

- ★ Thorleif, bådebygger
- ★ William H. Jansen
- ★ Yndlingsbøger
- ★ Stævne 2025
- ★ Bundmaling

OLYMPIA- JOLLEN





Nr 162, forår 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 Bortal 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 28. april 2025.

Udkommer 5. juni 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>Sommerstævne 2025</i>	4
<i>Nye regler for bundmaling</i>	6
<i>Generalforsamling invitation</i>	7
<i>Bådebygger Thorleif Poulsen</i>	8
<i>Jansen, konstruktør og bådebygger</i>	16
<i>Olympiajollen</i>	24
<i>En stranding</i>	28
<i>Min yndlingsbog</i>	32
<i>Nyt fra DFÆL og båd-annoncer</i>	34
<i>Krydsord</i>	39

Billedet på forsiden: Et felt af Olympiajoller, fra Sejl og Motor.

SOMMERSTÆVNE 2025

Velkommen til *Det Sydfynske Øhav*, 3. til 6. juli



Mødested: Kulturhavnen i Faaborg...

Fornyelse på vej...

Lidt vigende tilslutning til vore sommerstævner har givet os anledning til at nytænke konceptet i år. Vi ser det som en mulighed for at skabe fornyet interesse gennem en anderledes sammensætning af aktiviteter og en bredere deltagerkreds.

Vi har derfor ladet os inspirere af den succes, som **Øresund På Langs** har haft, og har tillige taget imod en tidligere opfordring fra en del af kredsen omkring **Svendborg Classic Regatta** om et nærmere samarbejde om i fællesskab at afholde et sommerstævne for en

udvidet deltagerkreds i et område af Det Sydfynske Øhav. En arbejdsgruppe bestående af lokalt boende med forankring i Danmarks Museum for Lystsejls (DMfL) og DFÆL er ved at udvikle et koncept til forsøgsvis afprøvning i år.

Den udvidede deltagerkreds tænkes – udover DFÆL-medlemmers både – at bestå af et udvalg af smakkjoller, jagter og måske mindre galeaser samt andre relevante brugsbåde.

Afviklingen tænkes indtil videre at foregå med mødested i Faaborg, hvor vi på meget favorable vilkår kan

ligge i det ovenfor viste, ret nyetablerede bassin Faaborg Kulturhavn.

Her kan der fortøjes til ca 260 meter samlet kaj- og brolængde. Hovedparten er uden agterpæle, dvs. fortøjning med siden til udenpå hinanden, mens godt 50 meter er en flydebro med agterpæle til ca. 12 stævnfortøjede både, herunder visse faste brugere.

Efter aftenhygge på førstedagen og overnatning stævnes der ud i Øhavet. De kapsejlende på distancekapsejls og de tursejlende i eskadre (eller hvad det nu kan blive til) imod en "pitstop"-destination på en af øerne, måske Ærøskøbing eller Drejø, hvorfra de lørdag på samme vis sejler til Svendborg, hvor man går i havn i bassinet, ved "Bølgen" og Det Flydende Havnekontor og mødes med de øvrige til stævnets festmiddag.



Nævnte forløb med forbehold overfor aktuelle vejrforhold eller andre p.t. uforudsete omstændigheder eller evt. nye idéer.

Under opholdet i Svendborg afholder DFÆL sit sommermøde m.v. med forskellige punkter på agendaen, samt uddeling af præmier i forbindelse med båd vurdering og kapsejls.

Det forventes, at enhver sørger for skaffegrej og proviant til det meste, undtagen festmenuen – medmindre det lykkes at organisere fælles afhentning af morgenbrød – mon nogen ville være hjælpsomme med dette?



...og vi slutter i Svendborg

Nye regler om Biocid i bundmaling til lystfartøjer

I de seneste år er der kommet nye regler omkring brugen af biocider i bundmaling til lystfartøjer. Reglerne har til formål at beskytte både miljøet og menneskers sundhed. I bestyrelsen følger vi udviklingen, fordi det har betydning for vores træbåde, at de er godt beskyttet mod blandt andet pæleorm.

Bundmalinger, der indeholder biocider, skal nu godkendes af Miljøstyrelsen, før de må sælges og anvendes. Dette sikrer, at produkterne er sikre for både miljøet og brugerne. Godkendelsen sker efter EU's biocidforordning, som regulerer brugen af kemiske stoffer, der forhindrer begroning på skibe.

Der er indført strengere krav til, hvordan bundmaling påføres og fjernes. Bådejere skal nu sørge for, at arbejdet udføres på en måde, der minimerer risikoen for miljøforurening. Det betyder blandt andet, at man skal undgå spild, der kan trænge ud i miljøet. Og eventuelle rester af bundmaling skal opsamles og bortskaffes korrekt.

Se mere på vores hjemmeside

Vi har lagt et link til miljøstyrelsens aktuelle liste over godkendte bundmalinger på foreningens hjemmeside:

<https://defaele.dk/biocid>



Invitation til generalforsamling

15. marts klokken 13, Jægerspris Sejlklub

Bestyrelsen byder velkommen til generalforsamling i DFÆL. I år holder vi den hos Jægerspris Sejlklub, i deres klubhus på Kignæs Havn, Hovedgaden 149, 3630 Jægerspris. Selve generalforsamlingen begynder klokken 13, men fra klokken 12 er der en let frokost – tilmelding via hjemmesiden; defaele.dk.

Foredrag på generalforsamlingen

I tilknytning til generalforsamlingen, har bestyrelsen fået tilsagn fra SejlSikkert instruktør Karl Johan Andersen. Han kommer forbi og giver en præsentation af SejlSikkert App'en, som du måske allerede kender. Fokus bliver på de forskellige muligheder for, hvordan App'en kan forbedre sikkerheden til søs.

Ved generalforsamlingen byder vi på kaffe og te.

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

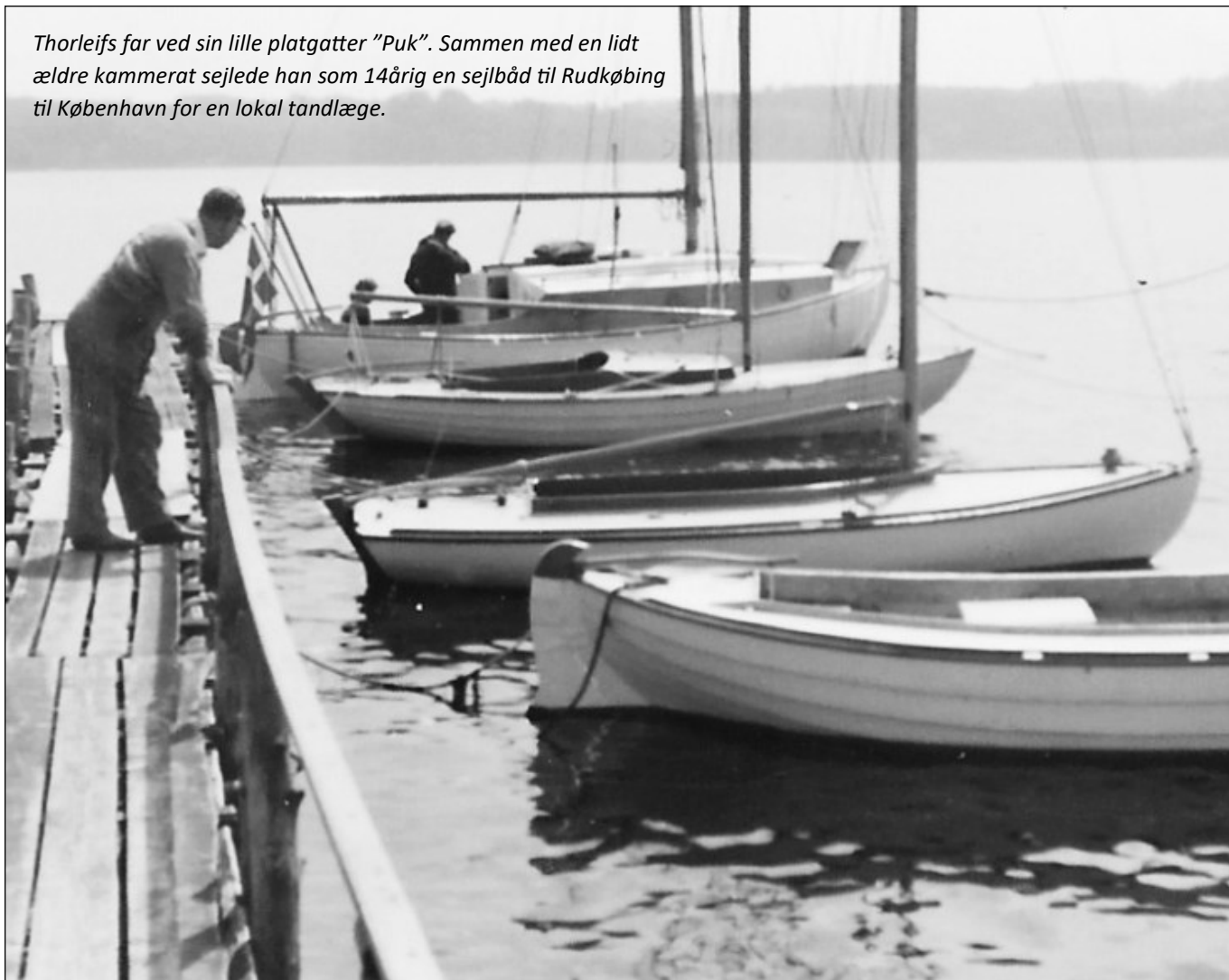
Forslag til ændring af vedtægter. Bestyrelsen foreslår, at der indføres et gebyr for forsendelse af Klassisk Træbåd til medlemmer bosat i udlandet.

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.
5. Behandling af indkomne forslag.
Bestyrelsen stiller følgende forslag:
Med virkning fra 1. januar 2026 skal medlemmer bosiddende i udlandet betale et årligt gebyr på 99 kr. til delvis dækning af de øgede udgifter til forsendelse af Klassisk Træbåd.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år. Bestyrelsen indstiller at medlemskontingentet fortsætter uændret.
7. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
Ole I Olsen er på valg og ønsker ikke at genopstille. Jørgen Heidemann er på valg, men genopstiller gerne.
8. Valg af bestyrelsessuppleanter.
Peter Hansen er på valg, han ønsker ikke at genopstille. Der skal derfor eventuelt findes en ny suppleant.
9. Valg af revisor/revisorsuppleant. Revisorer og suppleant genopstiller.
10. Eventuelt.

På bedding i 45 år

Thorleifs far ved sin lille platgatter "Puk". Sammen med en lidt ældre kammerat sejlede han som 14årig en sejlbad til Rudkøbing til København for en lokal tandlæge.



Af Carl Mangor

Det er ofte konstruktører eller bygmestre, der er omdrejningspunktet, når bådsnakken går. Her vil fokus være lidt anderledes. Nemlig på en af de mange anonyme bådebyggere, der også var med, for at få det til at ske.

“Jeg har aldrig været bange for en opgave. Det har bare været spændende. En udfordring.” Thorleif Poulsen læner sig tilbage i sofaen og smiler. Den blå overall har han ikke lagt af sig, selvom det er 20 år siden, han cyklede hjem fra arbejde sidste gang. Væggene i stuen afspejler hans liv. Halvmodeller, søstykker, malerier fra kysterne ved Svendborg Sund. Og et større maleri fra Færøerne. Thorshavn, hvor Thorleif er født. Hans far havde en drøm om havet. Det blev ikke til noget, da han kun havde syn på det ene øje. Ad forskellige veje og vildveje havnede han sammen med sin kone, og efterhånden også nogle børn, omgivet af vand ude på Atlanterhavsøen. Ansat som bestyrer af en provianteringsforretning var der under 2. verdenskrig rigeligt at se til med engelske tropper på øen.

Efter krigen blev det til nogle år i København, overvejende i Kastrup, hvor Thorleif hurtigt følte sig hjemme i havnen. Det var dårlige tider, så han boede nogle år hos sin onkel i Rudkøbing. Her videreførte han sin fritidsaktivitet fra Kastrup: At løbe rundt ved havn og strand og sejle i alt, der kunne sejles i.

Nogle år senere kunne familien, der efterhånden var blevet til to voksne, 3 piger og Thorleif, genforenes i Svendborg. Med udsigten til at afslutte skolen, lå der også en forventning om valg af levevej. Thorleifs onkel i Rudkøbing kendte en bådebygger. Aage Walsted havde i 1949 etableret sig på Jørgensens gamle plads ud til Svendborg Sund i Gambøt på Thurø. Fra beskedne omgivelser og mindre fartøjer på bed-

I spåner...



dingen, var værftet i gang med eksport af større lystbåde. Det beskæftigede omkring 15 bådebyggere og snedkere, heraf ikke mindre end 6 lærlinge. Så en dag i starten af det sidste skoleår, tog Thorleif med sin onkel til Thurø, hvor de fik en samtale med Aage Walsted i privaten. En lille taglejlighed der lå ovenpå værkstedet. Mens mester sad og satte Thorleif ind i forholdene ved at være lærling på værftet, myldrede det pludselig med en flok børn, som var de kom-

met direkte ud af væggen. Det var de sådan set også. Der var så småt med plads, at bådebyggeren havde indrettet køjer til sine børn inde i skunken.

Der var rift om lærepladserne, men der var også høje forventninger. Mester var glad, så længe bare en ud af seks lærlinge ville være egnet som bådebygger. Thorleif måtte da også køre hjem uden nogen egentlig aftale. Men efter et års tid, da Melleskoleeksamen var på plads, var der bud. Først et halvt års tid som arbejdsdreng, og i 1960 gik han i lære. Lønnen var 30 kroner om ugen. Det var inklusive værktøjspenge. Det var ikke noget stort beløb, og der var klare krav til, hvad der skulle være i værktøjsskassen fra dag et. 4-5 forskellige høvle. Hånddrill, borsving, skarøkse, stemmejern fra 1/8" til 1 1/2" plus alt det løse. Værftet havde imidlertid en aftale med Krøyers Enke, en lokal isenkræmmer, der forsynede lærlingene med det forventede værktøj mod en afdragsordning. Hver den første i måneden var Thorleif forbi forretningen for at afdrage 15 kr.

Til sammenligning fik en udlært svend i på samme tid 10 ører i værktøjspenge ud af en timeløn på omtrent 6,50 kroner.

Det var nu begrænset, hvor meget værktøjet var i brug den første tid. I tidens ånd blev de nyeste lærlinge brugt til forefaldende arbejde, og det var der meget af, også på et bådeværft.

En rum tid gik med at fjerne fundamentet fra en gammel bloksav. Her var der ikke brug for værktøjet fra Krøyers Enke. Det foretrukne var mukkert og mejsel til banke de gamle rester væk. Andre timer blev brugt til at feje og rydde op. At gå til hånd med småting omkring fartøjerne, lugtede lidt af bådebygning, men ude ved beddingen, kom Thorleifs fysik og hans tid med håndtering af småbåde i havnene til udbetaling. Han var i mange år fast mand, når både skulle i eller op. De 15 kroner om måneden, som Thorleif betalte af på

sit værktøj, var ikke spildt, selvom hans primære arbejdsopgaver lå et andet sted. Efter fyraften havde man lov til at benytte værftets faciliteter til egne formål. Egentlig skulle der afregnes for materialeforbrug, men Thorleif har aldrig fået trukket en krone.

Det første større rigtige håndværk, han var med til, erindrer Thorleif, var at lægge dæk på kutteren Renate. Den havde byggenummer 78 og var en 35 fods yawl med 50 kvm sejl. Tegnet af Slaaby-Larsen til Thurø-skibsrederen Mogens Huusfeldt Sørensen. Mere garvede folk havde klædt den op, så under behørigt opsyn var det forholdsvis risikofrit at lade en lærling arbejde med på dækket.

I læretiden måtte Thorleif ad 4 omgange til Helsingør i en 6-ugers periode. Det var (og er) her landets bådebyggerlærlinge gennemfører deres skoleophold. I Thorleifs læretid i begyndelsen af 1960'erne var der ca. 8000 fiskefartøjer i Danmark. Kun de 100 af dem var moderne stålkuttere på op til 150 tons. Resten var – fra joller til store kuttere – bygget i træ. Set i det lys var det en nicheproduktion, Thorleif var under uddannelse i.

I takt med at værktøjet blev afdraget hos isenkræmmeren, kom det mere og mere i brug på værftet. Til sit svendestykke valgte Thorleif at lave en stævn til en Folkebåd. I stedet for at lave den af groet træ, ville han laminere den op. En sådan radikalt ændret arbejdsproces skulle der naturligvis søges om, og ansøgningen blev godkendt. Hans ønske om svendestykke var ikke grebet ud af det blå. Hele processen havde Thorleif tænkt som et forstudie til sit ønske om at bygge sin egen Folkebåd.

Skuemestrene til svendeprøven blev ikke hentet langvejs fra. Inde fra Svendborg kom Johannes og Jørgen Ring-Andersen, 2. og 3. generation fra skibsværftet af samme navn, og Otto Hansen fra deres nabo, Svendborg Værft. Thorleif fik sit svendebrev, og med flidspræmie.

T.h: Spækhuggeren kort før søsætning



For neden: Stabelafløbning for kutteren "Renate". Thorleif ses som nummer 6 fra venstre. Lærlinge drak sodavand.



Stripplanker til en sydafrikansk kunde.



Herefter blev bådebyggeriet sat på pause. Men efter endt værnepligt var Thorleif tilbage på Walsteds Baadeværft og med svendebrevet i lommen, var der andre opgaver, der ventede.

Selvom værftet byggede forholdsvis små fartøjer, var der en vis specialisering i byggeriet. Et sjak startede med afslagning og skabeloner oppe på loftet. Et andet sjak af yngre svende var beskæftiget med køl og stævn. Derefter gik der 2-3 mand og rejste spanter. Klædningen af fartøjet var også udsat for en arbejdsdeling. De yngre bådebyggere startede nedefra, mens nogle mere erfarne arbejdede med de planker, der skulle blive til fribordet.

Ved siden af det egentlige arbejde med nybygninger, havde Walsteds større reparationsarbejder så som udskiftning af planker og nyt dæk. Værftet foretog også almindeligt vedligehold og vinteropbevaring. Det betød megen håndtering af både og master først og sidst på sæsonen med hhv. tilrigning og afrigning.

Det var også her, Thorleif stod for sin største fadæse gennem sit arbejdsliv. Ved en søsætning af en nybygning på 35 fod, glippede det med kommunikationen med manden ved spillet, og båd og beddings-

vogn kørte bare videre. Heldigvis var der et gammelt betonfundament, der lige netop var højt og stærkt nok til at holde igen, mens spillet blev afbrudt.

Walsteds ordrebog var til en begyndelse præget af 1950ernes standardbåde: Spidsgattere, Juniorbåde, Drager og lidt forskellige joller i krydsfiner. I løbet af Thorleifs læretid var værftet dog for alvor ved at konsolidere sig på det amerikanske marked. Samarbejdet med den danskfødte yachtkonstruktør Knud Aage Nielsen og hans amerikanske kunder, mundede ud i flere ordrer på (for datiden) større fartøjer. I USA så konstruktørerne Sparkman & Stephens, hvad man kunne på Thurø, og Walsteds blev, som et ud af syv værfter i hele verden, certificeret til bygning af Sparkman & Stephens fartøjer. 11 blev det til i alt.

Over nogle år i '70erne var det især rundholter, der præge-

de Thorleifs arbejdsliv. Walsteds havde fået ordre på en yawl tegnet af Sparkman & Stephens, og Thorleif stod for master og bomme. Halvandet år tog det af klargøre master med samtlige beslag til "Kay". Nogle år senere kunne han starte forfra. En hollænder var blevet så forelsket i "Kays" rig, at han fik lavet en tilsvarende til sin egen båd. Glasfiberen ændrede bådebygningen radikalt, men Thorleif kom aldrig rigtig i forbindelse med det materiale. Da Aage Walsted selv lancerede sin Thurø 33, var Thorleif med til at lave pluggen i abachi, og senere har han også lagt skandæk i teak ned i glasfiberskrog. Men det er også stort set hans erfaring med glasfiberarmeret polyester. Derimod kom ap-teringen til at spille en langt større rolle i produktionen, da glasfiberbådene tog over. Samtidig blev der længere og længere mellem snedkersvendene, så Thorleif kravlede ned om



Fra totalrenoveringen af 12mR-båden Erna Signa, tegnet af William Fife og bygget i Stockholm i 1910.

læ og tog sig i højere grad af bådenes interiør. Det var et marked for købere, der gerne så spektakulære forhold om læ, og konstruktørerne gjorde deres bedste for at slå streger, der matchede ønskerne. Til den type opgaver bandt Thorleif først hele saloner op på værkstedet, inden de blev skilt ad igen for at blive monteret om bord.

Walsteds evne til overlevelse i en tid, hvor nye aktører pibede frem, var tæt forbundet med et kvalitetsarbejde, der kunne tiltrække andet end lokale købere. De internationale forbindelser fik også personlig betydning for Thorleif. I 6 uger var hjemmefareren i Gambøt skiftet ud med et værft i Miami. En anden gang blev det til et halvt år hos Abeking & Rasmussen i Lemverder ved Bremen. Rigtig udebane var det dog ikke for Thorleif på det tyske værft. Han var nært beslægtet med Henry Rasmussen, og Aage Walsted havde

stået i lære hos Rasmussen på værftet i Gammel Hestehauge ved Svendborg.

For Thorleif har en stor del af fritiden også drejet sig om både. Drømmen om Folkebåden blevet opfyldt efter endt læretid. Men den blev også solgt med det samme, da familien blev udvidet med børn. I stedet købte han et Spækhuggerskrog i 1972, som han selv apterede. 4 år senere blev den erstattet med en Impala 28, der blev familiens båd gennem mange år.

45 år - siger/skriver femogfyrre - blev det til hos Walsteds. Alligevel – eller måske derfor? – var det oplagt at høre, om der havde været andre ting på den beskæftigelsesmæssige ønskeseddel?

“Forstmand”, kom det uden betænkelighed fra Thorleif.



40 årsjubilær og mester med hustruer.

“Jeg kunne godt se mig selv ved skovbruget og langt ude var der rent faktisk en tip-tip-oldefar, der var skovfoged.” Men det havde krævet en hel anden dannelsesretning, der ikke lå i kortene. Til gengæld blev han bådbygger i fjerde generation.

Fra totalrenoveringen af 12mR-båden Erna Signa.



*William Jansens bådbyggeri på Brønsodde i
Vejle fjord sidst i 1950'erne. Båden med den lidt
særprægede overbygning er nybygget af Jan-
sens søn, der står på broen.
Fotograf: Oskar Jensen. Foto: Vejle Stadsarkiv.*



William H. Jansen - bådbygger og konstruktør

Den dag jeg stødte på William Jansen

Jeg havde sat mig godt til rette i min læsestol og lagt en bunke gamle sejlerblade på bordet. Sejl og Motor fra de første år i 1950'erne. Redaktionens nye bladarkiv var netop indviet – altså, jeg havde slæbt kasserne med gamle blade op ad trappen til værelset på 1. sal, åbnet kasserne én efter én og sat bladene ind i nogle gode genbrugs tidsskriftholdere. Og så bladrede jeg mig igennem de første fire år, mens jeg fejrede begivenheden med en god kop sort kaffe. Et panorama af kapsejladser med resultatlister, nye konstruktioner, debat om sejlklubbernes samarbejde, annoncer, smånyt fra udlandet. Meget lidt om tursejlad, en smule mere om sejljoller.

I et blad er der tegninger til et par nye danske konstruktioner, og en tekst forklarer, hvad det er vi ser. To gange støder jeg på navnet William Jansen, han har skrevet artiklerne og tegnet konstruktionerne. Jeg synes godt jeg kan huske navnet, lidt. Men hvem var han? Konstruktor, ja det kan jeg jo se, men byggede han også, og hvor holdt han til? Var han interessant nok til at skrive om i Klassisk Træbåd? At Sejl og Motor gjorde det, er der en enkel forklaring på – bladets indhold består i høj grad af, hvad forskellige læsere sender. Så en konstruktor, kapsejler eller foreningsmand (jo, der var 99% mænd i sejlspøtens organisationer den gang), der havde noget på hjerte og tilmed kunne skrive en artikel, havde nem adgang til spalterne.

Jeg satte mig for at blive lidt klogere på Jansen. Nogle ugers research satte tankerne i gang. Billedet af William Jansen tog form – en flittig konstruktor, en dygtig bådebygger med et lidt andet fokus end det, vi plejer at dyrke. Her er det centrale fokus ikke så meget bestemte klasser og konstruktioner, der kan vinde kapsejladser. Til gengæld solide havkrydsere, motorbåde og små spidsgattere tilpasset selvbyggernes muligheder. Så det gik op for mig, at Jansen var aktiv

i den del af lystsejladens kulturarv, som på mange måder er glemt: Hos tursejlerne, selvbyggerne, i de uklassedes verden. Det er faktisk der, mange lystsejlere har hjemme og nyder deres sejlerliv.

Dragørdræng og skibsbygmester

William Jansen blev født i en skibsførerslægt i Dragør 1913. Her voksede han op og gik i skole. 20 år senere er han udlært som skibstømrer på B&W i København. Her kom den nye svend til at arbejde med udsugning og konstruktion på B&Ws tegnestue. Så at udvikle fartøjer har været Jansens fokus helt fra læretiden. De næste årtier er jo lystsejladens gyldne tid, også i Københavnsområdet. Og som 27-årig starter Jansen som selvstændig bådebygger på havnen i Snekkersten, lidt syd for Helsingør. Året er 1940.

Danmark blev besat af tyskerne og trange tider begynder. Alligevel lykkes det for Jansen at holde liv i bådebyggeriet i Snekkersten, hvor han med sine 5 medarbejdere bygger mindre lystbåde og fiskerjoller. Det er ikke lykkedes for mig at finde fotodokumentation fra Jansens bådebyggeri i denne periode, men den findes sikkert i lokale papirarkiver. Efter krigen tager Jansen arbejde som skibsbygmester ved Hobro Skibsværft. Her er der 70 medarbejdere der bl.a. bygger større fiskefartøjer af træ og reparerede stålfartøjer. Men i 1947 vender Jansen tilbage til København, hvor han ved siden af at arbejde på værfter for alvor udvikler sit arbejde med at konstruere såvel lystbåde som fiskerfartøjer.

Konstrukøren søger værft

Det er i tiåret efter 2. verdenskrig, at Jansen slår igennem som konstruktor. Efter de fem år under krigen som bådebygger i Snekkersten, har Jansen ikke selv et værft. I stedet satser han på at sælge konstruktioner, som så bygges på forskellige bådebyggerier med Jansen som tilsynsførende. Her i årene op til 1960'erne er det stadig almindeligt, at både bygges på bestilling til kunden, og at båden rettes til efter

kundens ønsker. Seriebyggeriet begynder så småt i den senere del af 1950'erne, blandt andet med den populære folkebåd. Men der er stadig et solidt marked for den traditionelle bådebygning, hvor konstruktøren og kunden er i dialog om det, der ender med at blive en fin, ny og unik lystbåd.

Jansen har adskillige byggerier i gang i årene som konstruktør uden eget værft. Også erhvervsfartøjer, hvor han især konstruerer fiskekuttere. I lystbådenes verden er der en del selvbyggere, og dem interesserer Jansen sig for. Han har adskillige tegninger til spidsgattere, hvor han har lavet en bordføring og hæk, der er nemmere at lave for en selvbygger. Medens forretningen vokser, spejder Jansen efter et muligt nyt, eget bådebyggeri, og det bliver det nedlagte bådebyggeri på Brønsodde i Vejle fjord, som Jansen vil have. Ustrups bådebyggeri startede her i 1899 og blev ved, lige indtil den tyske besættelsesmagt lagde beslag på værftet, etablerede en stor ny hal og begyndte at bygge hurtiggående motorbåde til marinen. Allerede i 1947 har Jansen kontakt til ejerne af det gamle værft, der efter krigen blev solgt af kommunen på auktion til en lokal byggespekulant. Hans planer blev ikke til noget, men først i 1956 kunne Jansen tilbyde en pris, som gav ham nøglen til værftet og de gode tyske bygninger på Brønsodde.

Motorsejleren gav økonomi til det nye værft

I 1952 præsenterede Jansen tegningerne til en havkrydser i Sejl og Motor. En rummelig båd som skiftevis kaldes havkrydser og motorsejler. Tegningen vakte interesse, og en københavnsk sejler bestilte tegninger til sådan en båd, men med mere vægt på sejlegenskaber og mindre på motorkraft. Og i september 1953 er den justerede konstruktion klar og præsenteres i Sejl og Motor. Et kig i sejlklubben KAS medlemsliste for 1952-54 viser, at der er en Jansenkonstruktion i den københavnske klub, som kunne være båden fra Sejl og



Willam Jansen klædt på til pressefotografering. Ved værftet sidst i 1950'erne.

Fotograf Oskar Jensen. Foto: Vejle Stadsarkiv.

Motor. Oplysningerne er få: Båden er en motorsejler med navnet Nelle, den er tegnet af W. Jansen og bygget 1954. Der er kun én anden Jansenbåd i KAS-registeret, nemlig en Snekkerstenjolle bygget i 1945 på Jansens bådebyggeri i Snekkersten. I øvrigt har Jansen også tegnet Dragørjollen.

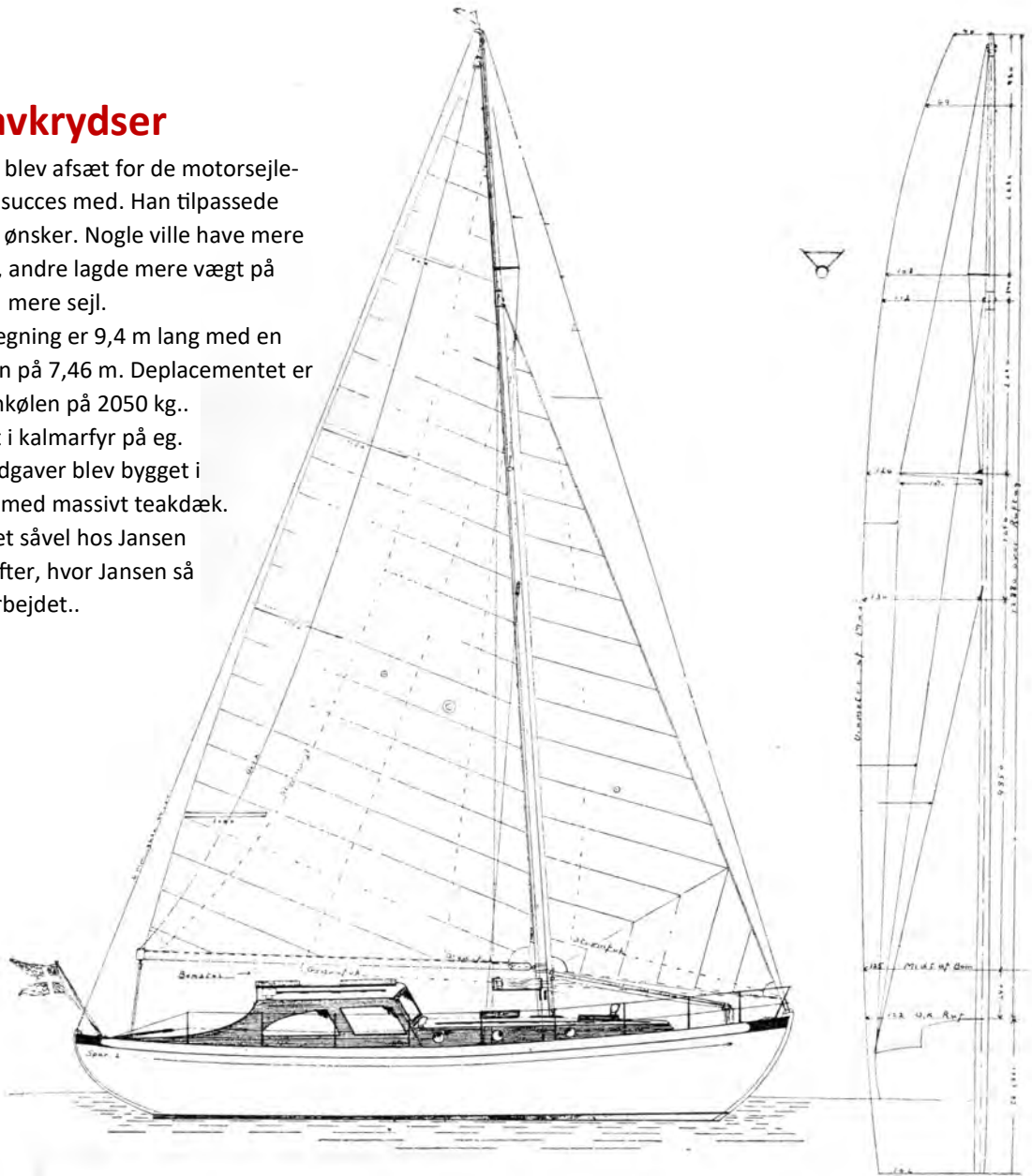
42 kvm havkrydser

Denne havkrydser blev afsæt for de motorsejlere, som Jansen fik succes med. Han tilpassede dem til kundernes ønsker. Nogle ville have mere motor og komfort, andre lagde mere vægt på sejlegenskaber og mere sejl.

Båden på denne tegning er 9,4 m lang med en længde i vanglinjen på 7,46 m. Deplacementet er 5,06 ton heraf jernkølen på 2050 kg..

Båden blev bygget i kalmarfyr på eg. Mere eksklusive udgaver blev bygget i mahogni på eg og med massivt teakdæk.

Bådene blev bygget såvel hos Jansen som på andre værfter, hvor Jansen så førte tilsyn med arbejdet..



Havkrydseren-motorsejleren sætter gang i Jansens bådebutik. Jansen tegnede en 32 fod version af båden som motor-sejler, og fik optaget en artikel med tegning af båden i det engelske tidsskrift "The Motorboat and Yachting". Mahogni på eg, dæk i massiv teak, 50 hk motor og 48 kvadratmeter sejl. Det førte til tre bestillinger på både. De to første fik han bygget i Middelfart, og den tredje blev solgt til USA, og den ville han bygge selv. Økonomien i ordrerne var så god, at Jansen fik likviditet nok til at overtage værftet på Brønsodde. I februar 1956 blev kølen lagt, og i juli blev båden sejlet til København for at komme med damperen til Amerika. Jansen var i gang i eget værft igen, motorsejleren, hans første fartøj på Brønsodde, fik byggenummer 47, fordi Jansen havde bygget 46 fartøjer før, til dels på andre værfter.

Værftsleder i Sisimiut

En af de sidste konstruktioner fra Jansens hånd var en 70 tons kutter til Island, byggenummer 50. Den kunne knap nok være i den store hal, og kunne kun søsættes ved højvande. Da kutteren var leveret og var taget i brug, fik Jansen ordre på en kutter magen til fra en anden fisker på Island. Det var kuttere, der blev lagt mærke til, også i Danmark. Måske var det derfor, at Jansen blev kontaktet af Grønlandsministeriet i 1961 og fik tilbudt jobbet som leder af statens skibsværft i Sisimiut i Grønland. Det tilbud sagde han ja til, men han ville beholde værftet på Brønsodde ved at finde forpagtere. Det lykkedes dog ikke, og i 1962 solgte Jansen værftet til Børresens Bådebyggeri i Vejle. Der slutter så Jansens tid som bådebygger og konstruktør i Danmark.

William Helge Jansen og kulturarven

Jansen var en af de mange konstruktører og bådebyggere, som skabte fartøjerne i den danske lystsejls kulturarv. Gennem et halvt århundrede blev de fleste lystfartøjer bygget i tæt dialog med kunden. Nogle gange som en unik kon-

struktion, andre gange indenfor entypebådens mere snævre rammer. Men sejler og bådebygger i samspil.

At følge William Jansens færd fra læretiden på B&W, hvor han også lærer det komplicerede arbejde med konstruktion og tegning, over de mange forskellige jobs som bådebygger hos andre og hos sig selv, værftet på Brønsodde og lederjobbet i Grønland, er en spændende rejse gennem en vigtig periode i lystbådenes kulturarv. Jansen forlader arbejdet med træbådene i begyndelsen af 1960'erne for at bygge fartøjer af stål. I samme årti kommer glasfiberen ind og forandrer lystbådsmarkedet radikalt.

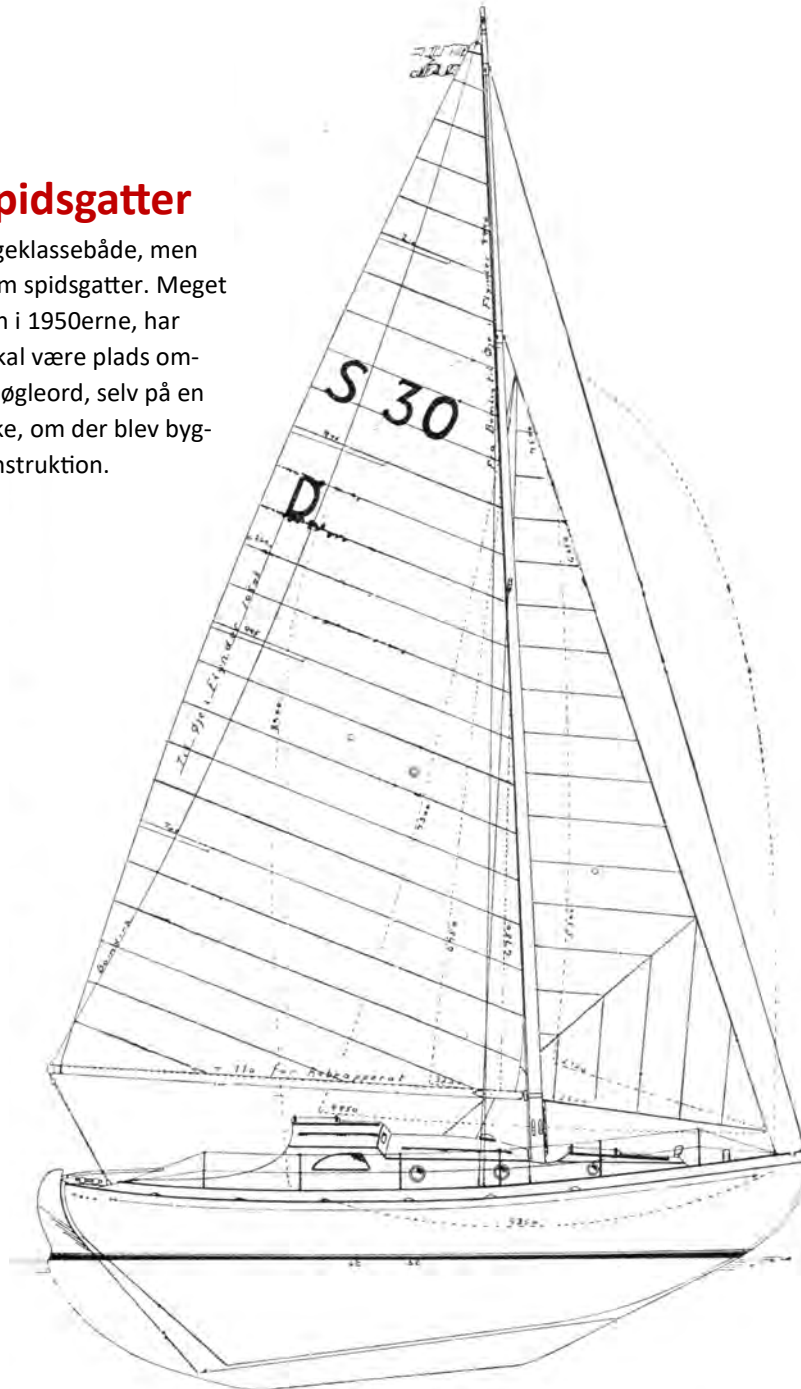
Hvis lystsejlsdanske kulturarv lægges som en puslespil med 500 brikker, ville Jansen være én af dem. Mange andre konstruktører fra samme tid eller en generation før Jansen, har lavet flere konstruktioner, fået bygget flere lystfartøjer, har skabt både der fik betydelig flere resultater på kapsejlsbanerne. De måske ti mest berømte personligheder i den liga, repræsenterer sikkert flere brikker i puslespillet hver især end Jansens ene.

Men pointen er, at kulturarven er broget, sat sammen af mange, mange bidrag. Hvis man giver sig i lag med at klassificere de enkelte brikker i puslespillet, ender man let med kun at se det, man selv synes lyser mest. En bestemt konstruktor, en bestemt slags båd.

Jansens konstruktioner bærer præg af, at han er optaget af gode sejlegenskaber, men også af rummelighed ombord. Vi ved ikke, hvor mange lystbåde der bærer hans signatur, men et par snese, er nok et rimeligt bud. Hvis jeg ikke lige havde bladret i det gamle nummer af Sejl og Motor, ville jeg nok ikke have opdaget ham. Men heldigt for mig, så fandt jeg en brik mere til puslespillet.

30 kvm klasespidsgatter

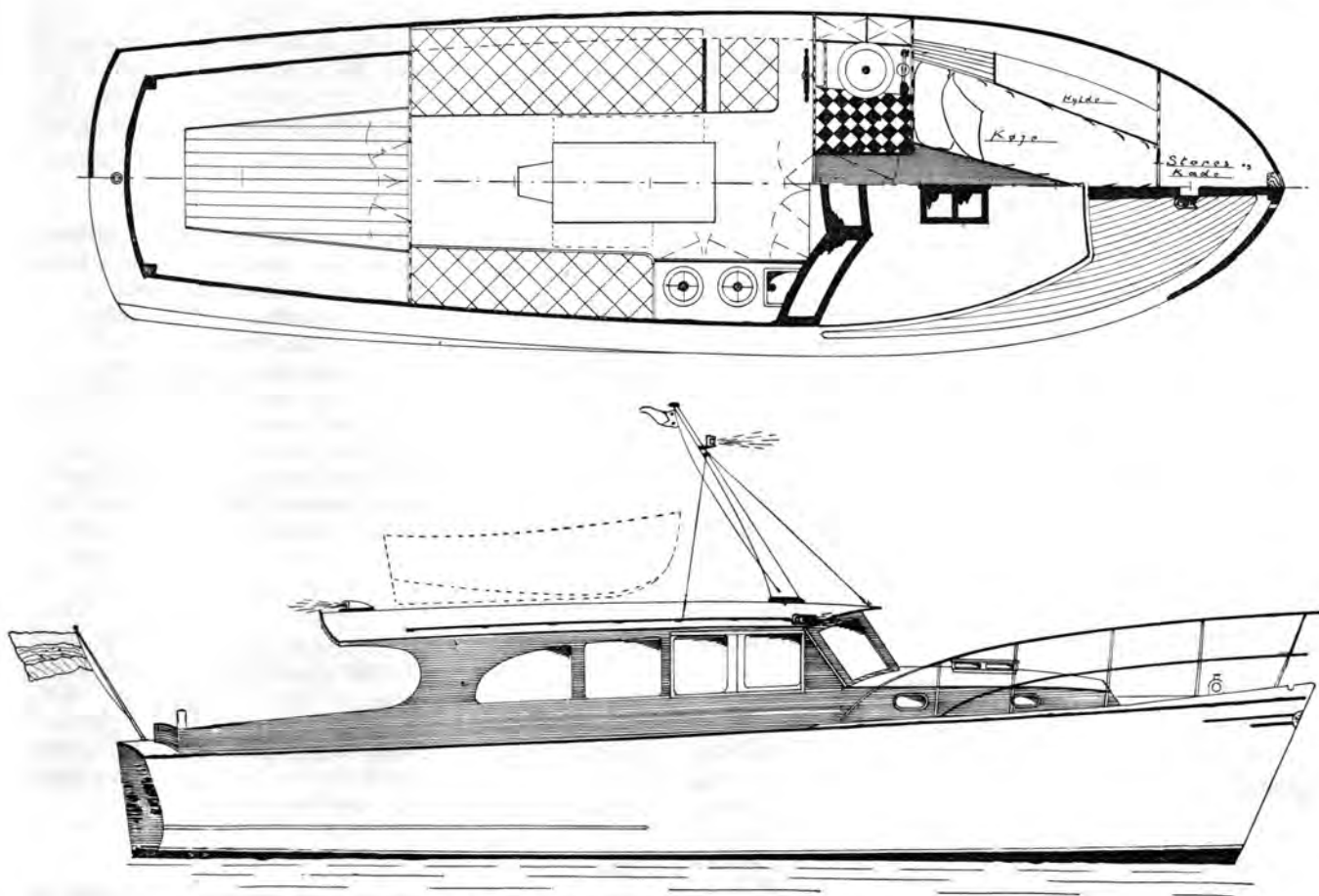
Jansen har ikke tegnet mange klassebåde, men her er hans bud på en 30 kvm spidsgatter. Meget karakteristisk for udviklingen i 1950'erne, har båden fået doghouse. Der skal være plads ombord. Komfort er blevet et nøgleord, selv på en klasespidsgatter.. Vi ved ikke, om der blev bygget en båd efter Jansens konstruktion.



Motorkrydser til Venezuela

Jansen havde flere kunder i USA, Mexico og Venezuela. Han tegnede og solgte bl.a. havkrydsere til USA, denne motorkrydser til Venezuela og lidt mere kuriøst en modificeret Juniorbåd til Mexico. Bådene blev bygget i Danmark og sejlet med fragtskib over Atlanten. Motorkrydseren er konstrueret til sejlads i Caribien med

særlig kraftigt skrog og stor motor. Det store tog er en dobbeltkonstruktion isoleret med kork. Båden er 9,0 m med et deplacement på 4 ton. Motor 95 hk Nordberg.. Bygget med fuld mahogniklædning med dæk af massiv teak. Båden blev bygget på Vebæk Bådebyggeri.



22 kvm spidsgatter til selvbyggeren

Jansen lavede adskillige konstruktioner, der sigtede på det populære selvbyggermarked. Spidsgatteren her har fået en såkaldt krydserhæk, hvor forløbet af klædningen agter er betydelig nemmere at få på plads for en amatør end på den klassiske spidsgatterhæk..

Jansen har givet konstruktionen navnet Springeren, ikke at forveksle med MSJ Hansens Springer.

Riggen er 22 kvm, båden måler 6,45x1,96x0,99 m. Storsejlet er 16,15 kvm, krydsfokken 5,85, genua 10,16 og spiler 17,35. Båden kan bygges på klink eller som krael på svøb.

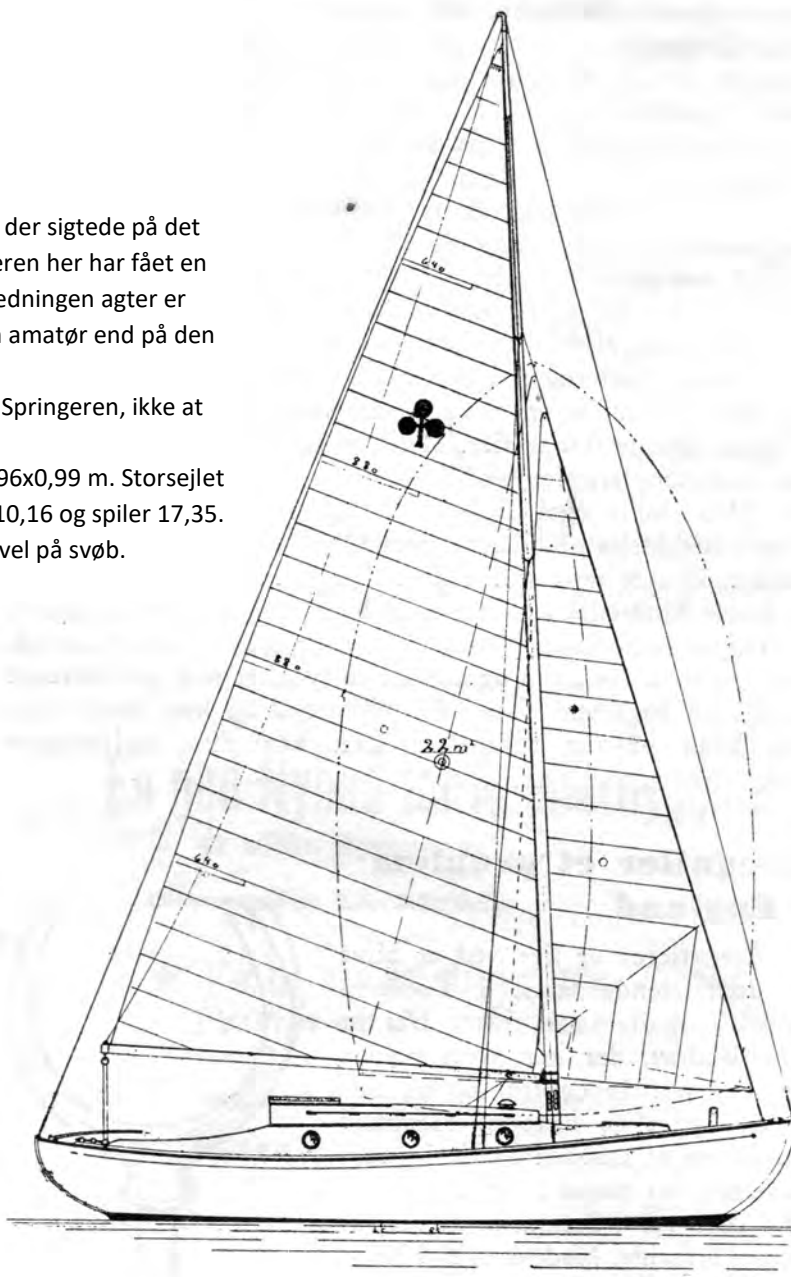
Kilder til artikel og billeder

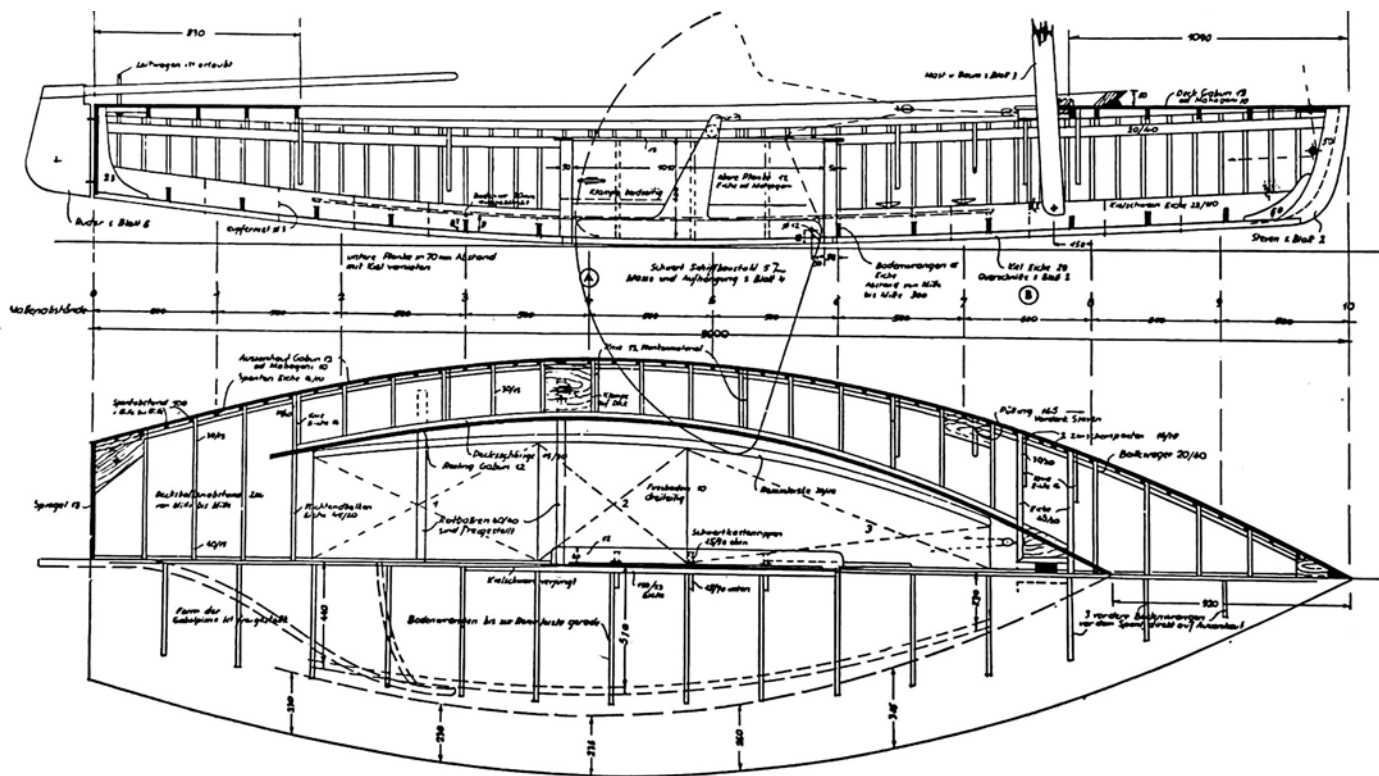
Vejlse Stadsarkiv.

Sejl og Motor 1953 til 1955

KAS register 1952-54

Publikationen William Jansens Værft 1956-1962, af Gert Jansen. Udgivet af Bredballe Lokalhistoriske Forening.





Forord

Til Klassisk TRÆBÅDs seneste vinternummer havde vi i Sejl og Motor fundet en artikel om en af de tidlige sejlloller, den meget udbredte PIRATJOLLE fra 1938.

Men en anden pionér indenfor denne kategori kom til verden nogle år tidligere. Det har vi fundet en artikel om i Sejl og Motor nr 2 – oktober 1939 forfattet af pseudonymet Mascot – alias den kendte spidsgatterkonstruktør M.S.J. Hansen.

Resumé i h.t. Wikipedia: O-jollen blev kreeret som een-type klasse til 1936-Olympiaden af konstruktør Hellmut Wilhelm E. Stauch.

Båden er bermudarigget og skroget oprindeligt kraelbygget af træ – senere er glasfiber og diagonallimet finér til-ladt.

O-jollen har meget gode sejlegenskaber og egner sig for et bredt udvalg af sejlere fra unge og gamle og fra letvægtere til sværvægttere.

I 1936 vandt Daan Kagchelland olympisk guld i Kiel O-jollen er stadigvæk en af de største jolleklasser i Tyskland og Holland – den internationale O-jolle union har over 500 medlemmer. O-joller kapsejler stadigvæk i Tyskland, Holland, Østrig og Schweiz. Der er mindre flåder i Polen, Brasilien, Serbien

Jørgen Heidemann

fandtes, og Sejladserne paa Kieler-Fjorden i 1936 bød ogsaa, som vi alle ved, Jollesejlerne fra Alverdens Nationer en udmærket og fair Sport.

Først nu i Sommer er det lykkedes af faa denne verdenskendte Baad i eget Farvand. Det er sket paa Initiativ af to Konsortier, der i Tyskland har købt en Baad hver og stillet den til Disposition for K.D.Y. og Hellerup Sejlklub. Baadene er anskaffet med Henblik paa Olympiaden i Helsingfors 1940. Det er Meningen, at de skal være til Raadighed for Sejlere, der melder sig som Deltagere i Jolleklassen til Olympiaden. Ved en afsluttende Udtagnings-Sejlads vil man derefter søge at finde den bedste Sejler til at repræsentere de danske Farver.

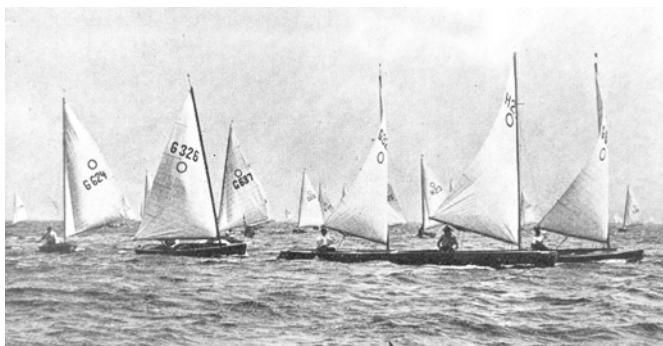
Der er her gjort Begyndelsen til en ny og meget interessant Opgave indenfor den danske Sejlsport. Det er første Gang, vi har Lejlighed til en virkelig Landskamp blandt vore Sejlere, samtidigt med, at vi faar valgt den rette Mand til at sende ud i den store Konkurrence mod fremmede Landes bedste Sejlere.

Ja ! vil De sige: "To Baade er for lidt !" Og deri har De selvfølgelig Ret. To er dog flere end een og skaber straks Kapsejlad. Der har derfor ogsaa hele Eftersæsonen ved alle Søndagssejladser og Aftenmatcher været Lejlighed for en del Unge til at konkurrere.

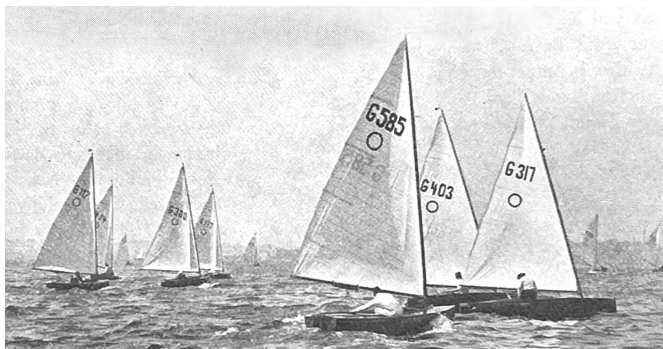
Baadene er nu sat i Hus for Vinteren, dog venter man ikke, de skal ligge helt ubemærkede hen. De to Konsortier, der stadig ejer Baadene, haaber, at der rundt omkring i Landet i Vinterens Løb vil blive dannet Sæmslutninger af Sejl-sportsfolk, der vil bygge Olympiajoller. De to tyskbyggede Baade vil da blive udlaant til Vejledning og Gavn for de Baa-debyggere, der faar overdraget Bygningen af Jollerne. Fra Provinsen har vi ofte hørt Stemmer fra Medlemmer, der



Her ses den gode Højde, Baadene kan gå.



Her bommer Jollerne Slag i Slag rundt Mærket. Nr 2 og 3 fra højre.



Luffingmatch mellem 403 og 317. 585 er ved at falde af.

beklagede sig over, at de aldrig fik Chancen til at deltage ved de internationale Sejlads.

”Det er jo altid 6-Metere, Drager eller lignende Baade, der sendes ud, og de bemandes hver Gang med Københavnere!” lyder det bebrejdende fra et Provinsmedlem.

Amatøren eller K.D.Y.-Medlemmet eller et andet Medlem af Hovedstadens Klubber trækker som Regel beklagende paa Skuldrene, naar de hører dette og tænker maaske: ”Ja, det er jo trist, og du maa virkelig undskylde, at jeg bor der, hvor det foregaar!”

Men nu Olympiajollen – Med den kan det let foregaa fra hele Danmark. Mange Provinsbyer har et endog mere velegnet farvand for Jollesejlad end København. Byer ved Fjorde og andre lukkede Farvande har vi jo nok af. Her er Chancen for Provinsens Deltagelse i international Sejlad. Men Baade maa der til !

Det maa være et stille Haab indenfor dansk Sejlsport, at denne Landskamp Mand og Mand imellem ikke gaar vor Dør forbi.

Alle Oplysninger angaaende Konstruktions- og Sejltegninger etc. faas ved Henvendelse til K.D.Y.'s Sekretariat.

Mascot



Sidste Bov før Mærket. 624 har Roret haardt i Borde.



En situation lige inden starten.



Baadene har lige rundet Krydsmærket. En skøn Samling Master og Sejl

En stranding

**Fortælling fra det
virkelige sejlerliv
og heldigvis
med en god ende.**

Af Per Hansen



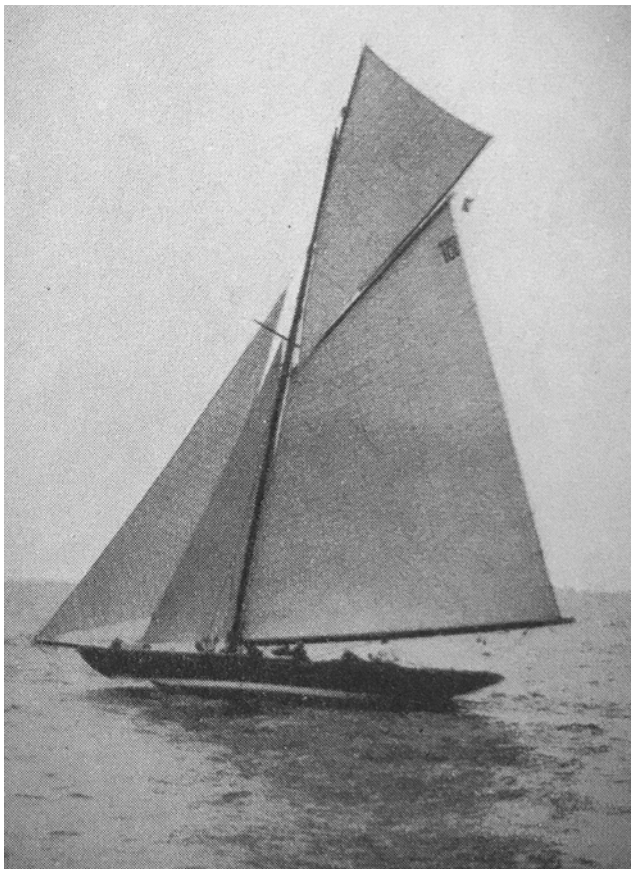
Bugserbåden Goliath.

Først skal scenen sættes. Sidst i 60'erne var der i Sejlklubben Limfjorden en 12 m. R båd, Den var bygget til olympiaden 1912. hvor den vandt sølvmedalje, den hed på den tid Erne Signe, nu hed den Sverre. Den var oprindeligt rigget med gaffelrig, nu var den med bermudarig, med tre forsejl på bordspryd. Sejlene var nogle gamle bomuldssejl. Der var ingen spil, så alle skøder og fald blev strakt med taljer, så det kunne være hårdt arbejde at sejle den. Båden ejedes af to unge sejlere, den blev flittigt sejlet af de unge medlem-

mer i sejlklubben. Det var ret sjovt at sejle 12 meter når vi var vandt til små kuttere og kragejoller.

I Aalborg var der samtidig et bugsererselskab, "Goliath" stiftet og ejeren hed Carl Lorentzen, men blev kaldt Goliath. Han var en spasmager, som aldrig gik af vejen for en god spøg, han var kendt og afholdt på havnen og i sejlerkredse. (der er faktisk skrevet en bog om ham.)

Vi havde været på weekend til Frederikshavn, og var nu søndag eftermiddag på vej ind gennem fjorden, det blæste



12 m R Erne Signe fra Aalborg.

frisk fra vest så vi sejlede bidevind med en 8-9 knob og en god krængning, fok, klyver og storsejl. Så det gik rigtigt godt!

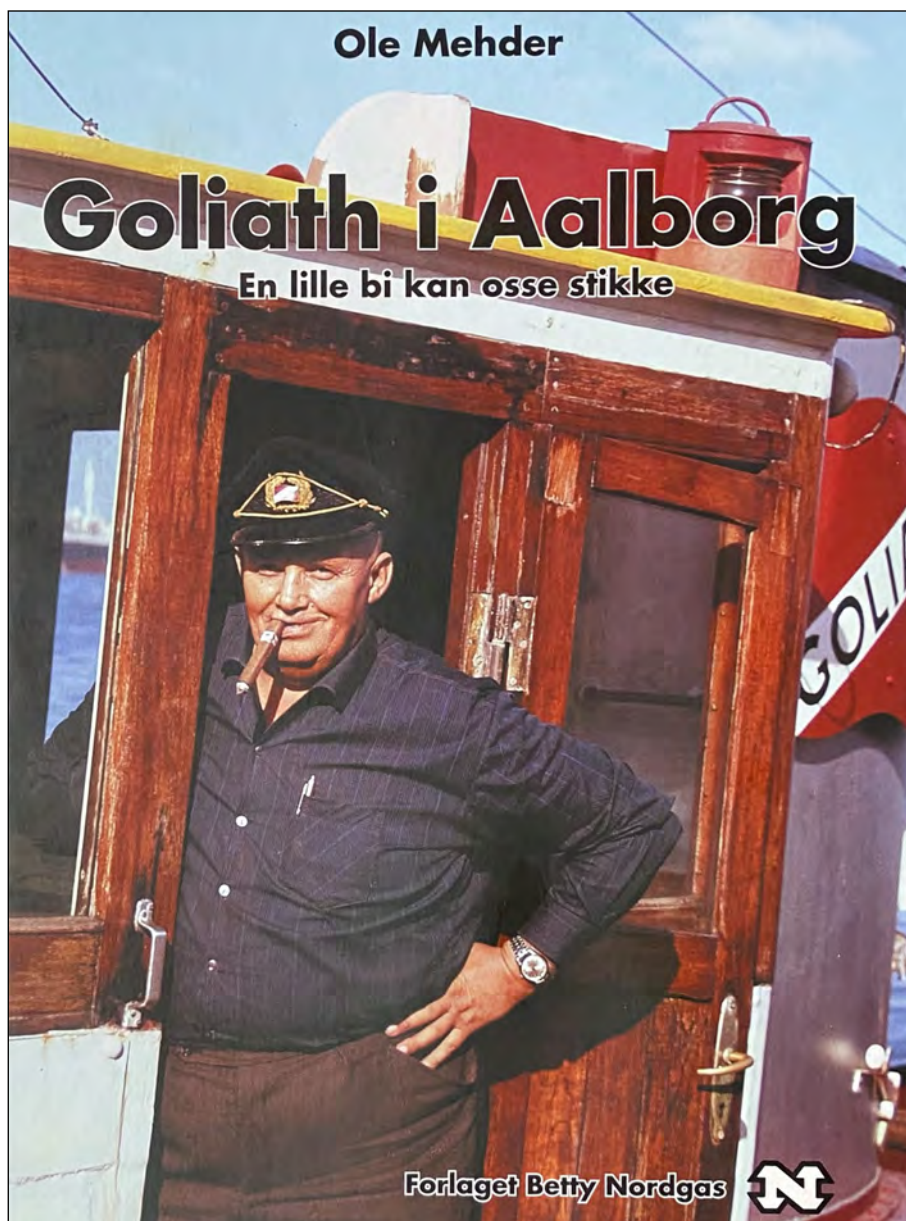
Vi nærmede os en grøn kost. Rormanden kommanderede "Klar vende" alle var klar på deres post, ved bagstag og skøder, "Vi vender", Sverre luffede og rettede sig op, men hælen tog grunden 8-10 meter uden for kosten. Sverre var ret styrlastig, så hun faldt af, krængede godt over og fortsatte ind over grunden for halv vind, vi kastede skøderne los, men



nu stod vi med god krængning på ca. 1,5 m vand. Der kom flere motorbåde, som prøvede at trække os af, men vi stod godt fast. Hvad gør vi nu! Vi sendte en mand i land i jollen, for at finde en telefon og ringe til Goliath. Han lånte en telefon på en gård, fik fat i Goliath, hvor han forklarede situationen! Skivet var ikke forsikret, spørgsmålet var, hvad kan det koste? Goliath sagde, at det kunne han ikke sige før han havde set på situationen. De blev enige om, at han skulle komme, så kunne vi forhandle pris når han havde set hvor-

dan vi stod. Om bord snakkede vi om hvordan vi kunne dele en evt. stor regning! Vi ventede spændt, så dukkede selskabets mindste slæbebåd, kaldet støvsugeren, op. Carl Lorentzen selv ved roret og konen som bestemand. Da vi var på prajehold, spurgte vi hvad det kunne komme til at koste? Det kunne han da ikke sige før han havde prøvet at trække i os! Der var ikke andre muligheder, så prøv at trække, så må vi jo finde ud af det bagefter. Vi var på pinebænken!

Vi fik en trosse godt fast om masten, så trak han, vi krængede yderligere men vendte så rundt og fulgte med ud på dybere vand. "Nu kan du godt slippe os, så klarer vi det selv turen til Aalborg" Svaret var: "nu er det ved at være sendt, så I kan lige så godt blive hængende til Aalborg" I Aalborg fortøjede vi ved kajen lige ved slæbebådenes base. Goliath kom ombord, han skulle lige se hele skivet inden vi skulle snakke pris. Der blev lavet en kop kaffe og forhandlingerne begyndte, Enden på det blev, at vi skulle give æggekage på et spisested i Aalborg. Der faldt en tung byrde af vores skuldre. Et par dage senere mødtes vores 12m redere med Goliath og konen, de fik æggekage og hvad der nu hørte sig til! Da regningen kom, sagde Goliath "den betaler jeg!".



Bogen om bugserselskabet Goliath og Carl Lorentzen fra Forlaget Betty

YACHT REFITS

HCC BOATYARD

MARSTAL, DENMARK

WWW.HCCB.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 spejlagtig 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 spartelepoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

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



Værktøj

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

WEST SYSTEM®

Professionel epoxy til bådfolk!



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}

Min ♥ndlingsbog

Af Ole Olsen

Omkring 1985, var jeg på langtur i min gamle folkebåd, FD 537, og lå i Frederiksstad i Norge. Vejret var lidt for vådt til at det var lækkert at sejle, så det blev til en bytur med paraply og sejlerstøvler.

Lige over broen, lå en boghandel, som var udsmykket med en mængde fotos af lystfartøjer og der var mange bøger om emnet. Her erhvervede jeg mig mit første eksemplar af Arve Johannessen's "Kysten Vår". Dette eksemplar var brugt, i et bind, og dejlig tung. Den tidlige ejer havde gjort flere minder notater i margin – egentlig gjorde det bogen endnu mere værd. De senere udgaver er delt i to bind.

Bogen/bøgerne beskriver både konkrete sejlsadsanvisninger med et utal af gode ankerpladser, og er samtidig en gennemgang af norsk historie, en del beretninger af Arves egne sejlsads.

Det er en ubetinget fordel at have det aktuelle søkort over området fremme, når bogen læses.

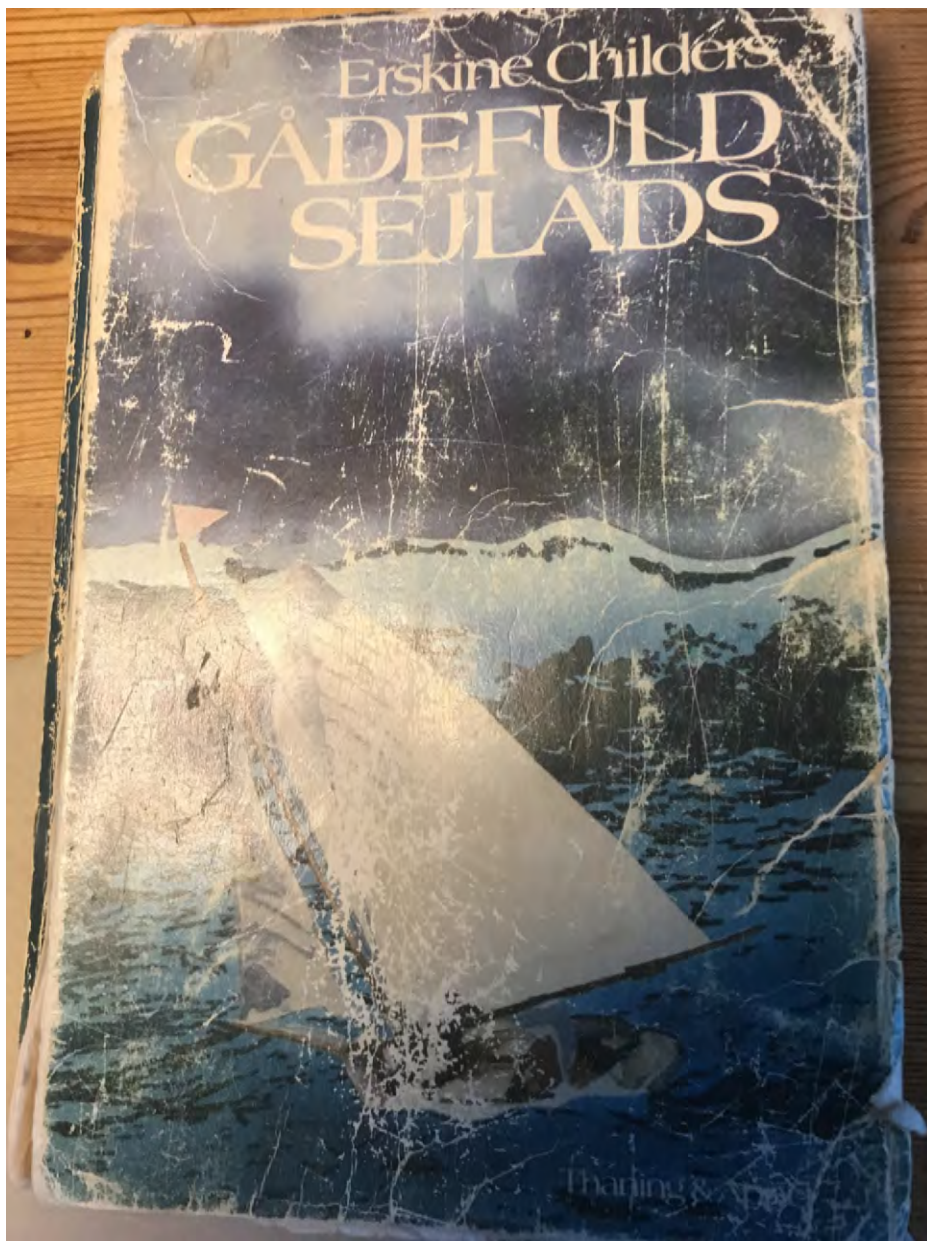
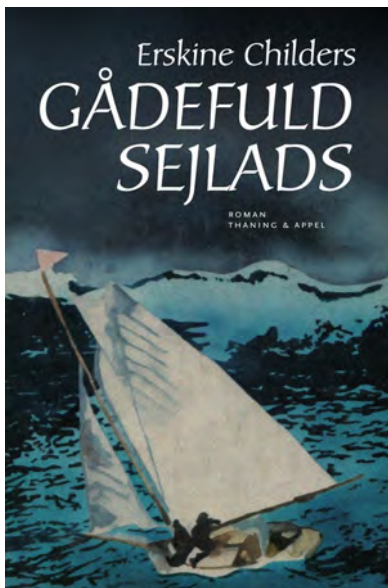
Bogen er umådeligt rigt illustreret med mange fotos – de fleste har Arve Johannessen selv taget fra et lille fly. Desværre er mit første eksemplar gået til af alt for meget sejlsads i små både i frisk vind. Det kan dog lade sig gøre at skaffe en af de nyere udgaver fra en antikvarboghandler. Vær dog opmærksom på at der er told på bøger fra Norge!



Af Per Hansen

“Gådefuld sejlads” af Erskine Childers, er en spionroman fra 1903, som foregår i Vadehavet. Man mener den er skrevet som en advarsel til det engelske admiralitet om en forestående tysk invasion i England. Forfatteren blev senere dødsdømt for spionage og henrettet. Bogen var engang pligtlæsning i det engelske admiralitet.

Hilsen og god læsning Per Hansen



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

Kapsejlads

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

Sommerstævne 2025

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

15. marts 2025:

Generalforsamling, DFÆL

15. marts 2025:

Konstituering af bestyrelsen

3. – 6. juli 2025:

Sommerstævne, Svendborg

28. april 2025:

Deadline Klassisk Træbåd 163

5. juni 2025:

Klassisk Træbåd 163 udkommer

8. september 2025:

Deadline Klassisk Træbåd 164

8. oktober 2025:

Klassisk Træbåd 164 udkommer

3. november 2025:

Deadline Klassisk Træbåd 165

8. december 2025:

Klassisk Træbåd 165 udkommer



Spidsgatteren Ripple fra 1902 søger 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 (+ bovspryd 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.

Ripple er vandt til ofte at blive klappet i havn.

Pris: 30.000 DKK

Se mere på defaele.dk under køb og salg

Med venlig hilsen

Kurt Hjelholt og Karen Elsted

Tlf: +45 4084 7091



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



Klassisk svensk Daycruiser

Til salg er en yderst velholdt 1963 svenskbygget og Pettersson designet motorbåd på 19 fod og med 50 HK Suzuki.

Den nuværende ejer købte båden for omkring fem år siden og gennemførte en grundlæggende restaurering og ombygning af båden over 3 år (over 800 timers arbejdstid + yderligere 100 timer fra bådebyggere).

Båden er til salg grundet fokus på nye projekter.

Hvad er der sket på båden:

Nyt glasfiberskrog

Forstærket agterspejl

Delvis nyt dæk

Nye vinduesrammer

Nye spanter

Ny bundstokke

Ny påhængsmotor

Nyt hydraulisk styretøj

Ny skræddersyet kaleche

Ny el

Komplet nyopbygning af 12 lag lak

Nøgledata:

- Byggeår: 1963
- Oprindelsessted: Sverige
- Længde: 5,9m
- Bredde: 1,8m
- Dybde: 0,5m
- Motor: 50 HK Suzuki (2022) – Værdi ca. kr. 60.000.

Hydraulisk styresystem

- 2x95Ah systembatterier inkl. landforbindelse

Båden er i øjeblikket opbevaret i en hal på land i Københavns Nordhavn. Havneplads i Svanemøllehaven kan om ønsket medfølge i sæsonen 2025.

U-indregistreret båd vogn medfølger ifølge aftale ved salg. Fakturaer for motor og udført arbejde fra bådebyggere følger med.

Pris 129.000 DKK

Thomas Hansen

Tel: +45 39 29 19 00

Mobil: +45 20 11 33 54

E-mail: thomas@advokathansen.dk



På kryds og tværs med forårsklargøring

	GAMMEL MALING	1	REDSKAB	PIGE	POLIT. FOR- ENING	SY	KRAFT	AT VÆRE OPPE	KIGGE	RASER			PIGE	VARM FARVE		VI	PILI	FISK	EN- MANDS- JOLLER
SUNDT FLUIDUM								19											17
HUSK AT SKIFTE		18			1					2				KAMP- ÅND			3		
PIGE				LEVERE		VANDLØB		KURVE					13	LUGTE- EVNE	SYR LØST				
...GEES				GLETSJER			12	GUMMI- BUKSER					20		10	LED			
																HILSEN			
GR. BOG- STAV		4			SV. PIGE	TO ENS ENHED		14	ØL-TYPE		INDISK BRØD						MOD- GIFT		
											KÆRESTE								
PLANTE					15	11			5	GAMMEL LINOLIE- LAK									
KONSO- NANTER	8			MO- DERNE DATA			PIGE	LEVERET		Ø- DANSKE	12							FANGE	
			PIGE				9	FISK						6	ALTSÅ SÆTTE PÅ	LILLE Ø		16	
			ORGA- NISATION					VANDET											
2									VEJ	7					MODERNE				
									ORGA- NISATION										
NEDE I SORT HUL				NATRI- UM	? CONNERY					KÆLE			TILTALE	BREDDE- MINUT					
					MÅLEREGEL														
	TRIM- LINE																ANMODE		
YTRE						17					RUND- TOSSET			INDVIER					

- 1

Vandskyende imprægneret lærredsbeklædning
- 2

Aflange tovværks-fendere med strittende hår

Se løsningen spejlvendt på hovedet.
God fornøjelse!

NDLUGEL O ØB YBIEB
CIIIIIGHVNHV BE
DEB SEYI E SQWIG
IOIIEETVB ZLI IINBΓ
N INCE BVKSCD EKG
BΓ IIN B B EØSK E Γ
BØΓΓIKE I B EBNIS V
ELV B LL Γ IYVH GB
BEE BBE MYDEKZ KIO
BINV Y GBV B KIB
OGIEB IΓJEB EN ZIGN
KOTDBBESSEJΓINOIE



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

Nordwind 20 kaldes bådtypen på billedet, nybygget på Jakobstads Båtværk i Finland. Bådebyggeriet har netop kunnet fejre 124 års fødselsdag, og har bygget træbåde i alle år. Værftet tilbyder en håndfuld forskellige træbåde som nybyggeri ud over alt det, som et godt bådeværft også kan. Se mere på www.jakobstadsbatvarv.fi

