i Frederikshavn</i> | 28 |
| <i>30 år uden en skramme</i> | 30 |
| <i>Nyt fra DFÆL, annoncer og krydsord</i> | 32 |

Billedet på forsiden: Det smukke skib Stormsvala med den unikke Wishbone rig. Billedet er fra Sejl og Motor..

Wishbone riggen

Fra Sejl og Motor, 1941

Tekst og figurer: "Mascot"/ Sejl og MOTOR nr 2, 1941.

Forord: Jørgen Heidemann

Forord

På min årlige augusttur 2023 var jeg inviteret indenfor hos Per Hansen i Rønbjerg (Løgstør-egnen). Per har skrevet flere artikler til bladet og et solidt bidrag til artiklen om farvandsafmærkning i nr 155. Udover nogle hyggelige ti-

mer fik jeg foræret nogle indbundne dubleteksemplarer af Sejl og Motor, hvor der i årgang 1941 er et par interessante artikler om både med den meget sjældne Wishbone rig. Selv har jeg hidtil kun en enkelt gang (nov. 2020) set en wishbone-rigget båd, men kun på afstand i Lillebælt. Selve rigtypen så jeg første gang som windsurfer-rig på en sydvestfransk strand i 1973, da denne sport var et nyt fænomen.

Den første artikel kommer her.

"Stormsvala" - beskrevet af pseudonymet "Mascot":

Danskbygget Skonnert til USA, hvis rig vækker stor opmærksomhed i Amerika

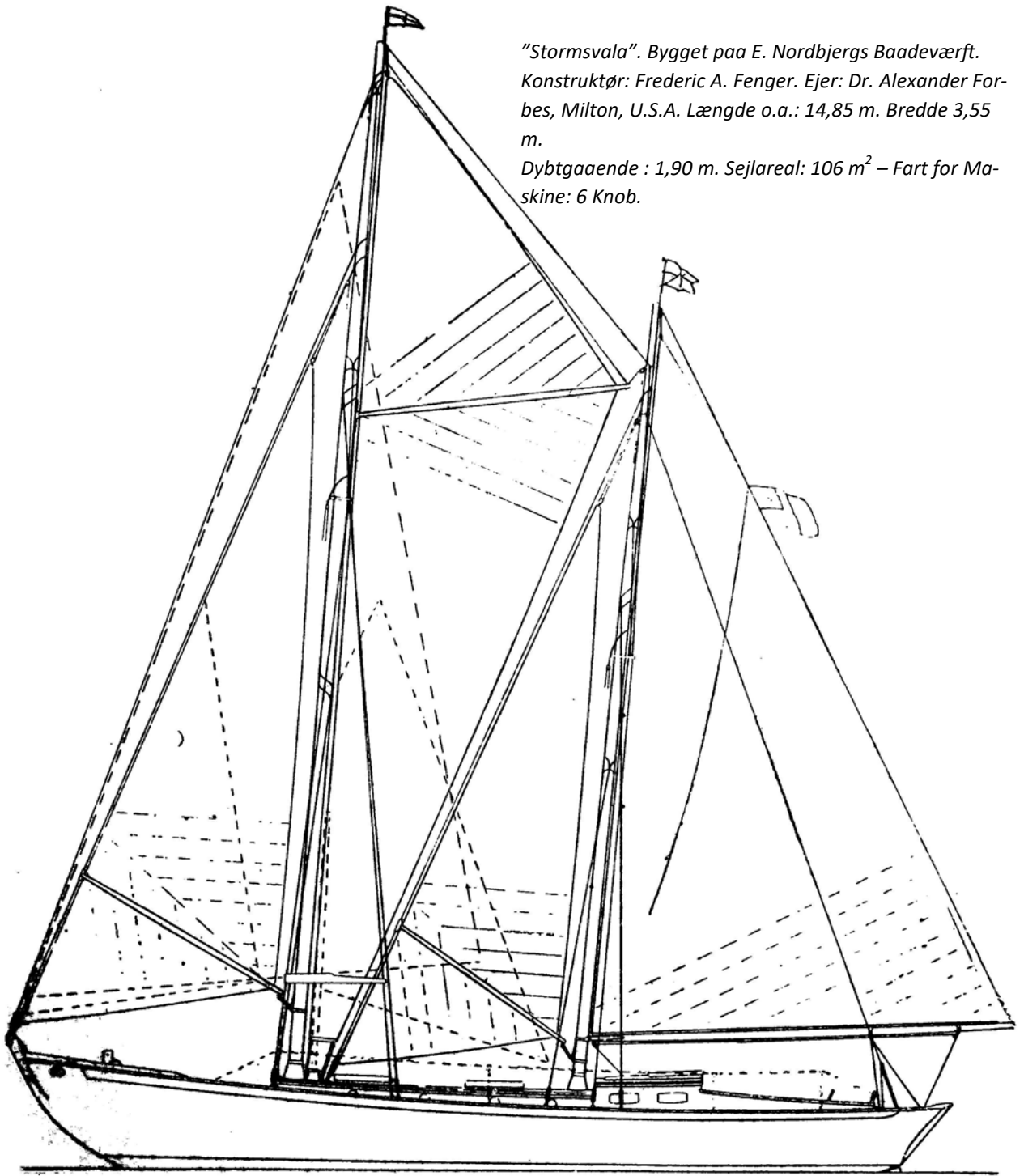
I Foraaret 1938 afleverede Baadebygger Nordbjerg en nybygget Skonnert til en Amerikaner. Alt i dette Fartøj var dansk Arbejde lige fra Kølen til den ret ejendommelige Wishbonerig, der dog ikke er identisk med den Rig, vi kender fra tyske og andre fremmede Fartøjers Besøg i vore Farvande. "Stormsvala"s Ejer tog straks efter Søsætningen ud paa et 1100 Sømil's Togt i Østersøen og den botniske Bugt. Om Riggen udtaler han efter Togtet, at den stod fuldt saa fint efter den lange Sejlads som den Dag, han lettede fra København.

Den ny Rig, som Amerikanerne kalder: "The main trysail rig", er Wishboneriggen i videre Forstand, idet baade Forsejl og Stagejl er forsynede med de saakaldte Wishbones.

Lige som den berømte Westminster Radering, der begyndte som en Maaneskins-Fantasi , men endte som et fuldkomment Studie af Sollyset, saaledes blev ogsaa den originale Idé til et enkelt Sejl – om hvilket en ældre Sejler bemærkede: "Ja, nu kan du rebe Topsejlet fra Dækket" – til en helt ny

"Stormsvala". Bygget paa E. Nordbjergs Baadeværft.
Konstruktør: Frederic A. Fenger. Ejer: Dr. Alexander Forbes, Milton, U.S.A. Længde o.a.: 14,85 m. Bredde 3,55 m.

Dybtgaaende : 1,90 m. Sejlareal: 106 m² – Fart for Maskine: 6 Knob.

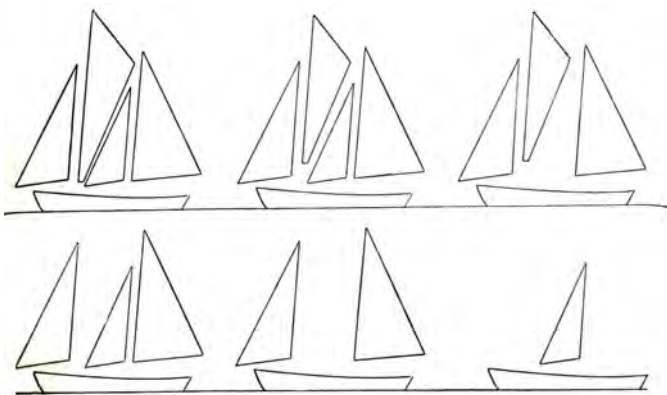


Rig, hvor Sejlcentret altid holdt Balancen under enhver Form for Reduktion af Sejlfladen.

Konstruktør Frederic A. Fenger har gjort en Række Forsøg med denne Rig og giver en del Oplysninger om den i det amerikanske Tidsskrift "Yachting".

I nedenstaaende Tabel findes alle Fartøjets Sejl opført samt deres procentvise Del af det samlede Sejlareal og Størrelsen i m². Totalsummerne nederst angiver Sejlarealet efter de respektive Reduktioner af Sejlene samt den procentvise Del af det samlede Sejlareal.

| | Alle Sejl | Reduktion: | | | | | |
|-----------------------|-----------|------------|------|------|------|------|------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Fok | 22 0/0 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 |
| Main trysail | 32 0/0 | 24,4 | | | | | |
| Main trysail Nr. 2 .. | (22 0/0) | (17,0) | 17,0 | 17,0 | | | |
| Mesan Stagesejl | 13 0/0 | 10,3 | 10,3 | | 10,3 | | 10,3 |
| Mesan | 33 0/0 | 25,2 | 25,2 | 25,2 | 25,2 | 25,2 | |
| | | 77,1 | 69,7 | 59,4 | 52,7 | 42,4 | 10,3 |
| % af hele Arealet | | 100 | 90 | 77 | 68 | 55 | 13 |



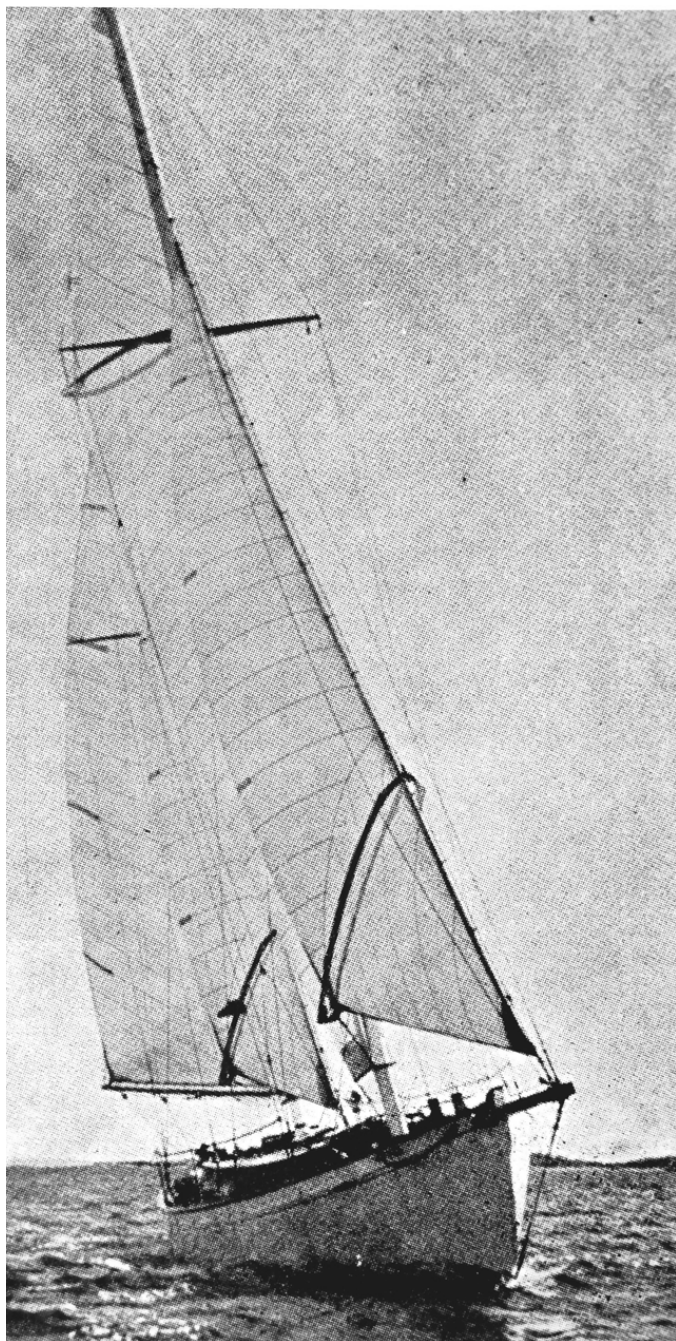
Det vil heraf fremgå, at man er kommet dertil, at enhver tænkelig Reduktion af Sejlarealet er mulig uden at ty til rebning af de enkelte Sejl, en Behandling af Sejlene, der aldrig

har været yndet af den Sejler, der satte pris paa at bevare Sejlernes gode Facon. Det er i de fleste Tilfælde ogsaa lettere at bjerge et Sejl end at rebe det, hvadenten det nu gøres ved at rulle paa Bommen eller ved Hjælp af Rebliner.

Det er meget let at haandtere det enkelte Sejl, hvoraf det største kun er 33 % af det samlede Sejlareal. I smaa og krogede Havne, hvor Manøvreedygtigheden er mere fordelagtig end stor Hastighed, er det behageligt at kunne lette under Fok og Mesan. Det forholdsvis store Mesansejl vil til Stadighed holde Fartøjet i Vinden, medens man ordner Fortøjning eller Anker, og naar man letter, vil Forsejlet faa Baaden til at falde af til den ønskede Side. Naar man er klar, vil Skibet kunne styre sig selv, medens Ankeret bringes paa Plads, og den vil fortsætte med det og forsøge Farten, eftersom Mesan Stagesejl og "The main trysail" sættes. Det er Arbejde for en enkelt Mand, og hvor man kan tage sig Tiden til det.

Naar man ankommer til en lille Havn i en frisk Brise, bjerges Mesan Stagesejlet først. Dernæst fires The main trysail af og anbringes i Kransen agten for Stormasten, eller det hugges af og stikkes i Pose. Ingen af disse Manøvrer tager længere Tid end at bjerge og pakke et Storsejl sammen. Skibet er nu under en passende og moderat Fart, og det kan gaa over Stag og blive behandlet på enhver ønskelig Maade.

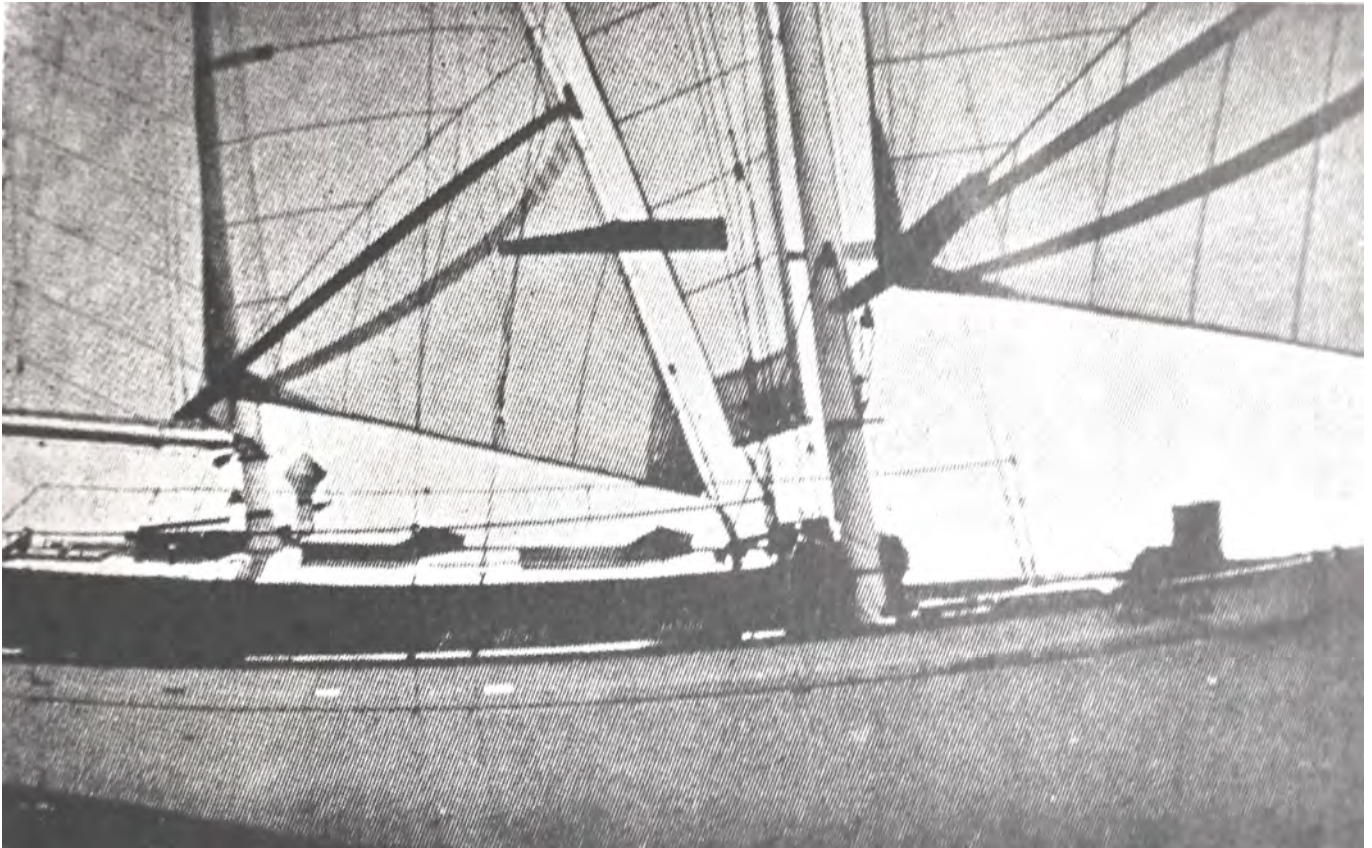
Under de første Forsøg med denne Rig blev man meget hurtigt klar over, at det ville være bedre med en handigere Fastgørelse af den underste Halsbarm til the main trysail, der dengang stod paa Masten et Stykke over Dækket. I Stedet for at føre Mesan-Stage til Agterkanten af Stormasten, maatte der være en Mulighed for at flytte det agterover og anbringe det paa Ruftaget eller i Dækket. Ved at eksperimentere med dette fandt man paa at gøre Stage flytteligt, og opfandt hertil "The Bear Trap".



Denne "Bjørne-Fælde" består af en kraftig Løjbom eller Skinne med en Klo i hver Side, hvorpå Staget vandrer, saaledes at det kan flyttes noget ud i Læ eller Luvart. Halet til Bidevind føres Sejlet i Læ, hvorved der opnaas en bredere Kanal bag Mesansejlet uden at slaa Bagvind i det. Naar man gaar over Stag, aabnes Kloen paa Enden af Skinnen, og Stagget gaar automatisk til den modsatte Side, idet man gaar på ny Bov. Naar Vinden er tværs, staar Mesan-Stagejlet til Luvart, hvor det trækker bedre, end hvis det stod Midstkibs. Da Stagejlet er fastgjort i tre Punkter, kan man let hale Halsen til Luvart selv i en kraftig Brise. Disse to Midstkibssejle vil være lige saa virkningsfulde som et enkelt Storsejl af samme Højde og Areal.

Ved Anvendelsen af den tvedelte Gaffel (Wishbone) er Trykket paa Skødet, der gennem en Blok meget nær Toppen af Mesanmasten føres ned til Dækket, reduceres til et Minimum, kun det, der er nødvendigt for at bringe Sejlet i Stilling uden at skulle strække Ligene ud. Størstedelen af Ligttrykket bæres af Gaffelen, den resterende Del overføres ved Trykket mod Stormasten. Paa et Skib, der har et main trysail paa 24 Kvm. , er Skødet enkeltskaaet, og det kan trimmes selv i haardt Vejr af en enkelt Mand og uden Brug af Spil. I en kraftig fuldt Sejls Brise er Trykket ca. 25 kg, og hvis Mand og Mast ikke kan holde til det, kan de lige saa godt gaa over Bord. (denne sætning er jeg ikke så stolt af at gengive, J. He.)

"The main trysail rig". Bemærk Mesan-Stagejlet, der staar udenfor Skibets Diametralplan. Paa Bidevind i læ Side af "The Bear Trap"



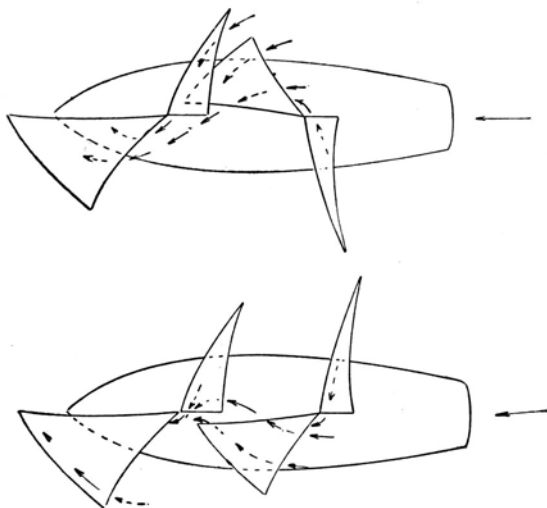
Fokken er 14,5 m², men alligevel kan den med Lethed og uden anvendelse af Spil hales ved et to-skaaret Skøde, der stå på Stormasten, over et par Blokke føres det ned langs Ruftaget og ud agter til Cockpit'en.

Formen paa et main trysail, smalt forneden og med hele Bredden samt Trykket fra Gaffelen foroven, alt samlet paa øverste Trediedel af Masten, fordrer selvfølgelig en særlig Afstivning. Salingshornet er anbragt nær Gaffelens Støttepunkt paa Masten og er ved hver Nok paa Underkant forsynet med et særligt Beslag, der ender i to Øjer. Fra Toppen føres en enkelt Wire ned til Overkant af Salingshornet, herfra deles Vantet i to Ben, der er fastgjort i Dækket med en

Afstand af ca. 1½ Meter. Den forreste staar foran for Masten, dog ikke længere fremme end at den ikke generer for Fokkens Wishbone. Paa denne Maade skal enhver Vridning af Masten kunne undgaas. Yderligere staar Undervantene, der gaar direkte paa Masten, med en indbyrdes Afstand af ca. 1,65 m.

De første fartøjer med denne Rig havde deres Wishbone fast paa Masten, men det viste sig snart at have flere Mangler. I haardt Vejr, naar Fartøjet gik for et eller to Sejl, stod den tvedelte Gaffel alene tilbage højt oppe i Riggens mellem de to Master, og det var saa at sige umuligt at faa den surret fast, saa den blot stod nogenlunde roligt, den gjorde Skibets i Forvejen kraftige Bevægelser i Søen til en uudholdelig Slingren. Endvidere var det vanskeligt at faa Sejlet strakt ordentligt ud i Gaffelen, og det paa en saadan Maade, at det stod lige godt, hvad enten man sejlede Bidevind eller Rumskøds. I de moderne Fartøjer er Gaffelen derfor altid til at fire af, og Sejlet fastgøres da ogsaa i Gaffelen, medens denne endnu befinder sig på Dækket.

For Vejret er Riggens god, naar den sættes rigtigt. Mesanstagejlet er effektivt med dets luv Stilling paa "the Bear Trap", og Fokken faar mere fri Vind grundet det smalle main trysail. Med Vinden ret agter ind, vil det være fordelagtigt at sætte Mesanen og Fokken ud til samme Side, medens



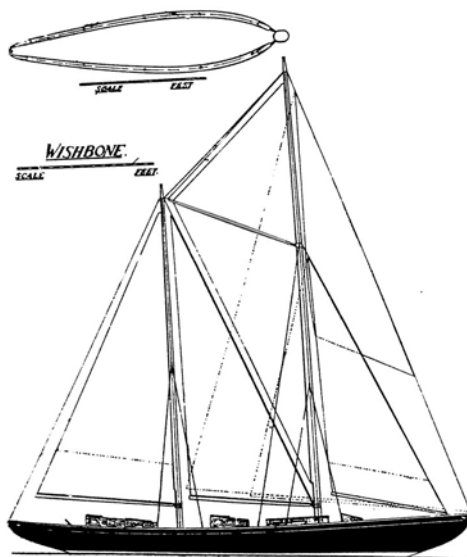
Paa Læns. Vinden ledes fra Sejl til Sejl. Øverst: den rigtige Stilling af Sejlene. Nederst: forkert. Mesanstagejlet dækker Fokken.

Sejlene mellem Masterne sættes ud til den modsatte Side. Derved vil Vindstrømmen ikke blive brudt paa noget Punkt, og Sejlene vil dække hverandre mindst muligt. Naar Sejlene bjærges, vil Gaffelen holde dem fri af Dækket, og i haardt Vejr vil de da være til udmærket Støtte for Mandskabet. En ikke at for tyk Mand kan ikke forlange bedre Fodfæste paa Bovsprydet end med Hoved og Overkrop op gennem Fokkens Wishbone.

Dette er i Hovedtræk, hvad Konstruktøren til "Stormsvala" fortæller om "the main trysail rig". Det er vanskeligt at finde en Oversættelse til det amerikanske Navn. The main trysail er nemlig det sejl, der først bjærges, naar det begynder at blæse, derfor synes det noget misvisende at kalde det Stormsejlet. Maaske skulle vi kalde den "Stormsejlsriggen", i Relation til Idéen ved denne Rig, at bjærge hele sejl i Stedet for at rebe dem. Men endnu har vi jo ikke nogen dansk Repræsentant for Riggens, saa Spørgsmaalet er ikke særlig aktuelt.

Der er selvfølgelig Idéer ved den nye Rig, der er af Interesse, men Teknikken kan ogsaa gaa for vidt og være blind for, hvad Øjet ser, for en smuk Sejlføring kan man absolut ikke kalde "the main trysail rig".

Disse "Flipstivere" til Sejlene og Sejl, der slet ikke overlapper, er lidt af en overraskelse for os nu, hvor vi er blevet vænnet til store Genuafokke, der overlapper hele Storsejlet, saa det er nødvendigt at bygge et særligt Cockpit til Skødehaleren helt ude paa Hækken, men Overraskelsen vilde blive endnu større den Dag, vi saa "the main trysail rig" ført til den yderste Grænse, og den blev præsenteret for os med Wishbone paa Mesanmasten. Konstruktøren Frederic A. Fenger tænker paa det til sig egen Baad, saa det er ikke helt fri Fantasi.



FAKTA OM WISHBONE RIGGEN

Denne rigtype knytter sig udelukkende til flermastede sejlfartøjer.

HVIDE SEJL, udgave 1947 skriver side 112 følgende:

Da Uffa Fox i 1934 tegnede den 90 Tons store Ketch "Wishbone", valgte han den saakaldte "Wishbone"-Rig, fordi denne krævede det mindste Mandskab.

"Wishbone"-Riggen er opfundet i Amerika, og blev først anvendt i Havkrydseren "Vamarie", kendt for sine talrige Sejre i Bermuda-Løbene.

I dette Fartøj var "Wishbone"-Riggen en Sukces, men siden har man ofte hørt, at Riggen svigtede.

Øverst ses den dobbelte Gaffel, gennem hvilken Sejlet føres. Sejlet skødes ved Mesantoppen.

Det er denne dobbelte Gaffel, der har givet Riggen Navn, fordi Gafflen med lidt Fantasi kan minde om et "Wishbone" – Nøglebenet paa en Kylling.

WIKIPEDIA resumerer kort:

Fordele:

- *Nemmere at sætte sejl end med gaffelrig*
- Tilbyder et stort sejlareal (fordelagtigt i let vind) – hele arealet mellem masterne kan udfyldes*

Ulemper:

- *Mulige farlige situationer i tilfælde af uplanlagt bomning.*
- *Belaster toppen af agterste mast betydeligt. Ekstra vægt højt oppe i masten (selv om denne rig generelt kun bruges på tunge både).*

Torsdagssejladser for træbåde - KTS og Svanemøllebugten



Af Lars Kristensen og Thorbjørn Joest Andersen

KTS (Kjøbenhavnske Træsejlere) har 25-års jubilæum her i 2024. Som om det ikke var altmodisch nok at være træsejler, har KTS valgt at sætte trumf på med "j'et" i Kjøbenhavnske. Sådan har det været alle 25 år! Og vi går gerne planken ud, for at understrege, at vi selv mener at have fat i den lange ende med vores gamle smukke både!

KTS organisering

KTS er en løst organiseret sammenslutning for træsejlere i Københavnsområdet. Det koster ikke noget at være med, det kræver ikke andet medlemskab, end at man står på en mailingliste. Og har man lyst til, og mulighed for at deltage i de ugentlige torsdagskapsejladser, så gør man det. Arbejdet med at vedligeholde sejladsbestemmelser, opmåle både, føre point for kapsejladserne, tage billeder og uploade eller fordele dem, er alt sammen frivilligt. Nogle har været med hele vejen, men mange har bidraget i kortere eller længere perioder i årenes løb. De præmier, der uddeles i kapsejladserne, er finansieret af, at deltagerne køber lodsedler til arrangementet med afslutning og præmieoverrækkelse. Nogle gange har der været sponsorer der har bidraget til præmierne.

Torsdagssejladserne i praksis

Startlinjen ligger lige udenfor Svanemøllehavn. Ruten går rundt om Middelgrundsfortet, Ungdommens Ø, som den hedder i dag, tilbage til en mållinje lige ud for Fiskerihavnen, lidt nord for startlinjen. Mærker i banen er, udover Middelgrunden, forskellige faste bøjer, se illustration. Forår sejles der bagbord omkring øen, og startes kl. 19:00. Om efteråret startes kl. 18:00, og der sejles med øen til styrbord. De seneste år vi haft 18 sejladser om året. Sejladserne starter i begyndelsen af maj, holder sommerferie i juli, og slutter i starten af oktober. I 2024 er der tilmeldt 43 både. De 43 både er fordelt på 6 forskellige løb: Hurtige både, Store både, Spidsgattere, Folkebåde, Kuttere og platgattere, og Små både. Ruten for de små både er lidt kortere (5,5 sm) end for resten (7,5 sm). Tidtagning er baseret på selvjustits, man sender en sms med sin måltid til en pointbestyrer. Oftest er der en båd fra sejladsledelsen der giver 5 minutters signal





og startsignal. Hvis ikke en af disse både er til stede, er også starten baseret på selvjustits. I 2024 har 24 både reelt deltaget i sejladsene, og i gennemsnit har der været 10 både ude hver torsdag. Deltagertallet topper typisk i august, i år med 16 deltagende både, nogle år har der været over 20 som max.

I 2024 har vi ved fælles anstrengelse tilbagelagt godt 1300 sømil under torsdagssejladsene. Det svarer stort set til en tur ad Europas kanaler til Middelhavet, ca. 4 gange Sjælland Rundt, eller 5 gange til Oslo. Det er da noget! Sejladsforholdene har i år været stabile – alle sejlads er gennemført på ”fuld bane”. Kun 2 dage (efter hukommelsen) har vinden været decideret uvenlig hård.

Cruise-løb

Ikke desto mindre kæmper også KTS også med vigende deltagertal. Der arbejdes løbende med forskellige tiltag, som

forhåbentlig gør det attraktivt for flere at deltage. Det største nybrud i 2024 har været indførelse af cruise-sejlads. I cruise-sejladsen deltager man, men udenfor den egentlige kapsejlads. Syv forskellige både har i årets løb deltaget i kategorien cruise.

Den suverænt flittigst deltagende har været Halberg Rassy P 28 Cherusker, som med 14 sejlads også topper listen over de mest aktive både i det hele taget, flot. Vi mener at cruiseløbet har været en succes. Og der er grund til at håbe på flere deltagere til næste år.

Du er også inviteret

Et andet forhold, som i 2024 har medført en slags ”nybrud”. Uheldigvis brækkede Heto masten under Øresund på Langsgatter (ØPL). Heto er KAS-formand Kim Hyldig’s Springer spidsgatter. Heto er normalt en af de faste og flittigste deltagere i torsdagssejladsene. Mastebruddet havde den sideeffekt, at

KTS torsdagssejlads ruten. Forår med Middelgrunden om bagbord, efterår med Middelgrunden om styrbord. Små både sejler en afkortet rute. – ikke ud til nordbøjen.



Heto-skipper Kim var gæst på forskellige både i løbet af efterårssæsonen. Skulle der sidde nogle læsere af Klassisk Træbåd ude i omkring i landet, bådejere eller andre træbådsentusiaster, som ikke er i stand til at deltage til daglig, så kan Kims turné i efteråret måske inspirere andre.

Vi kan herfra opfordre til at man tager kontakt, hvis man er i nærheden af Svanemøllen/Kbh. Det sker bedst via et opslag på DFÆLS facebookside, alternativt ved at skrive en mail til traesejlere@gmail.com. Mailen bruges typisk den ene gang om ugen, hvor resultaterne rundsendes – efter sejladserne. Hvis ens henvendelse vedrører den igangværende uge, er det derfor nødvendigt at bruge facebook siden.

KAS træbådsinitiativ

KAS træbådsinitiativ er en andet nyt tiltag i 2024. Her er der også mulighed for at deltage under andre vilkår end med egen båd. Vi havde som noget nyt deltagelse af to gaffelriggede øvelsesbåde, Nordvest og Sundet fra KAS. Nordvest var med adskillige gange og viste flotte sejlegenskaber og det var forrygende at se båden med topsejl og hele pivtøjet

i frisk vind. De to gaffelriggere er tænkt som et tilbud til dem der har lyst til at sejle træbåd uden nødvendigvis at skulle på sejlarskole – og som et tilbud til dem der allerede har et førerbevis. Det er planen at bådene næste år skal sejle fast flere dage om ugen og deltage i torsdagskapsejladserne og andre stævner (bl.a. Øresund på Langs). Så også her er der en ekstra god mulighed for at være med, for de af læserne der ikke allerede deltager.

Andre initiativer

I dag foregår ”efterbehandlingen” af sejladsen mest på de enkelte både, evt. bilateralt mellem to både. Det er de fleste bekendt, at Svanemøllehavn i dag er meget forandret. Imens der bliver bygget tunnel forlængelse over til Nordhavn, er hele den nordlige del af Svanemøllehavnens flyttet

til en erstatningshavn ”på den anden side”, i den gamle Færgeshavn Nord. Ganske kort i sejlfarstand. Men i bil eller på cykel efter sejladserne er det lidt af en rejse, og derfor er sammenhængskraften omkring sejladserne udfordret. Vi tænker derfor at genoptage en tidligere tradition med at mødes i Klubhuset i hvert fald én gang pr. halvsæson.

Der er også et par nye træbåde på vinterpladsen i år. Nytilkomne er måske en mere dækkende betegnelse end ”nye”. Under alle omstændigheder, så håber vi, at de både også vil blive en del af sejladserne. Endelig er der også ”boblere” i havnen, ikke fordi de ligger under vand, men træbåde der ikke tidligere har deltaget, som nu overvejer og/eller planlægger at gøre det.

Fremtiden

I KTS er vi først og fremmest stolte over at initiativet har levet godt i 25 år, og at KTS på den måde er med til at holde den sejlsende kultur levende. Et enkelt koncept, baseret på frivillighed og selvsjov.

For de flestes vedkommende er der tale om private bådejere, og selvom bådene nok kunne være museums-genstande, så er alle båd-

de i aktiv drift. Og det er måske i virkeligheden ved at være unikt, at så mange træbåde mødes til kapsejladser på ugentlig basis, ikke bare i Danmark?

De 25 år viser, at dette enkle koncept er bæredygtigt, og vi tror det kan fortsætte længe endnu. Alle der deltager er i hvert fald enige om, at torsdagssejladserne er en god ramme



6-meteren Oui-Oui.

Indkaldelse til generalforsamling

Bestyrelsen byder velkommen til generalforsamling i DFÆL.

I år holder vi den hos Jægerspris Sejlklub på Kignæs Havn
lørdag den 15. marts klokken 13.00.

Selve generalforsamlingen begynder klokken 13, men fra klokken 12 er der en let frokost.

Dagsorden, materiale og nærmere information om generalforsamlingen vil blive annonceret på hjemmeside og i nyhedsbrev først i det nye år

Velkommen ombord!

I 2024 meldte 21 nye medlemmer sig ind i DFÆL. Til dem skal der lyde et **Hjerteligt velkommen!** Bestyrelsen håber I finder jer godt til rette.

| Navn | By | Land | Indmeldt |
|-------------------------|---------------|----------|-----------|
| Vincent Holger Thuemann | Faaborg | | Januar |
| Christian Hedlund | Frederikssund | | Februar |
| Hans Rasmussen | Hurup Thy | | Februar |
| Ulf Cloyd Ebsen | Svendborg | | Februar |
| Søren Mylius Davidsen | Rungsted Kyst | | Februar |
| Johnny Ipsen | Brønshøj | | Februar |
| Jens Peter Burmester | Kosel | Tyskland | Februar |
| Esben Munk Sørensen | Aalborg | | Marts |
| Michael H. Porsbo | Roskilde | | Marts |
| Anna Hvalsøe Andersen | Gressvik | Norge | Marts |
| Mathias Pugholm Mark | Aalborg | | Marts |
| Poul Erhard Larsen | Viborg | | Marts |
| Tommy N. Thomsen | København | | April |
| Kåre Traberg Smidt | København Ø | | Maj |
| Jørgen Willer Nielsen | Kgs. Lyngby | | Maj |
| Christian Roediger | Hørve | | Juni |
| Per Rubien | Storvorde | | August |
| Kurt Hjelholt | Lejre | | August |
| Søren Vestergaard | Odense SØ | | September |
| Charlotte Blay | Rødvig Stevns | | September |
| Fridan Victor Gibo | Jyllinge | | Oktober |



Billederne og Tegningerne, som vi bringer i denne Artikel, er af en tysk Baad, tegnet af Skibsbygningsingeniør Carl Martens. Publiceret 1 år inde i 2. verdenskrig, hvor Danmark var besat af de tyske tropper.

PIRATJOLLEN

Fra Sejl og Motor, 1941

Før i Tiden betragtede de fleste Sejlsportsklubber Sejlsporten som noget, der kun vedkom voksne Mænd, og de gjorde sig ingen Bekymringer hverken med Hensyn til deres Medlemsstabs Rekruttering eller med Hensyn til den danske Ungdoms fysiske Udvikling i det hele taget. Vor moderne Tid har imidlertid indset, hvor uomgængelig nødvendig sportslig Uddannelse, og ikke mindst sejlsportsmæssig, er for Ung-

dommens Udvikling, og Juniorbevægelsen har vundet Indpas i alle danske Sejlklubber.

Ungdommen vilde allerede tidligere, også uden Sejlsportsklubbernes Anerkendelse og Understøttelse, have sejlet meget mere, hvis man allerede dengang havde haft den for Ungdommen særligt egnede, i det mindste forholdsvis let opnåelige Baad, som man til Nød selv kunde bygge. Her vil man maaske svare, at vi jo har dog Juniorbaadene.

Forord

(ved Jørgen Heidemann)

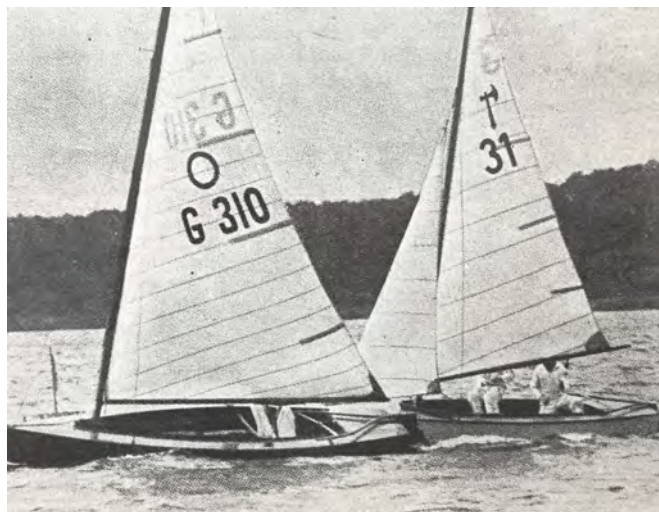
I Sejl og Motor nr 5, 1941 har vi fundet en artikel, som – støttet på illustrationer fra "Die Yacht" - omhandler en bådtype, der måske er i yderkanten af vor interessesfære, nemlig Piratjollen. Altså ikke en traditionel kølbåd men en svingkølsjolle på knækspant.

Om den oprindeligt var klædt op med massivtræs-planker – som f. eks. STAR-båden (1911, også på knækspant) var det – eller, om pålideligt vandfast marinekrydsfinér måske var almindeligt tilgængeligt til overkommelig pris allerede i 1938, det ved jeg p.t. ikke. Måske en anelse kontroversiel bådtype på dette sted?

Men uanset, at den umiddelbart måske falder en lille smule udenfor den kategori, som vi normalt optager i vort fartøjsregister, må den vel siges at være en betyden- de del af den kulturarv (som vi jo gerne kalder det), som vi hæger om. Som repræsentant for en byggemåde, der har haft sin betydning og derfor hører naturligt med i billedet af fritidsfartøjernes historie. En håndværksmæs- sig byggemåde, ikke et industrielt samlebandsprodukt.

Bl.a. nyttig som overkommelig introduktion for unge sejlere eller en mulighed for andre, der heller ikke havde alverden at rutte med, eller ikke havde behov for en fuld- størrelse sejlbåd.

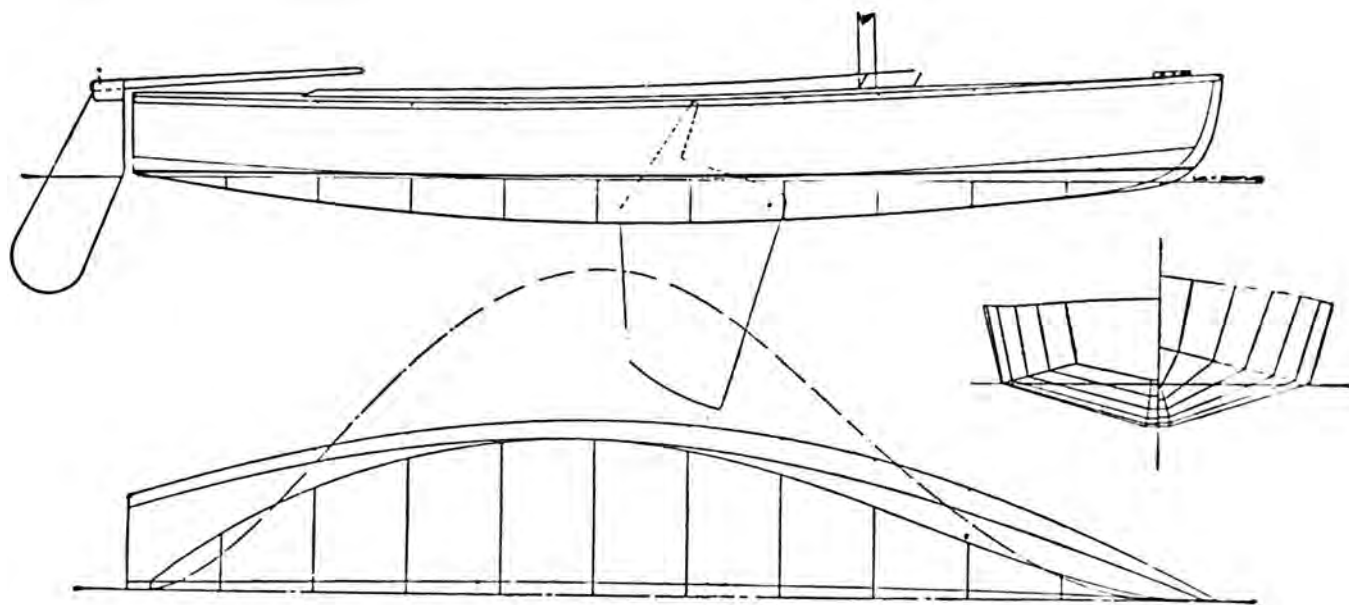
I øvrigt en kategori, som for længst har vundet indpas på Danmarks Museum for Lystsejlad.



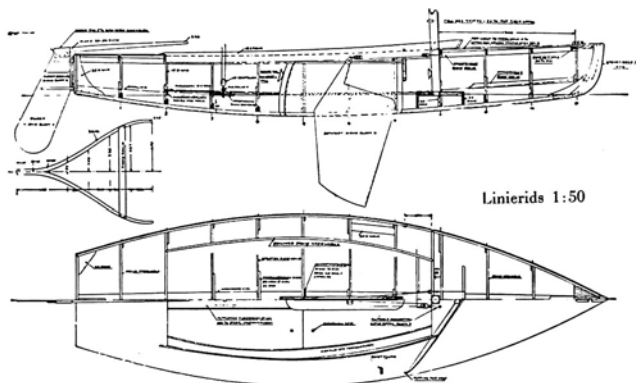
Olympisk Enmandsbaad og en Piratbaad. De to Baade, der i deres Formaal er saa forskellige, er lige lange og omtrent ens i største Bredde, men Olympiadjollen har et noget større sejlareal. Piraten skal under stærk Brise gøre noget mere Fart end Olympiadjollen.

Javel, men Juniorbaadene er jo heller ikke helt billige. De kræver enten at ejes af en Klub, eller at den unge Mand med den brændende Lyst til Sejlsport har været saa fornuftig at vælge sin Far, der baade var velhavende, og som selv havde stor Interesse i Sejlsport. For den unge Mand, der ikke havde været saa forudseende, og som ikke var til at jage bort fra Vandet, og som med Djævelens Vold og Magt vilde have sin egen Baad, var der ingen anden Udvej end at betjene sig af Byggeanvisningerne til de smaa Sejljoller, der findes i de fleste Amatørbøger.

Naar Baadebyggeri efter saadanne Byggetegninger i mange Tilfælde lykkedes, maatte Enderesultatet paa en eller anden Maade erindre om en Sejlbaad, men om der ogsaa kunde sejles med den, var en anden Sag.



Linierids 1:50



billigt som muligt med alle de Indrømmelser, der maa gøres den. En Yachtkonstruktør vil før se sine Livsinteresser gavnnet ved at lade store, flermastede Yachts fremstaa paa sit Tegnebrædt og Værft. Men ikke desto mindre har vi netop Brug for vore dygtigste Konstruktøreres Medhjælp til denne beskedne, men ogsaa uhyre vigtige Opgave.

I "Sejl og Motor"s Nr 22, 1940, fortælles om et omfattende selvbyggeri i Odense, hjulpet frem og opmuntret af Odense Sejlklub. Det er den rette Vej at gaa. De voksne Sejlere maa af al Kraft understøtte og opmuntre Ungdommen til selv at tage fat. "Sejl og Motor" bringer i nærværende Nummer en Artikel om Modelsejllads. Modelbyggeri er nemlig af den allerstørste Betydning for den Vej til Ungdommens Opøvelse til Sejlsporten, som denne Artikel tilsigter. Den unge Mand, der først har bygget Modelyachter under

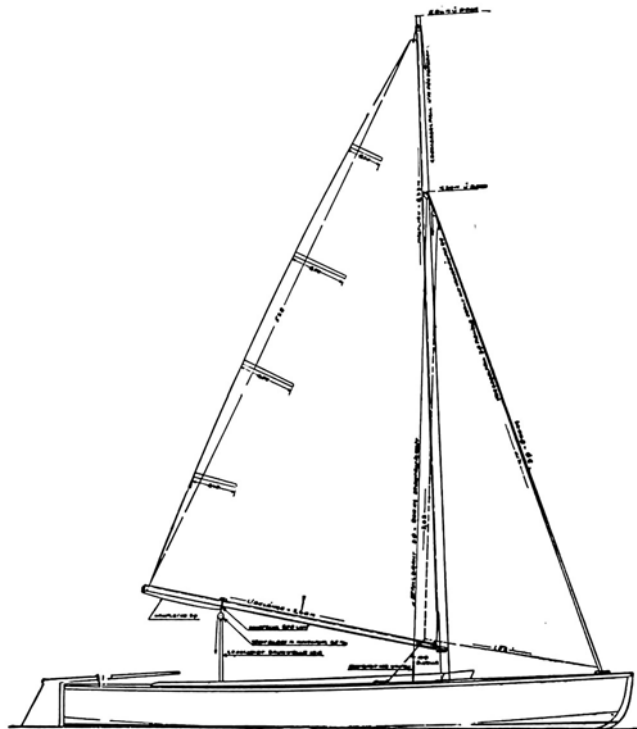
Det er ganske sikkert ikke nogen særligt taknemmelig Opgave at tegne en Ungdomsbaad saa enkel som muligt og som kan fremstilles i Selvbyggeri, eller en Folkebaad saa

kyndig Vejledning, vil staa godt rustet til at tage fat paa Bygningen af sin egen store Baad. Derfor vil "Sejl og Motor" for Fremtiden, saa vidt det er muligt, bringe Artikler, Billeder og Tegninger af Interesse for Modelsejladsen.

Det var en Gruppe Interesserede i Ungdomsbevægelsen, der sammen med det tyske Sejlsportsblad "Yacht" stillede Martens den Opgave at tegne den helt billige og enkle Juniorbaad, der kunde sejles af to femten- til attenaarige unge Mænd. Den skulde være saa stiv, at selv unge Mennesker med meget lidt Erfaring om Sejlføring kunde sejle den uden større Risiko. Endvidere gik man ud fra, at de unge Mennesker, der gennem Modelbyggeri havde forskaffet sig noget Kendskab til Baadbyggeri, antagelig før eller senere vilde faa Lyst til ogsaa at bygge sig en stor Baad, som de selv kunde sejle i. Yderligere maatte Baaden være tegnet saaledes, at den uden større Vanskeligheder kunde bygges enkeltvis eller i Serier af Ungdommen i Fællesskab under kyndig Ledelse. Hvor vidtgaaende Fordringerne var, beviser f. Eks. den Omstændighed, at Baadens Mast skulde være saaledes beregnet, at man kunde anvende de almindelige Træstørrelser.

Resultatet blev Piratbaaden – Baaden med Entreøksen – der nu i tre Sejlsæsoner er blevet gennemprøvet, og hvoraf der allerede findes et stort Antal rundt om i Tyskland. I dag kan man sammenfatte de tre Aars Erfaring med denne Knækspantbaad derhen, at der her er fremstillet en vellykket Type. Den første betydelige Anerkendelse til disse Ungdomsbaade var, at det tyske Sejlerforbund optog den i sit Klasse-system, hvad man oprindeligt ikke havde forudset.

Lige saa lidt havde man oprindeligt tænkt paa at lade afholde Kapsejladser med disse Fartøjer. Imidlertid er der blevet sejlet om et tysk Ungdomsmesterskab med Piratbaade, og man har endda afholdt internationale, især svensk-tyske,



Sejlrids

Ungdomskapsejladser med dem, hvor Piratbaadene i de aabne svenske Farvande aflagde Bevis paa deres fremragende Egenskaber. Man kan spaa disse udprægede Ungdomsbaade en stor Fremtid, naar man paa de for Klasse-spørgsmaal ansvarlige Steder med den nødvendige jernhaarde Konsekvens og Ubarmhertighed sørger for, at de bliver ved med at være, hvad de er, nemlig enkle, billige Ungdomsbaade. Bortset fra en Ændring i Storskødets Føring, har det ikke været nødvendigt at foretage nogen Forbedring paa Piratbaaden.

*Piratbaaden
minder i mangt og
meget om
Olympiajollen*



Selvbyggeriet er et betydningsfuldt Led i den danske Sejlsports fremtidige Udvikling. De giver Indsigt, Haandelag og – stor Tilfredsstillelse

Piratjollen D854, Danmarks Museum for Lystsejlad.



*Piratbaade under
Kapsejlads ved det
tyske Ungdomsme-
sterskab i 1940 paa
Wannsee.*



Efterord...

Piratjollen var ikke den eneste 1930-tals pioner for denne kategori. Heller ikke den allerførste.

Men nok en af de vigtigste. Den, der står tydeligst i erindringen som det "basis-koncept", der i efterkrigsårene dannede forbillede for adskillige andre sejljoller, af denne eller mindre størrelser, som blev mange sejleres introduktion til sejlads for sport eller for anden oplevelse på vandet. Ingen nævnt, ingen glemt på dette sted om alle de andre typer. På Danmarks Museum for Lystsejlads er der udstillet velreleverede eksemplarer af en del af de kendte jolletyper.

En af dem, piratjollen "NINET" fra 1956 med skrog i massiv mahogni, var endda udstillet på Boat-Show i



Fredericia 2019, hvor den nød publikums beundring.

Enkelte andre af den tids sejljoller blev ganske kort omtalt i dette års sommernummer (KT159) af Klassisk Træbåd ang. årets temaudstilling af olympiske sejljoller hos Museet.

I 1963 talte piratklassen mere end 700 både, og var sammen med Optimisten den type, der fik størst indflydelse på udbredelsen af jollesport i Danmark.

Siden 1973 er det tilladt at bygge i glasfiber – indtil år 2000 kom der ret mange til. Klassen, der har været aktiv i en meget lang årrække, er dog på det seneste skrumpet meget ind. Siden sidste DM, afholdt 2008, er klassen som sådan ikke længere aktiv. Alle nyere joller solgt til tyske sejlere, men enkelte steder her i landet sejler endnu enkelte ældre joller.



Pers morfar vandt fotokonkurrencen

*Her er to billeder der hører lidt sammen. Far og søn på sommerferie i Juniorbåd. Søn styrer, far får sig en lur!
Indsendt af Per Hansen*

Hen over sommeren har Klassisk Træbåd efterlyst gode billeder fra medlemmernes aktiviteter til vands og til lands.

Vi har modtaget fire bidrag, hvilket jo ikke er overvældende. Så meget desto lettere er det at overskue for dommerkomiteen at finde en værdig vinder af 1 års kontingentfritagelse i 2025. Bestyrelsen og DFÆLs tidligere formand, Simon Bordal Hansen udgjorde dommerkomiteen og med overvældende majoritet blev Per Hansens bidrag valgt med følgende begrundelse: "Per har valgt at indsende to billeder, som tilsammen fortæller en god historie om at nyde livet. Også om bord på en lille træbåd".

En værdig to'er blev der også plads til Niels Peter Rygaard med Utzon-spidsgatteren Susan foran for tværs på en flot sommerdag.

Vi kunne også have valgt Argo; Line og Redas fantastiske restaurering af deres motorbåd. Men her vil vi hellere bringe en artikel om arbejdet med at få bragt Argo til livet på et senere tidspunkt her i Klassisk Træbåd.

De fire bidrag med tilhørende billedtekst fra indsenderen kan du se her på siden.



Den danske 12m R- båd THEA for nordgående udfor Tuborg Havn. Datoen er lidt pudsig, det er 190919, altså 19 september 2019 og billedet er taget fra krageljollen "Randi" under træsejlernes torsdags-sejlads. Indsendt af Per Andersen.



Det oser af sejlerglæde. I Susan, 30 m2 Utzon spidsgatter, bygget 1948, Marstal F5 motor. Ejere: Niels Peter Rygaard og John Wildt, TSA Aarhus. Indsendt af Niels Peter Rygaard



Argo en stille juni aften i solen, med sin nye kaleche. En milepæl er nået. Fjerde dag i vandet efter mange års restaurering og hårdt arbejde. Et stort øjeblik! Dengang hun stadig manglede nogle små detaljer. Hun beundres af sin stolte ejer og dennes ven. Hendes anden ejer står glad bag kameraet. Indsendt af Line Juncker

Min ♥ndlingsbog

Af Jens Nørgård Pedersen, TEJSTEN

I 2008 udstillede Ordrupgaard malerier af den franske maler Gustave Chaillebotte 1848-94 og udgav en bog som katalog til udstillingen.

En del af Chaillebottes motivverden var sejlerlivet på Seinen nord for Paris og ved kysten af Normandiet.

Chaillebotte var en dygtig sejler og han vandt en del kapsejladser i fartøjer han selv konstruerede og udviklede ved hjælp af halvmodeller. Han var velhavende efter arv og boede i en villa på en stor grund ved Seinen. Der var bådebro, væksthuse og små huse til gartnere og matroser. Nabo var et bådebyggeri, som han understøttede økonomisk, og som byggede en række af de lystfartøjer og kapsejladsbåde han konstruerede.

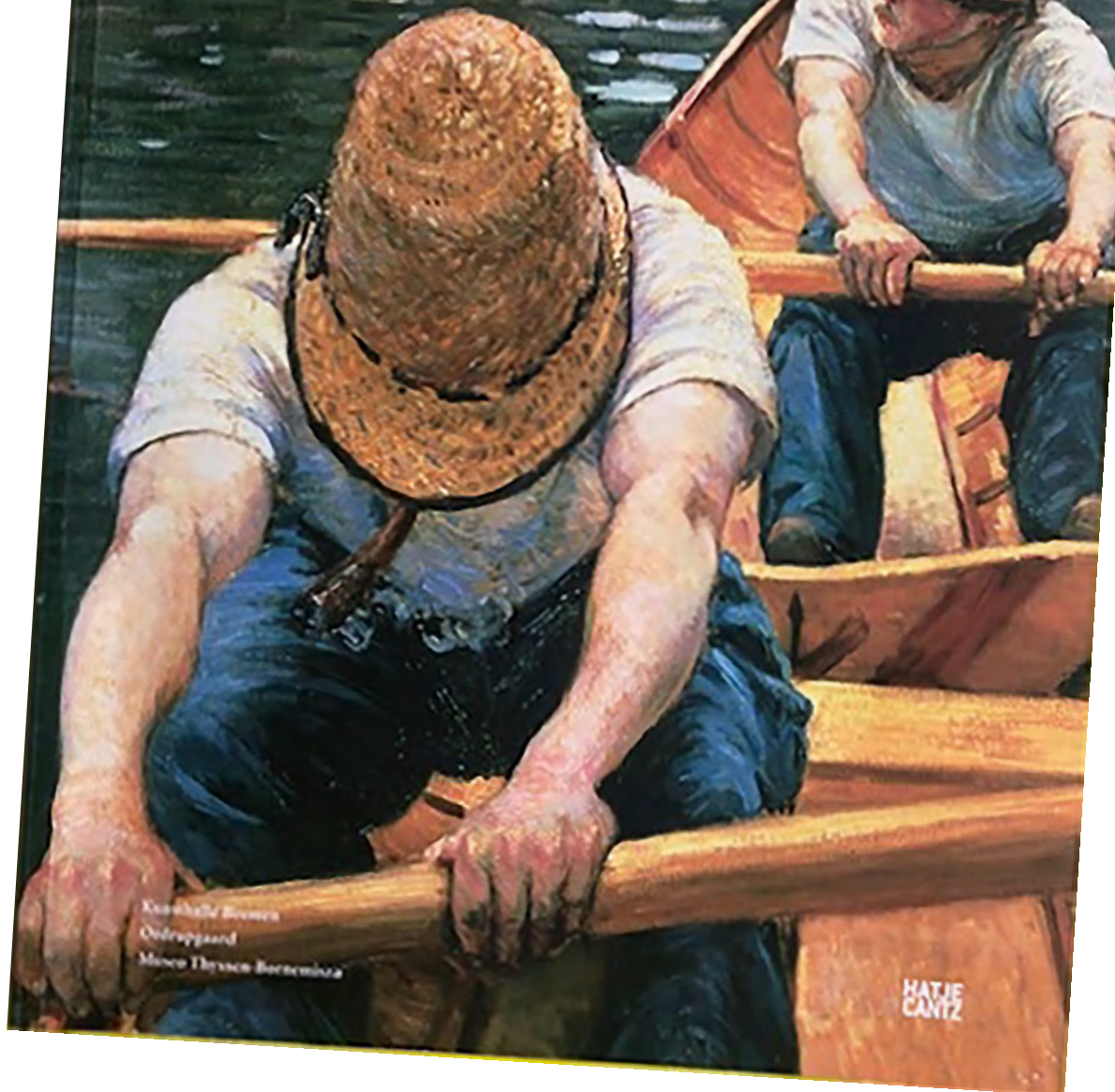
Gustave Chaillebotte: "Midt i impressionismen" er rigt illustreret med hans malerier, fotos af både/kapsejladser, konstruktionstegninger/sejltegnninger og halvmodeller.

PS Det er min yndlingsbog, men den er tæt fulgt af "Hvide Sejl" fra 1947, min familiebibel arvet efter min bedstefar og indbundet af min faster i et bomuldssejl.



Hvis du anbefale en bog, som du mener alle burde læse, modtager vi meget gerne dit bidrag: Send din anbefaling med bogens titel og forfatter til bladet@defaele.dk.

Gustave Caillebotte Midt i impressionismen



Træskibslauget holdt jubilæum



Af Birger Pedersen, Frederikshavns Træskibslaug

Den 21. september 2024 afholdt vi en jubilæumsfest i Rønnerhavns klubhus.

Træskibslauget har nu eksisteret i 15 år og det skulle fejres med et brag af en fest, med alt den gode luksusmad fra Mads Holmbergs Køkken, nede i Siloen.

Medlemmerne mødtes klokken 17 til en velkomstdrink på terrassen, der blev vendt og drejet et par emner, medens maden blev rigget til.

Formanden bød alle velkomne og fortalte lidt om laugget og historien bag, de 15 år.

Vi har fået lavet vores eget Laughus, vi har haft over 20 fine gamle træbåde igennem laugget, vi har deltaget i mange træskibsstævner både indenlands og i Skärhamn, bådene har opnået mange flotte tilkendegivelser, det være sig 1. præmier og pokaler, samt Danmarksmesterskaber i kapsejlad.

I år 2019 blev vi kontaktet af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer, dagligt kaldes "de fæle", om vi kunne afholde

et stævne her i det nordlige. Det gjorde vi så, så Fiskerihavnen ved pier 2 blev indtaget af 21 smukke træskibe, der var tilmeldt 45, men grundet frisk vind i det sydlige Kattégat, så blev dem fra "djævløen" i hjemhavn, dog havde vi glæden af at have 4 flotte træbåde med fra Sverige.

Da maden stod klar ved siden af det super flot dækkede bord og den gode vin var smagt på, kunne festen begynde, med forret, hovedret og dessert til gavn og glæde for deltagere.

Da det er først til mølle princippet i brug af klubhuset, havde vi jo i god tid booket lokalet, til stor ærgrelse for Rønnerhavns Bådelag, som havde afholdt kapsejls og som derfor måtte benytte den sydlige terrasse til deres medbragte mad. Da der kom en kølig havgus ind over havnen, løb vores gode sejlerhjerter af med os, så vi tilbød at de kunne benytte vores Laughus, således at man ikke sad

og frøs i havgusen. Det blev modtaget med glæde og sejlerne rykkede sammen, til god mad og drikke i det lille laughus... Jeg har ikke før oplevet så mange spisende i dette hus, men jeg tror de hyggede sig.

Nå tilbage til vort jubilæum. Som mange ved, så er træbåde ikke i så høj en kurs mere, alle som køber både i dag, køber glasfiber, som er nemmere at vedligeholde, men man skal huske på, at for de mennesker som har træbåd, så er det en glæde og en god hobby, at slibe og lakere, således at de tager sig godt vedligeholdte og flotte ud. Fremtiden for de gamle klassiske træbåde, ser ikke for godt ud, så de få der er tilbage i havnene, skal vi passe godt på, for nye bliver ikke bygget mere, det koster alt for meget, med de høje priser der er på ædelt træ.

Til afslutning, så blev jubilæumsfesten en succes og alle gik hjem mætte og tilfredse, sent på aftenen.

EPIFANES
Nacht 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 orm-fugning.

WEST SYSTEM
BRAND

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.



*Her står Ylva i
Brandt Møllers
bådebyggeri i
Jægerspris og ser
meget ny ud, men
hun kan fejre 30
års fødselsdag.*

*Umanerligt godt
vedligeholdt...*





30 år uden den mindste skramme

Af Ole Olsen

Det er ikke usædvanligt at Brandt-Møllers Bådebyggeri får en af sine ældre bygninger retur til lidt ekstra vedligehold, eller fordi der skal udføres en ændring, men den folkebåd der trillede ind på pladsen en dag i oktober var dog lidt udover det sædvanlige.

F - GER 739 "Ylva" blev bygget for 30 år siden til Dieter Kiepke. Den skulle bruges til kapsejls. Det er den da også blevet: Vinder af 8 tyske mesterskaber, Gold Cup i 2000 og 2015 og Kieler Woche i 2015 og 16. Herudover et hav af mindre stævner.

Sådan en båd må da være hærgnet udover det sædvanlige – ville de fleste sikkert tænke, men nej! Lakken på kahytten er lidt mindre glansfuld end nylakeret, men uden den mindste skramme eller skade. Ruftaget stråler som nymalet, og fuldstændigt uden mærker fra hverken slid eller spilerstagesbeslag – og malingen er original! Kistebænkene skinner med lakglans som nye.

Selvfølgelig har der været presenning over kahyt og cock-

pit, men 30 år! - det er godt nok fint passet.

Et par små reparationer i fenderlisterne og en enkelt i teakdækket vidner om hektisk kapsejls – lige til stregen + lidt tætte mærkerunding.

Straks efter at båden er indendørs tager Mester fat – der skal nemlig lægges nyt teakdæk på den. Det er lykket at skrubbe sig vej gennem de 7 mm Burma Teak som dækket er lagt af.

Ærgerligt, men heldigvis så råder værftet over endnu et par planker af denne kostelige vare, så dækket kan blive så godt som nyt.

Det er fornøjeligt at se glæden i bådebyggerens øjne, når en kunde kommer igen med en båd der er så fint passet: - hvis du passer godt på din træbåd, så holder den næsten evigt, og holder god finish i rigtig mange år.

Nu har Dieter lagt kapsejlsden lidt på hylden, men sønnen Ulf og den faste gast gennem alle årene, Gero Martens, fortsætter, og har netop genvundet det tyske mesterskab.

Tak til Bent Mallemuk Nielsen for kapsejls fakta.



Arbejdsgruppen omkring næste års sommerstævne samlet på Næstved Havn til det første møde.

Fra venstre Ole Olsen fra DFÆL, Carl Mangor fra DMfL, Jørgen Heidemann fra DFÆL, Jay Brun Jensen fra DMfL og Rasmus Højring fra DFÆL.

Foto: Preben Sørensen



Stævne i Svendborgsund 2025

En arbejdsgruppe med gode folk fra Danmarks Museum for Lystsejlad (DMfL) og DFÆL har lagt skitsen til næste års stævne.

Det er stadig under planlægning, og der arbejdes på at stævnet kommer til at foregå omkring den sidste weekend i uge 27, den 4.-6. juli og formentlig med Svendborg som hovedhavn. Planerne er stadig foreløbige, men der indgår blandt andet en distancesejlad og naturligvis en gallamid-dag lørdag aften. Det er desuden planen, at træffet åbnes op for alle sejlere og fartøjer i træbåds miljøet.

I hører nærmere her i bladet og i nyhedsbrevet.



Indkaldelse til generalforsamling

Bestyrelsen byder velkommen til generalforsamling i DFÆL. I år holder vi den hos Jægerspris Sejlklub på Kignæs Havn lørdag den 15. marts klokken 13.00. Selve generalforsamlingen begynder klokken 13, men fra klokken 12 er der en let frokost.

Dagsorden, materiale og nærmere information om generalforsamlingen vil blive annonceret på hjemmeside og i nyhedsbrev først i det nye år

Får du nyhedsbrevet?

Vi har stadig knapt 40 medlemmer hvor vi mangler en e-mail-adresse. Og nyhedsbrevet er en hurtig og målrettet vej til at få information ud til alle. Så hvis du aldrig har modtaget et nyhedsbrev, eller har skiftet mailadresse for nylig, må du meget gerne fortælle os det. Send en e-mail til redaktion@defaele.dk, så vi kan få det på plads.

Udebliver Klassisk Træbåd?

Med sidste nummer af Klassisk Træbåd oplevede vi bemærkelsesværdigt mange, som ikke modtog bladet rettidigt. Det er både irriterende for den enkelte og medfører en del arbejde med at kontakte vores distributør. Vi vil meget gerne høre fra jer, hvis bladet udebliver, så vi kan få bragt tingene i god gænge igen.

Medmindre du har godt styr på, hvornår bladet udkommer, er det jo svært at svare på om du har modtaget det. Vi skriver en nyhed på hjemmesiden på det tidspunkt, bladet bliver sendt til distribution. Normalt går der herefter ikke mere end en uge før det lander i medlemmernes postkasser. Samme nyhed bliver desuden bragt på vores Facebook-gruppe.

DFÆL

Nyt fra foreningen

Bladet distribueres af DAO, som også leverer dagblade og mindre pakker i hele Danmark. De leverer bladet over to omgange i løbet af en uge. En typisk årsag, som DAO selv nævner, er at bladet midlertidigt ikke kan afleveres. I det tilfælde forsøger DAO igen.

Hvis du efter 10 dage fortsat ikke har modtaget bladet, må du meget gerne sende os en mail til medlem@defaele.dk med dit navn og adresse. Så kontakter vi DAO og beder dem levere bladet igen.

Fartøjsregisteret lever og har det godt

Siden vi gik i gang med det nye fartøjsregister i starten af 2021, har vi modtaget ca 470 ændringer på forskellige fartøjer. Medlemmer af DFÆL, men også brugere som blot ønsker at bidrage, har på den måde været med til at forbedre informationerne om de enkelte fartøjer.

Men vi skal videre!

Har du for eksempel kigget på dit eget fartøj i registeret? Passer de informationer vi har registreret? Hvordan ser ejerlisten ud? Og har du måske nogle gode billeder, som du vil berige det med?

Nå, men hvad så med den båd du havde før den nuværende? Eller ham, du ligger ved siden af, nede i havnen?

Vi sætter stor pris på opdateringer i register-gruppen. Og husk at registeret er medlemmernes register, og det er præcis så godt, som vi gør det – sammen! Er det for bøvlet med hjemmesiden? Send os en mail på register@defaele.dk!

DFÆL

Tovholderne

Formand

Rasmus Højring,
formanden@defaele.dk

Næstformand

Ole Olsen, strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen, medlem@defaele.dk

Redaktør og webmaster

Preben Sørensen,
bladet@defaele.dk

DFÆL's fartøjsregister

Dorthe Christensen og Preben Sørensen
register@defaele.dk

DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor, c.mangor@gmail.com

NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann,
jhe.hjem@wespeed.dk

Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen, strixole@outlook.dk

Skibsbevaringsfonden

Dorthe Christensen, dorthe.erik@hotmail.dk
Simon Bordal Hansen,
post@simonhansen.dk

Kapsejladser

Jørgen Heidemann,
jhe.hjem@wespeed.dk
Thorbjørn J. Andersen,
tja@ign.ku.dk

Sommerstævne 2024

Bestyrelsen
formanden@defaele.dk

Fartøjsvurdering

Ole Olsen, strixole@outlook.dk

Kontaktperson til TS

Rasmus Højring,
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

3. februar 2025:

Deadline Klassisk Træbåd; vinter-nummeret

11. februar 2025:

Bestyrelsesmøde

15. marts 2025:

Generalforsamling, DFÆL

4. til 6. juli 2025:

Sommerstævne— vi arbejder på at kunne holde sommerstævne i Svendborg.



Spids- gatteren Ripple fra 1902 søger ny ejer(er)

Skibet er bygget i egetræ på Københavns Flydedok i 1902 som en halvdæksbåd men ombygget til lystbåd i 1960'erne.

I dag er Ripple bermudarigget. Frem til 1935 var den gaffelrigget.

Masten er af Oregonpine. 12,5 m lang. LazyJack og bompresenning medfølger.

Længde 7,3 m (+ bovspyd 0,9m - bomlængden er 3,95 m)

Bredde 2,63m

Storsejl og to forsejl på ca. 40 m² i alt

Bådens vægt er ca 3,3 ton

2-cylindret Volvo Penta C23 - benzinmotor med el-start.



Gaffelkutter Jytte, 1984

Bygget på Ebbes Bådebyggeri,
Marstal i 1984.

Byggenummer: NYB 35.

L/B/D: 9,20; 3,20; 1,40; ca 6
ton

Motor: Volvo Penta 3 cyl.

Sejlareal ca. 60 m²

Materiale: Lærk på eg, Kam-
bala/Iroko på dækket.

Båden er sejlklar med ny lø-
bende rig og nymalet under
og over vandlinjen.

- Garmin kortplotter
- NASA echolod
- Kompas fra Grosser
- Toilet
- Petroleumsovn
- Spritkomfur
- Automatisk lænsepumpe
- Gummibåd



Ligger ved Nybøl Nor og opbevares i hal om vinteren.
Besigtigelse efter aftale.

Kontakt: Michael Scharffetter

+49 157 715 313 86

michael.scharffetter@gmx.net

Prisen er 75.000 DKK og til forhandling

Træbåd til salg i Rønnerhavnen/Frederikshavn

Velholdt og lakeret motorsejler.

Bygget 1983 i Lohals af Brdr. Jørgensen.

Lærk på Eg.

Teakdæk, Mahogni i aptering og cockpit.

Yanmar 3 cyl. 21 Hk dieselmotor, ca. 1200 timer.

Storsejl og Rullegenua, alle fald ført til cockpit.

- Kortplotter
- Ekkolod
- VHF
- AIS modtager
- Rorpindspilot.

Køleskab med lille fryser.

Meget andet maritimt udstyr medfølger.

Tildelt "Skruen" i 2016 i Svendborg.

Har deltaget 7 gange i Træbådsfestivalen i Skärhamn.

Pris: DKK 147.000, men er åben for seriøse bud.

Birger Bredkjær Pedersen

Henvendelse for mere info: +45 2049 3774

eller birger-bp@webspeed.dk



Mahogny, Laurin cruiser

Træbåden MAHOGNY (33 fod laurin cruiser), som tidligere hed SAGA II, blev bygget i Sverige tilbage i 1967. Båden og dens første sejlads over Atlanten er beskrevet i Svenska Kryssarklubbens Årsskrift 1970.

Vi (Hans og Karin) har været ejer af båden siden midt-90'erne, og har primært sejlet rundt i Skandinavien - dog med to afstikkere gennem floder og kanaler til Middelhavet. Båden har stadig eventyret i sig, men grundet vores alder, vil vi gerne at en ny ejer får glæde af bådens magi til søs. Er det dig?

Se udførlige specifikationer og udstyrsliste på DFÆLS hjemmesiden under Køb og salg.
















Båden klargøres og søsættes i Doverodde Lystbådehavn medio maj 2024.

Prisen for hele træherligheden: 50.000 kr.

Kontakt den abdicerende skipper:
Hans Rasmussen,
karinoghans@hotmail.com



På kryds og tværs mens vi venter på forår

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|----------|--|-------------------|---|---|---|------------------|---|---------------|---|---|----------------|---|---|--------------------------|
|  | MINDSKE SEJL | 1 | DE NORDISKE GUDER | BARSK | IDOL ER | FÅ DØRSLAG | NABO BOG- STAVEN | ATTRAP | BEHOL- DERE | MASSE | MÅL |  | OPDÆK- NING | TILBAGE |  | EVIG- HEDS- BLOMST |
| GRUPPE DFÆL FAR- TØJER | | | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | 2 | | 3 | | | | | | |  | MEDDELE | |
| TITTEL | | | | | | VANDLØB PIGE | ROVDYR  | | | |  | IT- BEGREB ENS | | | | |
| DRAGT | | | | | GAM- MEL SUR- MAND |  | PLUS | PANDE BAGVÆRK | | | TONNE | SEJLADS | | | | |
| RÅ | | | | | | | 4 | | TOPE | KÆRS- SERE | | ENS | | | | KUR- S |
| JOURN | | | | FUGLE 3 | | | 5 | | SEJSIN- GER | | | 6 | | |  | GAMMEL HEST |
| BERYLIUM | | | SINGU- LARIS  | | PATTE- DYR | | | |  | | GAMMEL FÆTTER RETNING | | TILTALE | DRIK SUR TID | | |
| PIGE- NAVN | | | | | TARIF |  | DEL | VÆGT | PAR FORBUND | | | | SVALE | | | |
|  | MÅL VARM | | 4 | | 7 | | | | 8 | |  | BRUTAL IT- BEGREB | | | VOKAL 2 VOKA- LER | |
| NEDBØR | | | | |  | FN | | | | | NEON | MØNT  | | | | SOLGUD |
| TAL | | | BÅDTYPE | | | | | 9 | HUS- ANSATTE | | | | DVS. | GRÆSK | | |
| IDAG | | | LIGEDAN | 11 | | | LAND- BRUGS- REDSKAB | | | | | | | | | DYKKER- FLAG |

- 1 En nisse, der laver bankelyde på træbåden og varsler dårligt vejr
- 2 Mærke udviklet af Samuel Plimsoll
- 3 At lukke vandtæt
- 4 Ferske af

Se løsningen spejlvendt på hovedet.
God fornøjelse!

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



DD EN2 KYDFENI2EK V
EN KULLEK ENBIEIGEB
HVGT VKGYNE ENKO
W VLSVGLJYD BYE
EVIKV O DNO YNGT
BE2GVBE EBB OT
LELE NGREK GLOEBDE E
BNNDHOGT VE KBBKI
ZVBI N MOKD KOLNB
OBBE2L YWYB BALLE
TV2LEGTIIEWEBKE EL
KTV2E2BI D2GVLLJEB
K H O

Et kig ind i et renoveringsprojekt hos Stockholms Båtsnickeri. Et af de meget kompetente bådbyggerier i vores naboland. Kig ind på deres hjemmeside og se flere af de skønne billeder og det fantastiske håndværk. www.Stockholmsbatsnickeri.se

