



Et liv med træbåd

Kommende træsejlere kan begynde her



ISBN 978-87-996488-4-9

I. Indledning

Om at eje en træbåd	4
Om at bruge guiden	4
Litteraturliste til Indledning	4

II. Før du går i gang

Hvilke forventninger ligger bag ønsket om en træbåd? 5

Bådens stand og egen indsats	6
Størrelse	7
Motor i sejlbåde	8
Type	8
Behov	9

Bådtyper 11

Kragejollen	11
Sænkekølsjollen	11
Spidsgatteren	12
Platgatteren	13
Kutteren	14
Motorbåden	17

III Anskaffelse

Hvor finder man båden? 19

Foreninger	19
Mæglere	19
Formidlings sider	19

Hvad skal der lægges mærke til? 20

Bådens stand og alder	20
Udenbords	20
Indenbords	21
Mast og rig	22
Bådens motor	23

Købet 25

Vejledning ved prissættelse af træbåd	25
Salgmæssige og juridiske omstændigheder	26
Forsikring	27

Ejerforhold 28

Enkelpersonen	28
Bådfællesskabet	28
Institutioner	29
Danmarks Museum for Lystsejlad	29



INDHOLD

Bådens papirer	30
Dansk nationalitetsbevis	30
Dansk lystfartøjs-certikat	30
Kapsejladsmålerbrev	31
Tilsynsbog	31
Bøger	31
Sejlerblade	32
Litteraturliste til Anskaffelse	32
 III Bådens bevaring	
Træbådens fysiognomi	33
 Vedligehold	34
Rengøring og slibning	35
Håndværktøj	35
Nådning og spartling	36
Indvendig vedligehold	36
 Renovering	37
Lidt om opgavernes størrelsesorden	38
De mere enkle opgaver	39
Opgaver af mere krævende karakter	39
Opgaver med behov for stort maskineri	39
Litteraturliste til Vedligehold	40
 IV Sømandskab	
I havnen	41
Under sejlds	44
Om vinteren	46
Litteraturliste til Sømandskab	47



DFÆL Forlag
Copyright: © DFÆL
Udgivet som elektronisk publikation 2014
Kontakt til forlaget: www.defaele.dk
Fotos og illustrationer: DFÆL, hvor andet ikke fremgår

ISBN: 978-87-996488-4-9

Mekanisk, fotografisk, elektronisk eller anden gengivelse af denne bog eller dele af den er ikke tilladt iflg. lov om ophavsret. Alle rettigheder forbeholdes. Gengivelse kun med DFÆLs skriftlige tilladelse.

Indledning

Om at eje en træbåd

De mange sejlere, der i dag kan ses i de danske farvande, vil for de flestes vedkommende have mødt sejlerglæden i en båd af glasfiber. Siden lystsejladsens store boom sidst i 1960'erne har dette materiale været det foretrukne byggemateriale.

Træbåden har dog på forunderlig vis formået at overleve i et vist omfang. Ikke i kraft af mange nybygninger, men gennem et stort arbejde med at bevare de tilbageværende. Der er en særlige charme forbundet med livet i en klassisk båd, og med det indbyggede paradoks, at det eneste der i opmærksomhed kan konkurrere med en stor båd i glasfiber, er en velholdt lille båd i træ.

I takt med at træbådene er forsvundet, er også ekspertisen på området blevet indskrænket. Fagfolk fra de oprindelige håndværk er der ikke mange tilbage af. Det samme gælder sejlere, der har begreb om vedligehold af træbåd. Dette fravær gør det vanskeligt for nye sejlere at danne sig billeder af et liv med træbåd.

Det er vores hensigt, at vi med denne guide, vil kunne give en håndsækning, til de der går med ønsker om at sejle træbåd.

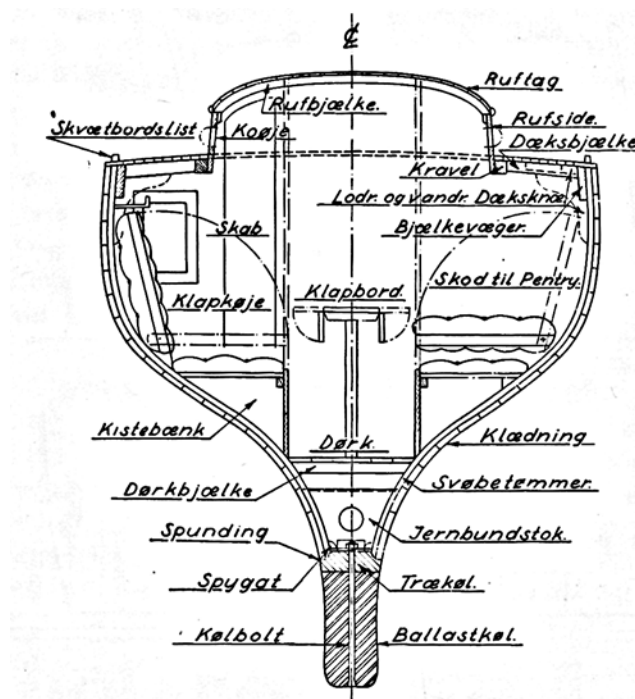
Om at bruge guiden

Guiden kræver ikke læsning fra A-Z. Brugeren skaber selv den nødvendige kronologi ud fra de spørgsmål, der ønskes besvaret. Er man på bar bund med ord og begreber i bådens verden, kan man dog til en start med fordel læse afsnittet om Træbådens fysiognomi. Her beskrives kort og grundlæggende, hvordan båden er bygget.

Dansk Forening For Ældre Lystfartøjer, december 2013

Litteraturliste til Indledning

Bent Aarre	Lystsejlads i Danmark	Forlaget Cervus 1998
Knud Pontoppidan	Til søs med Mariane	Sejl & Motors Forlag 1981
Tage Voss	Glæden ved at sejle	Forlaget Cervus 1987



Hvilke forventninger ligger bag ønsket om en træbåd?

Når beslutningen om at købe en træbåd er truffet, kommer overvejelserne om, hvilken bådtype som vil være det rigtige valg. Først skal vælges mellem sejl eller motorbåd, og her er de færreste vel næppe i tvivl om, hvor egen interesse er størst, idet





at sejloplevelsen og livsstilen er vidt forskellig.

Herefter er der mange faktorer at forholde sig til, for at sikre at den båd, man ender med at anskaffe, kommer til at give størst glæde og fornøjelse.

Bådens stand og egen indsats

Når man anskaffer sig en træbåd, er standen på båden noget som i højeste grad skal vægtes. Størstedelen af de træbåde, som er på markedet, er ældre eller direkte gamle, og kan have 40, 50 eller 100 år på bagen. Ikke alle både er kommet lige godt igennem disse årtier. En enkelt ejer kan have forsømt eller ombygget båden i sådan en grad, at den har fået alvorlige skader. Nogle skader er direkte synlige, og nogle skader kan være skjulte.

Derfor bør man alliere sig med en professionel, som har tilstrækkelig faglig indsigt til at kunne vurdere bådens stand.

En nylakeret smuk båd kan have omsiggribende råd eller andre alvorlige skader på skroget, og en båd som umiddelbart ser meget forsømt ud, kan være i grundlæggende fin stand, men mangler blot en ren-skrabning og omgang frisk lak.

I nogle tilfælde kan det være en langt bedre handel at betale en høj pris for en godt vedligeholdt båd, som er i grundlæggende god stand, end at lade sig friste af en langt billigere båd i dårlig stand.

De sparede midler i anskaffelse kan hurtigt "få ben at gå på", såfremt en grundlæggende reparation (udskiftning af bord/

nyt dæk/udskiftning af kølbolte osv.) skal udføres af en bådebygger.

Uanset hvilken stand båden er i, er det værd at overveje, i hvor høj grad man selv er i stand til at udføre vedligehold og eventuel renovering. Det kan være rigtig spændende og lærerigt at påbegynde en renovering, men det er langt sjovere, hvis man fra starten har en rimelig ide om projektets omfang, og den indsats det kræver.

Desuden er det en overvejelse værd, om det er selve arbejdet med projektet, som er det væsentlige, eller om man i virkeligheden hellere vil bruge de fleste timer på vandet. Inkarnerede træbådsentusiaster vil måske mene, at det er en kombination af begge dele.

Størrelse.

Indimellem dukker der større træbåde op til fristende lave priser, og det kan være tillokkende med tanke på den gode plads om læ, stort cockpit, imponerende linjer osv. En hvilken som helst båd, og måske især træbåd, kræver en del vedligehold. Før man falder for fristelsen, er det vigtig at have et realistisk billede af den tid, energi og økonomiske ressourcer, som man er indstillet på at kaste i projektet. For hver fod en båd vokser i størrelse, vokser mængden af materialer og arbejdskraft også ganske betydeligt. Står man pludselig over for



eksempel et bord som skal skiftes, afspejler en eventuel regning fra et værft tydeligt bådens størrelse, idet at tidsforbrug og materialer er væsentlige parametre. Det samme gælder dimensioner på diverse tilbehør så som sejl, blokke, spil, løbende og stående rig, hvor priserne stiger raskt i takt med størrelsen.

Motor i sejlbåde

Ved valg af båd bør det også overvejes, hvilke krav man stiller til en eventuel motor. Mange sejlbåde har i dag en eller anden form for motor. Dette kan være påhængsmotor, indenbords motor, el, benzin eller diesel. Hvilken type motor, som er den rette i den enkelte båd, afhænger i høj grad af plads og økonomi. Lange slanke både, som er udstyret med motor, har typisk en påhængsmotor, idet at det smalle skrog gør det vanskeligt at tilpasse en normal motor til fossile brændstoffer. Dimensionerne på moderne el-motorer gør dem imidlertid mere og mere velegnede til indbygning i selv smalle både, og efterhånden som teknologien udvikles bliver elektricitet et mere og mere oplagt valg, der hvor sejl blot ønskes suppleret i tilfælde af vindstille eller ved havnemanøvrer. Har man planer om længere sejlads for motor, bør man nok satse på en velfungerende indenbords diesel motor. Er man derimod inkarneret "sejl-sejler", så undværrer man med glæde motoren og håndterer sin båd for sejl alene.

Type

Hvis man har en æstetisk tilgang til båden, ligger det første op-





lagte valg mellem de lange slanke typer og de buttede rummelige linjer. Hver type med sine fortrin, charme og elegance.

Ønsker man god plads om læ, og eventuel ståhøjde, skal en slank båd være ganske stor for at kunne imødekomme rimelig plads til hele familien. Hvis ønsket er, at familien skal på et årligt sommertogt i flere uger, vil en båd med buttede og rummelige former nok bedst kunne imødekomme krav til plads ombord, med mindre at man altså køber en meget stor båd af den slanke type.

Behov

Før man vælger bådtype, er det derfor en god ide at gøre sig grundige overvejelser om, hvad man forventer at bruge båden til. Forskellige ønsker for anvendelse stiller forskellige krav til båden.

Tursejleren: Såfremt man ønsker at båden skal bruges til familiens ferieture, stiller det nok krav til en vis størrelse og en vis komfort ombord. Moderne både har ofte alverdens bekvemmeligheder, som den moderne familie måske vægter højt. I ældre træbåde kan der være langt imellem komfort så som vandtank/køl/ovn/komfur/varme/toilet/lange brede køjer/ståhøjde osv. Det er vigtigt at gøre sig klart, om familien er indstillet på en mere simpel livsform, når der stås til søs. Det er super ærgerligt, at resten af familien hellere vil blive hjemme,



når man netop har anskaffet sig et ellers prægtigt fartøj.

Solosejleren: Har man et ønske om at kunne håndtere båden alene, er det naturligvis vigtigt at sikre sig, at båden er rigget, og udstyret så det gør single-hand sejlads mulig. Det vil ofte være få ændringer, som kræves, hvis båden skal kunne sejles alene. Er det derimod ikke planen at sejle alene, så er det værd at overveje, om man har gaster/ venner/ familie i sit netværk, som har lyst til at gaste. Det er ærgerligt at anskaffe sig en båd, og først bagefter indse, at den kræver flere hænder, end man har til rådighed. Dette gælder naturligvis ved selve sejladsen på vandet, men også under klargøring/ vedligehold/ påsætning og aftagning af mast osv., kan det være nødvendigt at sikre sig, at man har den fornødne hjælp og opbakning i sit netværk.

Dagsejleren: Skal båden fortrinsvis anvendes til dagssejlads/ udflugter og hyggeture, så er det måske knap så vigtigt, at der er plads og komfort om læ. Til gengæld vil et rummeligt cockpit danne en god ramme for dagsudflugter, og en solid badestige vil ligeledes blive værdsat på en varm sommerdag.

Kapsejleren: Plads og komfort om læ er ligeledes ikke så væsentligt, og måske endda en unødvendig "dødvægt", hvis båden primært skal anvendes til kapsejlads. Her er et velindrettet cockpit med let adgang til håndtering af spil, løjbom, aflastere osv. et vigtigt parameter, naturligvis tillige med gode sejl og let tilgængelige trim-muligheder.

Monumentsejleren: Værdsætning af oprindelig konstruktion og historisk akkurateesse er af afgørende betydning. Her kan både være tale om projektbåde-både, der minutiøst føres tilbage til konstruktørens intentioner eller om fortsat bevarelse af et fartøj, der allerede har den status. I bedste fald kan båden komme under Skibsbevaringsfonden med status eller udmærkelse som "Historisk Monument"

Kort opsummering: Enhver båd er et valg imellem kompromisser, men hvis man fra starten lægger mere vægt i et af ovenstående formål, end de andre, så er det en god idé at tage højde for dette før båden anskaffes. Ved man eksempelvis efter moden overvejelse, at båden kun i begrænset omfang vil blive anvendt til længere ture, med mange ombord, så kan det være værd at overveje, om man så i stedet bør vælge en båd, som er let at håndtere alene, og med større vægt på selve sejloplevelsen end på komfort, størrelse og ståhøjde.



Bådtyper

A Kragejollen

Den spidsgattede og ofte klinkbyggede jolle var det mest udbredte mindre brugsfartøj i Norden med aner langt tilbage i tiden. Teknikken i opbygningen med køl, stævne, klinkede bord, bundstokke og spanter er brugt siden vikingetiden. I tidens løb er jollerne bygget overalt i Danmark (og Norden). Der er naturligt opstået mange lokalprægede typer alt efter behov og brug, materialer til rådighed til bygning og lokale håndværkeres tradition og formåen afhængig af hvilket farvand, den oprindeligt var bygget til. Jollen kendes som rojolle, men var ofte forsynet med smakkesejl og ror. Mest udbredt er den spidsgattede type – med stævntræ for og agter, hvor bordene er føjet ind og fastgjort til stævntræ for og agter. Kragejollen er "spids" i begge ender og en lang vandretliggende lige køl. Mange er dog forsynet med agterspejl. Andre variationer kan også forekomme.

I lystsejladens første år udgjorde de spryd- og gaffelriggede joller et stort antal. I takt med, at der konstrueredes og byggedes både til udelukkende rekreative formål, blev også kragejollen gjort til genstand for denne udvikling. Den brugsorienterede jolle blev udvidet med et halv- eller ringdæk, ligesom riggen med tiden ændredes til bermudariggen, der er lettere at håndtere.

Som ordets kragejolle antyder, er der ikke tale om større fartøjer. Den maksimale længde overalt overstiger sjældent de 25-30 fod.

Kragejollerne har langt fra haft den samme bevågenhed blandt konstruktørerne, som det har været tilfældet med spidsgatteren og kutteren. Utzons lille Ålborgjolle er dog blandt undtagelserne indenfor en bådtype, hvor de traditioner og erfaringer den enkelte bådebygger var rundet af, blev retningsgivende for udseende og sejlegenskaber.

Kragejollens udbredelse i dag er mest knyttet til smakkelaug; lokale foreninger med folk, som passer og værner om deres joller, dyrker sejlad og socialt samvær.

Navnet »Kragejolle« blev givet til de meget forskellige konstruktioner, fordi de sprydriggede sejl lignede en krages vinge med strittende svingfjer. De fleste blev bygget »på klamp«, dvs. uden tegninger men med byggerens erfaring og materialernes muligheder.

B Sænkekølsjollen

Den fladbundede jolle med stiksværd eller sænkekøl er forholdsvis ny, men den lave pris og for fleres vedkommende enkle byggeproces, gjorde at jolletyperne bredte sig op gennem 1920-30'erne. Den simple konstruktion gjorde det muligt at



sejle kapsejlads under beskedne økonomiske former, og alligevel sikre en høj grad af sportslig udfoldelse.

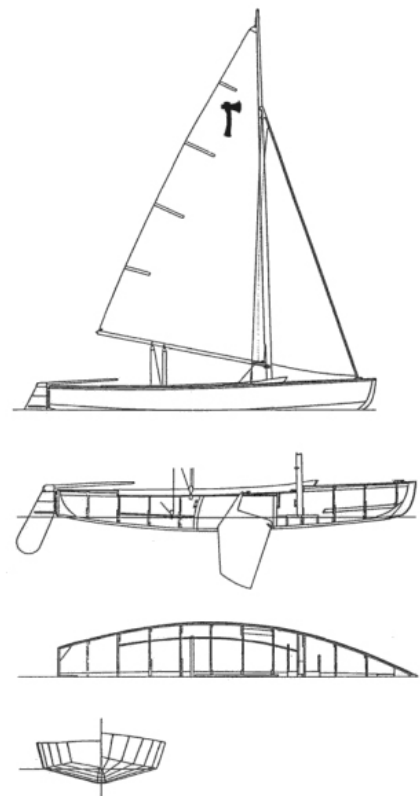
Flere joller var bygget på knækspant for at lette byggeprocessen. Dette gjaldt for både Snipen og Piratjollen. Førstnævnte var i mange år verdens mest udbredte jolleklasse, og den tyske Piratjolle havde en stor udbredelse i Danmark og ikke mindst Tyskland. Begge jolletyper var oprindeligt bygget i massivt træ, men ved krydsfinerens og den vandfaste lims fremkomst, erstattede denne hurtigt de ædle træsorter. De nye materialer skabte en række ofte meget lette konstruktioner med sænkekøl for at opnå den fornødne retningsstabilitet. De fleste af disse joller sejles næsten udelukkende i forbindelse med sejlkлубs arrangementer som oplæring og øvelse og til kapsejlads i umiddelbar nærhed af en havn. Mange af jollerne er amatørbyggede under kontrol med opmåling undervejs, så de overholder klasseregler og -mål.

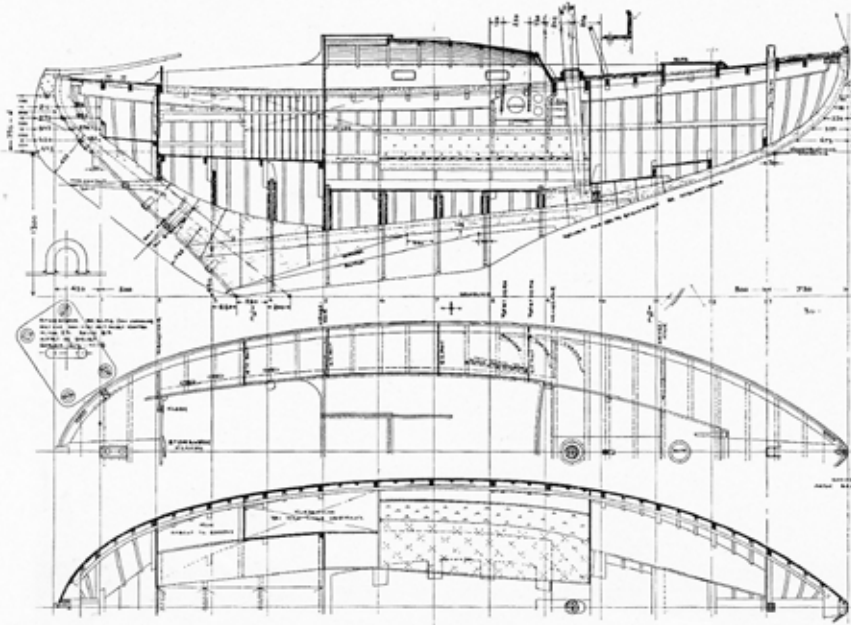
Især i Tyskland kan man være heldig at finde Piratjoller fra den første generation.

I nordisk sammenhæng kan nævnes den klinkbyggede Oslojolle og den svenske Nordborgjolle.

Spidsgatteren

Spidsgatteren har haft en meget stor udbredelse i Danmark. I tiden efter den første verdenskrig, hvor der for alvor blev tænkt i konstruktion af både til lystsejlads, er der bygget et meget stort antal spidsgattere. Typen er en videreudvikling af tidligere





tiders kragejoller. Kølen er gjort dybere – den er oftest kravelbygget – glat i fribordet og agterskibet er elegant afrundet og afsluttet af et smukt formet ror.

Typen er kendt for at være sødygtig, rummelig, og samtidig have gode sejlegenskaber. Populære ingredienser for det brede udsnit sejlere, der ville have en båd der skulle kunne svare forskellige behov.

Den store interesse for bådtypen resulterede i flere forskellige klasser som især konstruktørerne Berg, Utzon og Hansen gjorde sig gældende i. Der blev udarbejdet regler for klasser på 20, 26, 30, 38, 45 og 55 kvm., og disse både blev søsat i en lind strøm fra danske bådeværfter sideløbende med en ikke ringe mængde af one-off konstruktioner. Klasespidsgatteren var næsten et rent dansk anliggende. I nordisk regi er der dog grund til at fremhæve den norske Skarpsno. Typen er konstrueret med henblik på den krappe sø i skærgården, men et mindre antal både har dog fundet vej til Danmark siden klassens start i 1925. I Sverige har man som en videreudvikling af en brugsjolle fra Koster øerne skabt en lystfartøjsudgave. Denne Kosterbåd findes i forskellige klasser på henholdsvis 20, 22, 25, 32, 38, og 45 kvadratmeter.

Platgatteren

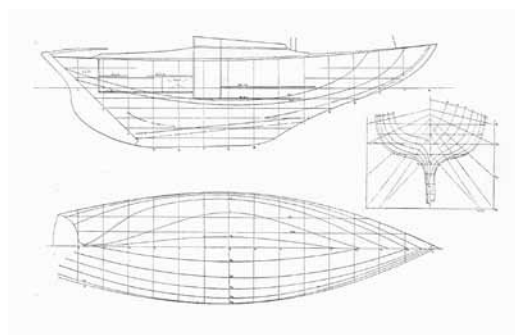
Platgatterens kendetegn er dens agterspejl, hvorpå roret er monteret. I lighed med spidsgatteren har man et fartøj, der kan udnyttes i dens fulde længde. Det giver mulighed for at udnytte bådens volumen optimalt, hvilket igen viser sig i platgatterens gode egenskaber som turbåd. Konstruktionen med et spejl som



fartøjets agterstævn er i byggemæssig henseende en forholdsvis enkel og dermed en besparende løsning.

Den enkle håndværksmæssige udformning har da også vist sin gennemslagskraft ved især to bådtyper i dansk farvand: Folkebåden og Juniorbåden. Med de intentioner, der var lagt i begge konstruktioner, var kravet om enkelhed i byggemåde uomgængeligt, og bådenes utrolige popularitet har helt levet op til dette. Der er bygget mange Folkebåde på danske værfter, men også selvbyggerne har gjort sig gældende her.

Af andre platgattere bør nævnes Reimers Swellbåd



Kutteren

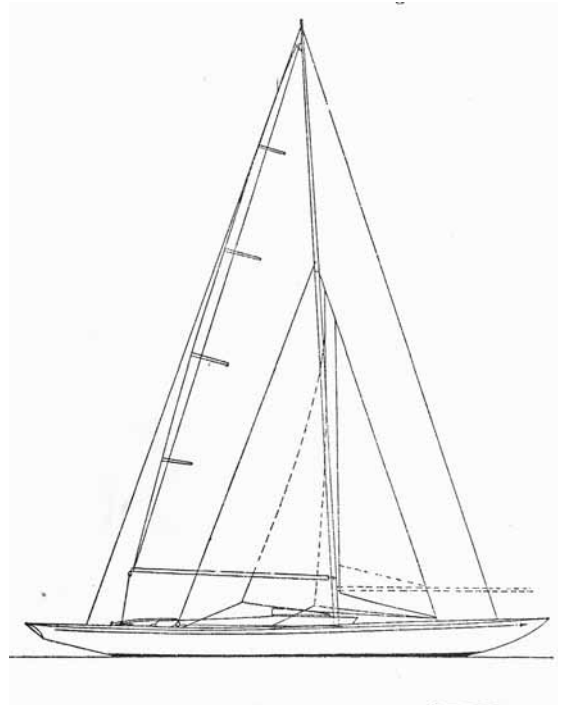
En kutter er karakteriseret ved, at den har hækken, den agterste del af båden, agten for rorstammen, derfor også kaldet en hækbåd. Den traditionelle kutter, men den lige stævn og den relativt beskedne del af skibet agten for rorstammen udvikledes sidst 1800-tallet hen mod det udseende, vi kender i dag.

Kutterens overhang, forskellen mellem bådens længde over stævn og dens længde i vandlinjen øgedes betydeligt. Herved opnåede man, at fartøjets længde – der altid måles i vandlinien – kan holdes nede, mens den samme båd i praksis, så snart den krænger ganske let, vil opnå en meget længere vandlinje og derved en højere fart. Til gengæld kan det være ganske drøjt ombord: de kan være meget "våde" pga. krængning, fordi de

er smalle, og søerne har tendens til at rulle ind over dens ofte smalle og skarpe forskib.

I den internationale kapsejladsverden har det været kutteren, der var genstand for konstruktørernes ambitioner om at realisere de hurtigste fartøjer: Meterbåde efter den internationale R-regel og skærgårdskrydsere er begge bygget i mange forskellige størrelser. Blandt de rigtig store var J-bådene, der i mange år var den type, der benyttedes i sejladsene om Americas Cup. Herudover har vi i Danmark haft en betragtelig mængde af skandinaviske konstruktioner. I Danmark var det især Mågerne og senere Den sydsandinaviske Klassebåd (SSA og SSB) samt den Nordiske Krydser. Blandt entype-bådene har kutteren også været markant. Den norske Drage var i mange år Olympisk bådklasse og er bygget i et stort antal i Danmark. Det samme gælder en anden norsk konstruktion, Knarren, der stadigvæk kan mønstre et stort antal sejlende i dag.

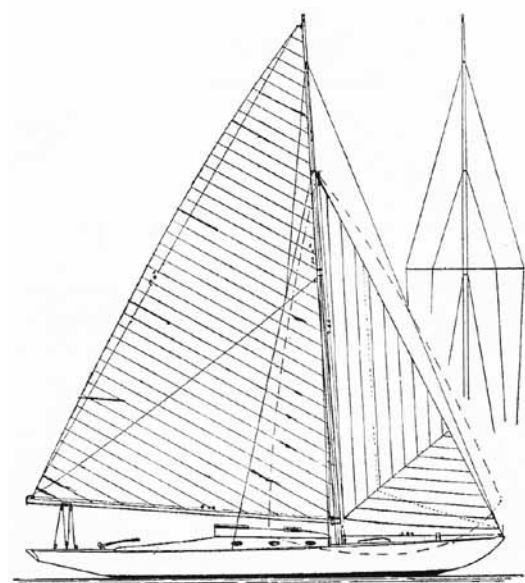
I det omfang det stadig er muligt at komme i besiddelse af disse gamle kapsejlere, skal man være bevidst om, den ynde og især styrke, de var udstyret med i sin tid, ikke var tænkt at



FØR DU GÅR I GANG

skulle være langtidsholdbar. Da de tilmed blev sejlet hårdt i deres aktive år, er der oftest tale om både, der enten har været udsat for en eller flere gennemgående renoveringer eller vil have et stort behov for det. Kutterens lange agterskib, hvor renligholdelse og ventilation er vanskelig, er også en kilde til dårligdomme og råddenskab. Det samme gælder for belastningen omkring rorbrønden, der ofte er årsag til indtrængende vand med efterfølgende rådangreb.

Der er dog også bygget mange kuttere, der ikke har skullet tjene snævre sportslige interesser, men som har været tiltænkt andre former for sejlads. Her opnåede man lidt mere plads om læ, for at tilfredsstille ønsket om tursejlad og omkring besættelsesårene så en del kystkrydsere og senere lidt større havkrydsere dagens lys. Ikke som større klasser, men som konstruktørens bud på en sejlbåd der skulle kunne lidt af hvert.





Motorbåden

Maskinkraft i forbindelse med lystsejlads tog først form i løbet af 1920'erne. Sideløbende med at der skabtes rekordhastigheder til vands, blev der installeret mindre motorer i små, tidligere brugsfartøjer. Motorbåden fik efterhånden nogen opmærksomhed blandt konstruktørerne, og der skabtes en lang række meget smukke fartøjer helt op til begyndelsen af 1960'erne.

Deplacementbåden er findes i to grundformer: snekken og båden med V-bund. Snekken er som type kommet til Danmark fra Sverige og Norge. Den er spidsgattet og har et stort undervandsskrog. Linjerne er bløde. Den er rund i bunden og uden ambitioner om den store fart. Til gengæld er båden meget sikker og let at sejle, også i søgang, hvor den er meget stabil.

Heroverfor har vi den nye klassiker med den skarpe stævn. Den har et stort men smidigt og slankt undervandsskrog, der signalerer fart og æstetik. Denne type båd stiller derfor krav om



stor maskinkraft. Båden har tendens til at rulle, når den sejler på tværs af søerne. Her kan nævnes de svenske "Petterson-både" der gjorde deres indtog i 1930'erne. De satte en bølge i gang: mange motorbåde blev bygget rundt om i landet med tydeligt "Petterson"-præg: langt smalt skrog, højt forskib med plads til kahyt, cockpit samt evt. agterkahyt med lille salon! Omkring 50'erne begyndte den amerikanske påvirkning at dominere med de større luksus-kabinekrydsere,

Endelig er der de planende motorbåde, hvor mange udelukkende var bygget til dagsejls. Det skarpe forskib går over i et fladere agterskib, det gør det muligt at bringe båden op på de 20-30 knob, med et meget stort forbrug af brændstof til følge. Også her kom inspirationen fra USA med de små, meget raffinerede hurtiggående mahognimotorbåde: Chris-Craft'en var kommet til landet!

Anskaffelse

Hvor finder man båden

Som med så meget andet ligger det lige for at bruge internettet til at finde sin kommende træbåd.

Et oplagt sted at starte er med at kigge på DFÆL-siden under Annoncer. Du kan også spørge i "Forummet" om der er nogen der har kendskab til både der er til salg.

Herunder er en række links til andre sider på nettet, som på forskellige måder annoncerer med brugte både. På de større formidlingssider, skal der dog ledes grundigt for at finde træbådene.

– eller hvad skal der lægges mærke til når jeg ser på båd?

Foreninger

www.fky.org

Tysk hjemmeside for klassiske lystbåde

www.klassisktreseilerklubb.blogspot.dk

Norske Treseileres hjemmeside

Mæglere

<http://www.fyns-yacht.dk>

Yachtmægler med særligt udbud af træbåde

Formidlings sider

www.boat24.dk

Søgesite for Danmark og Europa

www.baadbasen.com/

Dansk søgesite

www.scanboat.com/dk

Med international søgning

www.mitbaadmarked.dk/

Internetmagasinet "Min båd"s annoncesite

www.baadmagasinet.dk

"Bådmagasinet" internetudgave med annoncer

www.baadnyt.dk

"Bådnyts" internetudgave med annoncer

www.udkik.dk

Site med adgang til søgning i hele Europa

www.dba.dk

Den Blå Avis

www.blocket.se

Svensk udgave af den-blå-avis med rigtig mange både.

www.sailyachtsociety.se

Sail Yacht Society – Sverige

Bådens stand og alder

Det første og bedste råd ved vurdering af en træbåd er at kontakte en fagmand. Har du ikke selv kendskab til en, så find en bådbygger i dit lokalområde eller tag kontakt til dit forsikringsselskab, der vil kunne henvise til en specialist på området. En rapport fra en fagperson kan spare dig ikke blot for en masse penge, men måske også megen tid og ærgrelse. For at du selv kan skabe dig et overblik, følger her en lang række områder, der bør være fokus på. Skulle der undervejs være fagsprog, der giver anledning til spørgsmål, vil nogle af svarene kunne findes i afsnittet om træbådens fysiognomi.

Udenbords

For at vurdere en båds stand er det nødvendigt at besigtige den på land, dog er det en god idé at tjekke fartøjet for utætheder inden optagning. Tjek skrogets linjer for kølsprængning. Ved kølsprængning forstås at kølen ikke længere har den fornødne styrke og buer svagt opad på midten. Skroget vil derfor hænge med enderne og fremstå betydelig svækket.

Hvis der er synlige tegn på rust, skal dette undersøges



nærmere. Er der rustpletter på fribordet, skyldes dette sandsynligvis, at spigrene er rustne og må vurderes nærmere. Tjek at klædningen ikke er trykket ud langs med spunding. Er den det, tyder det på, at skruer/spigre er dårlige. Dette kan også lokaliseres ved bankning på overfladen med en gummihammer. Især ved samlinger i køl-/stævntræ kan der være dårligdom, hvilket tjekkes ved at stikke i træet med kniv/syl.

Hvis der er tegn på rust ved samlinger, kan dette betyde at bolte i samlinger er nedbrudt. Området omkring rorbrønden er også et sted, hvor materialet ofte er nedbrudt.

Ovenævnte punkter er af konstruktiv karakter, men er ret vigtige fartøjets stand.

Hvis en båd er nymalet/-lakeret, kan den jo godt se ud til at være i god stand, men alligevel være et "sminket lig", så pas på!

En båd, der er belagt med glasfiber, er der god grund til at være på vagt overfor. Dette er i langt de fleste tilfælde er en dårlig løsning, fordi der med tiden opstår delamineringer, dvs. at de sammenføjede materialer skiller ad. Er der anvendt epoxy i stedet for polyester, er denne risiko dog formindsket.

På klinkbyggede både ses ofte flækker omkring omkring/mellem nitter.

Hvis der er tegn på dårlig vedhæftning af maling eller lak (den "krøller") kan dette være tegn på dårligdom (råd/svamp),

Ruf- og cockpitsider, som ofte er af mahogni, skal efterses grundigt i alle samlinger. Er mahognien er blevet sort, er dette et dårligt tegn. Dette ses også ofte omkring propper over skruer.

Plankedæk med lærred skal efterses for eventuelle revner, som især opstår, hvor malingslaget er tykt og derfor har sprækker, hvor vand kan trænge ned og ødelægge bomuldsdugen. Hvis dækket evt. er belagt med glasfiber, skal dette være ovenpå et plywooddæk, og glasfiberen tjekkes for delamineringer.

Indenbords

Inden optagning læses båden helt tør for at kunne lokalisere, hvor en evt. utæthed er. Kritiske steder er spunding, samlinger mellem trækøl og stævntræ og ved stød i klædning, samt omkring rorbrønd.

Bundstokke har ofte flækker, som kan være uheldige.

Svøb tjekkes for brud, især hvis der er brud over bundstokniveau, er dette et problem.

Kølbolte bør tjekkes. Hvis de er af galvaniseret jern og omkring 50 år gamle, er de sandsynligvis klar til udskiftning. Skulle der være brud i disse, kan dette registreres ved at slå på dem med en hammer, hvor lyden klart kan indikere, om der er spænding på bolten. Du kan ridse et mærke på langs oven på kølbolten. Herpå kan du se, om bolten vrider med rundt, når du



drejer på møtrikken. Hvis kølbolten vrides med rundt, er den dårlig.

En del både har stålpanter/-bundstokke for hver 2-3 svøb, og disse bør absolut tjekkes for rust/tæring.

Utætheder i dækket er meget ofte omkring røstjern, hvilket kan betyde at bjælkevæger kan være dårlig i dette område; tjek også røstjern og bolte i disse.

Generelt er utætheder i dækket synlige på undersiden, hvilket også gælder omkring køjer. Det er som regel muligt at se, hvor der har "løbet" vand.

Et kritisk punkt kan også være stævnbeslagets fastboltning til stævn.

På mange gamle træbåde er rorbrønd fremstillet af galvaniseret jern, denne bør efterses.



Mast og rig

Træmaster og -bomme undersøges for misfarvninger, som ofte optræder under eller i kanten af beslag, og især ved skruer og bolte. Dette kan være tegn på dårligdom. Hvis lakken "krøller" kan dette være tegn på råd/svamp.

Stående rig tjekkes for om der er brud i nogle kordeller, hvis dette er tilfældet belastes wiren usymmetrisk og wiren skal udskiftes. Generelt er gamle kobbortaluritsplejsninger ikke pålidelige.

På rustfrie vantskruer skal gevind efterses, da dette er et "svagt" punkt på disse.



Bådens motor

Der er mange træbåde, som ikke er konstrueret med indenbords motor. De har så ofte en udenbordsmotor/påhængsmotor, monteret på et beslag. Dette kan enten sidde på agterspejlet eller på siden af båden og er udført mere eller mindre elegant. Her skal man være opmærksom på, at eftersom båden oprindeligt er tænkt uden motor, vil man hos nogle både opleve forringede sejlegenskaber ved indsættelse af motor.

Hvis den båd, du kigger på, har udenbords motor, skal standen af denne ikke være afgørende for dit valg, da denne type motor ofte er små handy 3-7 HK benzin drevet motor og koster fra ca. 5.000,- fra ny. Fremtidigt vedligehold er ofte udførligt beskrevet i de manualer, der medfølger.

Hos træbåde med indenbords motor er der en række ting, du skal være opmærksom på, når du vurderer motoren. En ny indenbords motor på 16 HK koster fra ca. 40.000,- kroner plus montering, hvilket hurtigt kan vise sig at være en meget kompliceret proces. Alle nye motorer i denne størrelse er dieseldrevne.

Motoren kan være enten ferskvands- eller søvandskølet. Fordelen ved varmeudveksling er at, det er mindre udsat for tæring. Søvandskølet er til et gengæld simplere system.

Du skal være opmærksom på tæring i kølesystemet, tjek om offeranoderne har været skiftet fornylig.

Utætheder er relativ nemt at opdage, se efter om der er olie/brændstof i sumpen.

Tankens beskaffenhed bør også tjekkes. Ældre træbåde har rustfri stål tanke, disse kan tære.

Ledninger og slanger bør gennemgås for tæring og alder.

Gæret er et single udveksling og derfor meget robust, men det skal holdes med olie, tjek om oliestanden er i orden.

Afgasning er vigtig. Der må ikke lugte af udstødning om læ, det indikerer utætheder, Det kan være simpelt, men det kan også være manifolden, og så er det mere kompliceret. Når motoren går og er blevet lidt varm, bør udstødningsrøgen være hvid eller i det mindste lys grå. Sort røg betyder, at motoren bruger olie i forbrændingen, hvilket kan indikere, at stemplerne eller stempelringene er slidte.

Intet af ovenstående er uovervindeligt, men kræver at der afsættes tid og økonomi til renovering.

Vedligehold er ofte udførligt beskrevet, i de manualer der fulgte med motoren i sin tid. Hvis ejeren ikke har originalerne, kan man ofte finde scannede kopier på internettet.

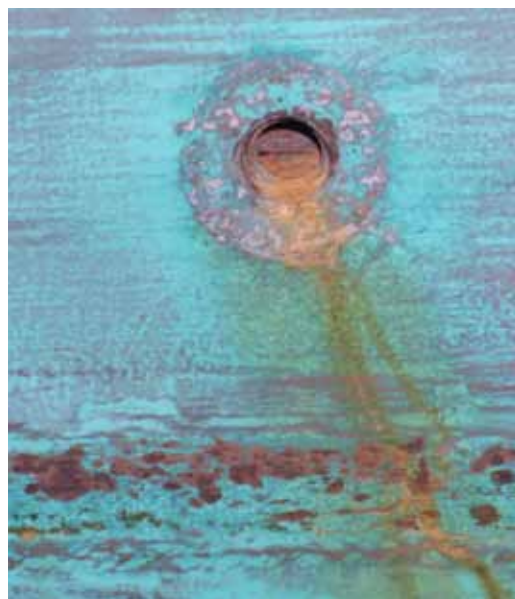
Der er ingen principielle forskelle på maskineriet i en sejlbåd og i en motorbåd. Generelt vil motorbåden have brug for større maskinkraft, og da motoren er det eneste fremdrifts middel, er der grund til ekstra omhyggelighed.

Kort opsummering: De bedste syn får du ved at kontrollere båden, mens den er på land. Her skal du være opmærksom på



ANSKAFELSE

alle former for brud. Træværk, der er stærkt misfarvet og med overflader med spor efter rustdannelser, signalerer dårligdomme i et eller andet omfang. Er der udført reparationer med glasfiber er der grund til stor skepsis omkring det resterende materiale. Ved motoren skal der ses efter tæring og utætheder. Sørg for at have en fagmand med på sidelinjen.





Købet

Vejledning ved prissættelse af træbåd

Handel med træbåde er i vid udstrækning identisk med andre markeder: det er udbuddet og efterspørgslen, der først og fremmest er bestemmende ved prissættelsen. En stor efterspørgsel hæver priserne, med et stort udbud sænkes prisen. Bådmarkedet er for tiden (2014) kendetegnet ved et stort udbud og faldende priser, og selv om træbådene udgør i dag en minoritet blandt de mange glasfiberbåde, fortæller det i generelle vendinger om den øjeblikkelige interesse for at færdes på vandet i egen båd.

Samtidig er en anden tendens ved at bide sig fast: den øgede interesse for det traditionelle og det klassiske. Det har ikke den store betydning for bådmarkedet i almindelighed, men kan have interesse for træbådsmarkedet i særdeleshed.

Så vidt markedet. Den enkelte sælger og køber er heller ikke uden betydning. En sælger, der går efter en hurtig handel, vil prismæssigt ligge betydeligt lavere end sælgeren med god tid. Hvis den potentielle køber har truffet en beslutning om, at båden skal være en træbåd, er vi pludselig i den gruppe af sejlere, for hvem prisen nok spiller en rolle, men hvor liebhaveri og brændende personlige ønsker også er en drivkraft. Ønsket om netop den ene eller den anden type af båd (på et marked hvor der ikke tilføres nyt) kan være med til at give en høj salgspris.

Endelig er der selve salgsobjektet: båden. Dens stand har naturligvis en afgørende indflydelse på prisen, men ud over

dette er der mange andre faktorer i spil: Hvis båden er tegnet af en anerkendt konstruktør og bygget på et velrenommeret værft, kan det være med til at hæve prisen. Det samme gælder ved brugen af byggematerialer af høj kvalitet, både i fartøjets originale dele, men også ved eventuel renovering. I den forbindelse kan det ligeledes gøres båden dyrere, at den har bevaret sit originale udseende og at renoveringen er udført med traditionelle metoder, og i det hele taget har en tilgængelig historie i kraft af tegninger og anden dokumentation. Endelig vil en båds gode sejlegenskaber, med det formål den er konstrueret til, kunne få betydning for prissættelse.

Kort opsummering: Træbådens pris er overvejende afhængig af forholdet mellem udbud og efterspørgsel. Båden tilstand i form i af en unik historik, udsøgte materialer og en høj grad af originalitet hæve prisen, ikke mindst fordi dele af markedet er præget af en vis passion for emnet.

Salgsmæssige og juridiske omstændigheder ved køb af træbåd.

Der er naturligvis store forventninger på spil, når man står overfor at skulle investere i træbåd. Fra sælgers side er der ligeledes noget på spil. Det er derfor vigtigt, at begge parter i handlen opnår et godt resultat.



En skriftlig aftale er bedre end en mundtlig aftale. Vær opmærksom på klare og tydelige formuleringer. Der er ingen grund til at skulle trækkes med ubehagelig efterspil; det er ikke er berigende for sejlglæden.

Du skal være sikker på at sælgeren er den retmæssige ejer af båden, og at der ikke er gæld i båden, som du kommer til at hæfte for.

Som nævnt andet sted, er det påkrævet at fartøjet er renoveret efter de oprindelige byggeskikke, hvis det skal kunne opnå status af at være bevaringsværdigt. Har man sådanne ambitioner, bør disse vilkår derfor nævnes i kontrakten.

Gamle træbåde er i sagens natur gamle, og man må derfor forvente, at der eksisterer dårligdomme i større eller mindre omfang. Sørg for at der er klare aftaler om hvilket løse, der hører med til købet. Båden besigtiges ofte i sejlklar stand, men hvor sælger godt kan have til hensigt at medtage dele af udrustningen til et eventuelt andet fartøj.

På Dansk Sejlunions hjemmeside findes et udkast til en kontrakt, som Dansk Sejlunions medlemmer kan benytte ved handel med brugt båd. Følgende link giver adgang til download af kontrakt som wordfil eller pdf:

<http://www.sejlsport.dk/service/medlemsfordele/kontrakter/baadfaellesskabskontrakt/>

Forsikring

Ansvarsforsikring på lystbåde er ikke lovpligtig – men mange havne og sejlklubber forlanger, at deres medlemmer som minimum tegner en ansvarsforsikring, som skal forevises ved søsætning af båden. Ved tale om joller og småbåde op til 5 meters længde, er fartøjet normalt dækket af en almindelig ansvarsforsikring, men tjek hos dit forsikringsselskab. For fartøjer over denne længde tegnes en selvstændig forsikring. Ved medlemskab af en sejlklub under Dansk Sejlunion, kan der for et beskedent ekstra kontingent, tegnes ansvarsforsikring gennem Forsikringsselskabet Codan.

Er der store værdier på spil, kan det være en god idé at tegne en kaskoforsikring. I forbindelse med træbåde vil der, afhængigt af bådens tilstand, ofte være diverse undtagelser, samt ligeledes en ofte ikke ubetydelig selvrisiko.

Endelig vil det være muligt at tegne en forsikring mod totalforlis. Denne vil dog sædvanligvis ikke være meget billigere end den fulde kaskoforsikring.



Ejerforhold

Enkelpersonen

Det mest udbredte ejerforhold er enkelpersonen, der ejer sin egen båd. På mange måder er det den simple løsning i forhold til de mange dispositioner, der følger med ved købet af træbåd. Man har selv den fulde råderet over skibet, sejltiden skal ikke deles med andre, og man er selv herre over omfang og tempo, når det drejer sig om klargøring og vedligehold.

Det vi ikke være rigtigt at forklejne opgaven ved at løse den på egen hånd. Næsten uanset hvad man erhverver sig, vil det være et stort projekt at kaste sig ud i alene. Med retten til bådens fulde afbenyttelse følger ligeledes retten til selv at klare det økonomiske og selv holde båden i sødygtig stand.

Bådfællesskabet

Der kan være mange grunde til at dele en båd med andre. Den økonomiske side af sagen er måske den mest indlysende; men der er fordele i flere henseender. Dels vil flere bidragydere til både anskaffelse og drift være med til at gøre det at holde båd til en overkommelig affære. Dels kan forbedret økonomi bane vejen for, at der foretages investeringer i bådens tilstand, der i væsentlig grad rækker ud over, hvad en enkelt ejer måske ville formå.

Det samme gør sig gældende for arbejdsindsatsen. Flere hænder til rådighed er en oplagt mulighed for at dele vedligeholdet med andre og måske give sig i kast med opgaver, der langt rækker ud over, hvad en enkelt person er i stand til. Det gode sociale fællesskab udløser et meget større netværk, når der er behov for faglig ekspertise til båden.

Bådfællesskaber er lige så forskellige, som de sejlere de består af. Udgangspunktet kan både starte med et venskab, udvikler sig til at sejle sammen, eller med et ønske om at finde personer til sejlads med et bestemt fartøj. Uanset hvad der bringer folk sammen, er det vigtigt, at de implicerede, overfor hinanden gør klart hvilke intentioner, hver enkelt har i forhold til bådens brug.

I juridisk henseende kan man skæve til, hvordan man indretter sig på boligmarkedet i bofællesskaber og andelsforeninger. Der kan være god grund til, at der fra starten udarbejdes nogle enkle retningslinjer omkring bl.a. økonomi og afbenyttelse, der sikrer bådfællesskabet i tilfælde af uenigheder.

Det er derfor vigtigt, at bådfællesskabet i et vist omfang har gjort sig klart, hvorledes det vil vægte forholdet mellem sejlads og renovering, hvor man ønsker overliggeren, når det handler om vedligehold. Overvejelser der har stor indflydelse på valg af båd og ikke mindst bådens stand ved købet.

Dansk Sejlunion har siden år 2000 udgivet en kontrakt, som har været til gavn for mange fællesejer. Både som



inspirationskilde til at få drøftet forskellige forhold, og som et oplæg til at få sat resultatet af drøftelserne på papir.

Dansk Sejlunion stiller denne kontrakt til rådighed for kommende fællesejere, men kan naturligvis ikke påtage sig ansvaret, juridisk eller moralsk, for forløbet af det fælles projekt. Følgende link giver adgang til download af kontrakt som wordfil eller pdf:

<http://www.sejlsport.dk/service/medlemsfordele/kontrakter/baadfaellesskabskontrakt>

Institutioner

Der kan let lægges op til solstrålehistorier, når en institution går ind i arbejdet med træbåde: Ofte vil der være faciliteter, økonomi og arbejdskraft til stede i et omfang, der umiddelbart gør det indlysende at holde en træbåd. Institutionen bør dog nøje overveje, om den sejlads man ønsker at fremme, er knyttet til en båd af træ, eller om et hvilket som helst andet materiale ville kunne benyttes til samme formål: Skal der sejles i almindelighed, eller sejles med træbåd i særdeleshed. I det omfang hvor sejlads i almindelighed er målet, vil denne aktivitet måske være bedst tjent med et fartøj af glasfiber, der i langt højere grad er ufølsom overfor skiftende interesser og luner.

Når det fungerer med brug af træbåde i institutionsregi, vil det ofte være afhængigt af en eller flere personer, der over tid vil påtage sig ansvaret for at båden får den opmærksomhed, der er påkrævet. Det er dog ikke altid, at opbudet af arbejdskraft og flittige hænder er en garanti for succes. Der findes træbåde, der har levet en noget omskiftelig tilværelse i fart mellem institutioner, der har måttet give op over for opgaven.



Lån din næste båd af Danmarks Museum for Lystseilads.

Danmarks Museum for LystsejladS får løbende tilbudt at overtage forskellige joller eller både. Det er både, som kan være i meget forskellig stand. Nogle er klar til straks at komme i vandet og sejle derudad, medens andre kræver mere eller mindre pleje, før de igen kan søsættes.

Vi vil gerne hjælpe nye bådejere i gang med at sejle, så hvis du er interesseret i at bruge energi på en ny "gammel" båd, så stiller vi fra museet op med alle de nødvendige gode råd. Vi betaler for de materialer, der skal bruges. Til gengæld forbliver ejendomsretten hos museet, og der må ikke laves strukturelle forandringer, uden at det er aftalt.

Aftalen kan løbe så længe, det passer begge parter, men fra museets side kan vi opsiges med et års varsel, hvis båden skal indgå i en museal sammenhæng.

Så ønsker du en god brugt båd uden at skulle investere, så har du her en mulighed.

Kontakt museet på post@lystsejlad.dk eller 2372 0999.

[illegible]

Kort opsummering: Der er mange måder at besidde eller råde over en træbåd på. Udover det indlysende økonomiske aspekt er der tillige en række personlige og sociale overvejelser, der spiller ind. Der skal tages stilling til hvor meget man magter alene, hvorvidt ønsket kan deles med andre og i givet fald hvem og hvor mange? Et mislykket indkøb kan på få år hærge en ellers velholdt båd, og et vellykket af samme slag vil omvendt kunne holde liv i en båd, der måske var dømt til ophugning.

Bådens papirer

Ved køb af en gammel båd, får man ofte en længere beretning om dens historie i tilgift. Den kan der være god grund til at dykke ned i, hvis der skal renoveres i større stil, men almindelig nysgerrighed om bådens fortid er også en god drivkraft. Mange bådes historie er allerede godt beskrevet og videreført fra ejer til ejer; ligesom der for klassebådenes vedkommende ofte er ført et indgående tilsyn med hvert enkelt bygning inden for klassen. Skulle du komme i besiddelse af en ældre og mere ukendt båd, er opgaven dog ikke umulig. Der findes en række steder, hvor der kan hentes information.

Til et fartøj er der knyttet forskellige papirer. Ved aflevering af den færdige båd udsteder bådebyggeren et Bilbrev. Det er en bygningsattest, hvor værftet dokumenterer bådens vigtigste data samt ejerforhold. Dette er at betragte som bådens dåbsattest.

Fartøjsfortegnelsen var frem til 1957 et register for alle skibe over 4 bruttoregistertons. Efter 1957 er lystfartøjer under 20 bruttotons ikke optaget i *Fartøjsfortegnelsen*.

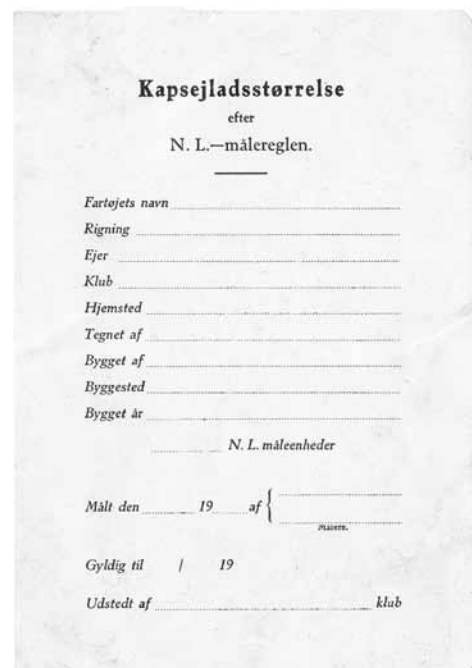
I den nuværende Skibsregister registreres alle fritidsskibe med en bruttotonnage på 20 eller derover. Skibe mellem 5 og 20 bruttoregistertons kan på ejerens begæring registreres i Skibsregistret.

Dansk Nationalitetsbevis

Få på få et nationalitetsbevis skulle man have et bilbrev eller på anden måde have et dokument på båden. (Toldpapirer hvis båden er bygget i udlandet) Ejeren skulle også være dansk statsborger for at få Nationalitetsbevis. Nationalitetsbevis var personligt, for den der havde begæret det og skulle derfor tilbageleveres ved salg af båden. Båden var så opført i *Fartøjsfortegnelsen*. Kopi eller notat om Nationalitetsbeviset findes på landsarkiverne, men de har ikke kapacitet til at give oplysninger om dem, så du må selv komme og læse dem.

Dansk lystfartøjs-certifikat

For at få lystfartøjs-certifikat skal båden være opført i *fartøjsfortegnelsen* og have Dansk Nationalitetsbevis. Lystfartøjs-certifikatet giver ret til at føre yachtflag og gælder kun for den ejer, der



har begæret det og skal derfor tilbageleveres ved salg af båden. Kopi eller notat om certifikatet findes på landsarkiverne, men de har ikke kapacitet til at give oplysninger om dem. Båden skulle også holdes i en passende stand, ellers kunne Lystfartøjs-certifikatet inddrages. Certifikatet oplyser om ejer, fartøj og hjemhavn. Da indregistrering af lystfartøjer afskaffedes i 1957, ændres bestemmelsen af 1865 om yachtflag til, at alle lystfartøjer kan føre dette flag.

Kapsejladsmålebrev

For de både der har deltaget i officielle kapsejladser, vil der sandsynligvis også have været udstedt et målebrev. For klassebådenes vedkommende vil klassebeviser være at finde på Dansk Museum For Lystsejlad. For både, der er målt til kapsejlad med enten NL- og Scandicap-regler er målebreve blev udstedt af den lokale sejlklub, og er derfor stort set kun bevaret af ejerne.

DH målebreve er udstedt af Dansk Sejlunion og oplysningerne kan ses på internettet.

Tilsynsbog

Tilsynsbogen var udstedt af skibstilsynet og fulgte båden. Bogen blev brugt ved tilsyn og ejeren noterede. Ejer- og navneskift er også noteret i bogen. Ejeren skulle – og har også ofte indført udskiftninger og fornyelser i bogen.

DFÆL fører et register og arkiv. Alle både, hvis ejer er eller har været medlem af DFÆL, er registreret. Bådene bliver stående i registret, selv om de bliver hugget op eller solgt til udlandet. En del af registret er lagt på internettet. Har medlemmerne indsendt materiale om båden, bliver det opbevaret i DFÆLs arkiv. Der er kopier af alle målebreve på klassespidsgatterne og Nordiske Krydsere, samt en del klasseregler.

Der er ca. 1000 både i registret. Oplysninger fra registret kan fås ved henvendelse til DFÆL.

Danmarks Museum for Lystsejlad har målebreve, der er udstedt på klassebåde fra ca. 1920 og op til ca. 1960. Museet har ligeledes en stor samling af litteratur og fotos.

Bøger

Albert Larsens "Kendingsbog for danske Lystfartøjer 1937" er nok det mest komplette register, der er lavet over danske både. Bådene er opstillet efter bådnavn, så har du bådens navn i 1937, er den et must.

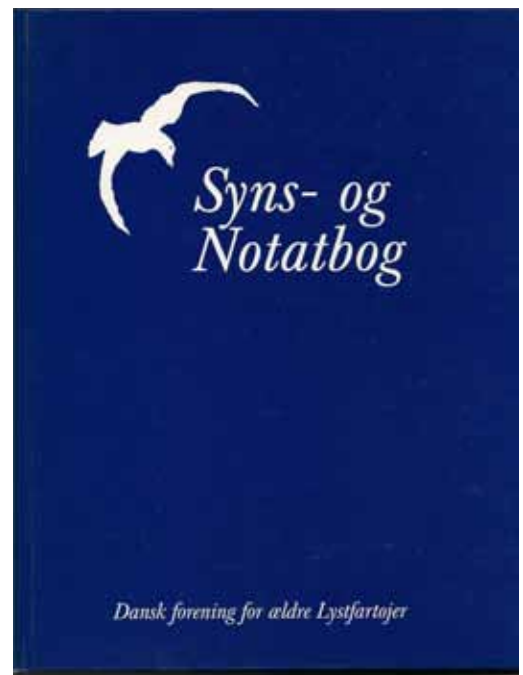
Bogen ligger nu i DFÆLs database, under Artikelbasen på DFÆLs hjemmeside.

Til Søs Tillæg: Dansk Sejlunions Fartøjsregister 1962

KDY-årbøger

Olufsen: Hvide Sejl: Mest om klassebåde

Jan Ebert: Danske lystbåde I - II



Sejlerblade

Især klassebåde kan findes her. Kapsejladresultater kan også værre en guldgrube. Alle danske kommunebiblioteker kan tage sejlerbladene hjem, her kan nævnes:

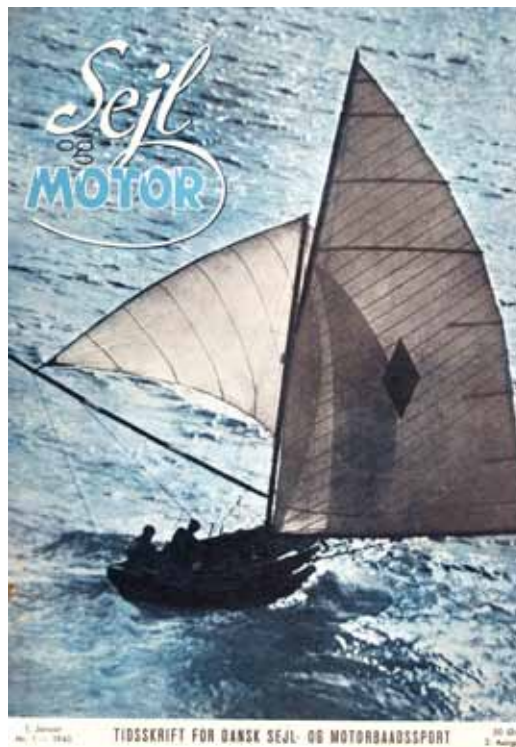
Sejl og Motor
Sejlerbladet
Viking
Sejlsport

Endelig er det muligt af forsøge sig i lokale aviser, især hvis båden er bygget i en mindre provinsby og byggeåret er kendt.

Kort opsummering: En meget stor del af danske lystbåde vil det være muligt at opnå dokumentation om. Båden er oprindeligt og gennem sin afbenyttelse udstyret med forskellige attester, man ved lige dele held og korrespondance måske vil kunne opsøge. Hertil kommer tidsskrifter, årbøger klubblade og lokale aviser, som ikke sjældent vil kunne indeholde oplysninger af interesse.

Litteraturliste til anskaffelse

Bent Aarre m.fl. 1984	Bogen om meter-bådene, Sejl & Motor
Bent Aarre m.fl. Sejl & Motor 1983	Bogen om spidsgatteren
Jan Ebert Cervus 1986	Danske Lystbåde bd. 1 1866-1940
Jan Ebert Cervus 1986	Danske Lystbåde bd. 2 1940-1986
Andreas af Malmberg	Träbåtar, Prisme 2003
Einar Olufsen	Hvide sejl, Gjellerup 1964
Eyvin Schiøttz 1970	Gyldendals store bådabog, Gyldendal



Bådens bevaring

Træbådens fysiognomi

Træbådens køl er det stykke tømmer, der bærer det øvrige skib. Fra kølen udgår begge stævne. Forstævnen skarres og boltes til kølen og løber forefter og op i højde med dækket. Agterstævnen rejses agten for kølen med en hældning agterover. Køl og stævn forenes med et trekantet stykke tømmer kaldet en bjørn.

Agterstævnens udformning er afhængig af bådtype. På spidsgatteren krummer stævnen på den del af tømmeret der er over vandlinjen. Platgatterens rette stævn forsynes med et agterspejl og på kutteren lægges et hæktræ øverst på stævnen, der viderefører forløbet ud til agterspejlet.

På kølen rejses spanterne. Nederst bundstokken der med de gennemgående kølbolte forbinder skibets træskellet med den udvendige ballastkøl. Mod overkant løber spanterne op til skandækket og fastgøres på bjælkevægeren, der løber på spanternes indersider i hele længderetningen. Bjælkevæger i henholdsvis styrbord og bagbord side forbindes med en tværgående dæksbjælke.

Klædningen fastgøres herefter til køl og stævn med spigre eller skruer. Den vandrette sammenføjning mellem to planker hedder en nåd. Som tætning drives tynde tråde med bomuld ind i nåden, der efterfølgende lukkes med kit, beg eller andet elastisk materiale.

Lettere fartøjer er ofte bygget uden spanter, men med svøb. Her rejses der midlertidige spanter på trækølen. Når klædningen står færdig på hjælpespanterne, forsynes båden med indvendige svøb, der løber langs klædningen fra dækket og ned i trækølen. Herefter fjernes hjælpespantet. Svøb findes tillige i fartøjer bygget på spant. De tjener her som en yderligere forstærkninger mellem spanterne.

Dækket fastgøres på de tværgående dæksbjælker, der på steder med særlig stor belastning ofte vil være udstyret med forstærkning både på det vandrette og det lodrette plan.

De færreste af nutidens træbåde står som de blev bygget men har været udsat for større eller mindre renoveringer. Her kan der være brudt med gængse byggestil, og der kan være anvendt materialer af såvel bedre som ringere beskaffenhed end de originale.

Der kan ligge mange årsager til grund for materialevalg. Ikke sjældent af økonomisk art, men også generelle leveringsvanskeligheder i en fortid hvor knapheden var udbredt.

Køl, stævn, spanter og dæksbjælker vil som udgangspunkt være udført i egetræ. Herefter vil båden være klædt op i fyr, lærk, eg eller mahogni. Eg, mahogni og teak forekommer ofte som skandæk, fenderliste, cockpitkarme og overbygning.



Kølen – bådens »rygrad«



Bjørnen forbinder kølen med agterstævnen



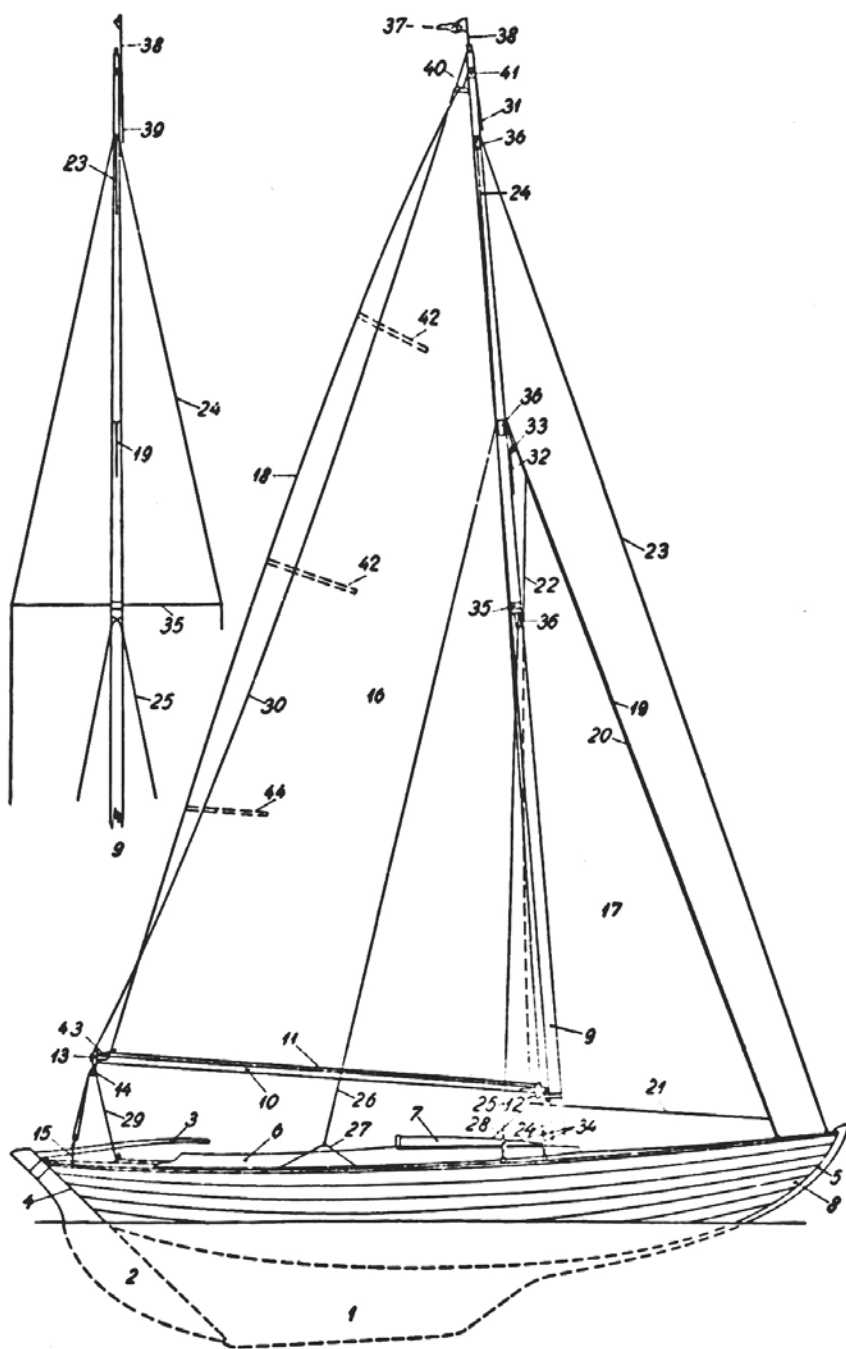
Bundstokkene forbinder kølen med spanterne og bærer ballastkølen



Svøbene anbringes mellem spanterne og holder sammen på klædningen



Bjælkevægeren fastgøres til spanterne og bærer dækket



Ordforklaring Juniorbåd

1. Køl
2. Ror
3. Rorpind
4. Agterspejl
5. Stævn
6. Cockpitkarm
7. Ruftag
8. Bord (klinkbygget)
9. Mast
10. Storsejlsbom
11. Storsejlets underlig der går i hulkehl
12. Svane Hals med rebeapparat
13. Nokbeslag – hertil fastgøres bomdirk og skødeblok
14. Dobbelt skødeblok
15. Løjbom med enkelt skødeblok
16. Storsejl
17. Fok eller krydsfok
18. Storsejlets agterlig
19. Fokkestag hvorpå løjerter er fastgjort
20. Fokkens forlig
21. Fokkens underlig
22. Fokkens agterlig
23. Stængestag (Topstag)
24. Topvant
25. Undervant
26. Bagstag eller agterstag
27. Bagstagshane fod
28. Fokkeskøde
29. Storsejlsskøde
30. Bomdirk
31. Storsejlsfald
32. Fokkefald
33. Blok til fokkefald
34. Vantskruer
35. Salingshorn
36. Kindbakker der understøtter Vant og stag
37. Stander
38. Standerpind
39. Standerline
40. Flynderen. Plast- eller letmetalplade fastgjort på sejlet. Øverst i flynderen fastgøres faldet.
41. Skivgat med hjul eller skive hvorover faldet skærer
42. Lommer i sejlet til sejlpinde
43. Lidseline hvormed sejlet strækkes ud på bommen

Vedligehold

Hensigten med træbådens vedligeholdelse er at bevare den. Et arbejde der på samme tid har det dobbelte formål at sikre mod og udbedre de angreb som vejr, vind og almindeligt brug sætter ind overfor materialet. Afhængig af bådens tilstand og fremtræden kan dette arbejde antage flere former. Der er dog fælles begreber, der gør sig gældende, og de vil blive beskrevet i det følgende.

Vedligehold er en gentagen proces, der udspiller sig over

hele året i bådens levetid. Udgangspunktet her er derfor valgt til at være det tidspunkt, hvor den væsentligste opgave oftest forekommer, nemlig ved forårsklargøringen.

Rengøring og slibning

Det første, der venter en, er at få luft til båden. For både, der står udendørs, skal presenningen dog ikke længere væk, end at den kan lægges over igen, så længe der er områder på båden hvor der forekommer ubehandlet træ. Herefter vaskes alt træværk grundigt, også selvom der efterfølgende er store områder, der skal slibes. Vaskbare overflader kan med fordel rengøres med grundrens efterfulgt af rigeligt ferskvand. Overflader af rådt træ – og her tænkes specielt på teak – bør dog skånes videst muligt, så her anbefales sæbe med plejende effekt som f.eks. sæbespån eller brun sæbe. Igen afskylning med rigelige mængder ferskvand. Hvis man undlader afvaskning, vil den efterfølgende slibning være med til at arbejde urent materiale ned i det rene træ. Under afvaskningen kan man passende afsøge træværket for afskalninger og revner. Større områder, hvor der er maling med ringe vedhæftning, renses op med et skrabejern og efterfølgende slibning med sandpapir; ved mindre afskalninger kan man nøjes med sandpapir. En god regel er at tage lige så meget af den gamle maling ved slibning og skrabning, som der påføres af ny maling. Herved undgår man at malingslaget vokser og dermed begynder at skalle af. Bliver malingslaget for tykt kan det blive nødvendigt at fjerne al malingen og begynde forfra. Til fjernelse af gammel maling er en varmluftblæser uundværlig.

Håndværktøj

Der er sket meget med håndværktøjet, siden vore både blev bygget. Der er i dag adgang til værktøj, der letter arbejdsgangen betydeligt. Afhængigt af bådens tilstand findes disse fra store excenterslibemaskiner over bånd- og rystepudsere og ned til små fine trekantslibere. Hver af typerne har et vidt differentieret udvalg af kornstørrelser på det tilhørende sandpapir. Man skal dog være opmærksom på de ar, som hurtiggående værktøjer kan efterlade. Godt udstyr er måske nok det halve arbejde, men der er stadig noget tilbage, hvor maskineri ikke er nok. Det gammeldags skrabejern er stadig effektivt. Både til det grove, når der renses op under bunden, og ziehklingen til det finere arbejde.

Rent træ skal behandles med et produkt, der både er hæmmende overfor råd- og svampeangreb og samtidig kan fylde træets porer ud. De lommer i træet, der er mættet med linolie, kan ikke indeholde vand. Er træet meget udpint mættes først med koldpresset linolie. Denne påføres inden svampedræberen, da molekylestrukturen i linolien er finere end i svampemidlet, og derfor er i stand til at trænge længere ind.



Nådning og spartling

Ved kravelbyggede både gennemgås nådderne og det kontrolleres om der er revner der skal udbedres. I særligt alvorlige tilfælde må den gamle bomuld fjernes fra nådden og en ny slås i. Hertil må man erhverve sig nogle kalfatrejern og en tilsvarende kølle til at slå bomulden i med. Efterfølgende primes nådden et par gange, inden den lukkes med tjæreholdig spartelmasse under vandlinjen, eller kit over vandlinjen.

Alle steder, hvor slibningen er nået ind til det rene træ, skal der behandles med grundingsolie. Først herefter kan træet behandles med primer. Herefter kan det være nødvendigt at spartle. Det giver en glat overflade, der dels gør det lettere at trække malingen ud og dels er med at begrænse forbruget. Senere vil den glatte overflade, gøre det lettere at holde den ren. Når overfladen er spartlet og slebet kan der slutstryges.

For dækket, og hvad der måtte være af ruf og rufsider, benyttes der samme fremgangsmåde som på skroget over vandlinjen.



Indvendig vedligehold

Nede om læ er der to forskellige miljøer – og to forskellige arbejds gange. Som oftest kan alt over dørken nøjes med en grundig rengøring. Maling og lakering af apteringen vil som regel kun være på tale i større intervaller, såfremt man hen over hele året – både på vandet og på land – sørger for at der er den fornødne udluftning og rengøring.

Anderledes forholder det sig under dørken, hvor indtrængende bundvand, olierester og snavs kræver en øget opmærksomhed. Her gælder de samme betingelser, som for bådens udvendige undervandsskrog. Da luftcirkulationen er meget ringe i dette område, er det en god ide at være tidligt på færd her, så eventuelle flader med afskallet maling kan nå at tørre ordentligt op inden den efterfølgende behandling.

For mast og boms vedkommende er det blot en gentagelse af behandling for lakerede overflader. Der bør især rettes opmærksomhed mod skarringer og andre limede samlinger samt omkring de beslag, der er monteret på rundholterne. Ved eventuelle råddannelser er det vigtigt at kontrollere, hvor dybt træet er angrebet, og om det derfor skal skiftes ud.



Kort opsummering: Det årlige vedligehold har som væsentligste mål at renholde alle overflader og fjerne al uønsket materiale. Det gamle skal erstattes det med et nyt lag, der kan modstå den slitage som vejrlig og brug udsætter båden for. Opmærksomheden rettes især mod revner og uregelmæssigheder i overfladen. Ved egentlig brud og tæring må der tales stilling til eventuel udskiftning. Overfladen tilstræbes at blive så glat som muligt for at være smudsafvisende i størst mulige omfang.



Renovering

Ved renovering af en træbåd er der tale om et arbejde, der rækker ud over det regelmæssige vedligehold og ud i et omfang, hvor udskiftning af dele af fartøjet kommer på tale. Der kan være tale om isætning af nyt materiale efter brud eller rådagreb for at genskabe tidligere styrke. Renovering kan også have til formål at bringe en båd tilbage til sit eventuelt oprindelige udseende og originalitet.

Renovering kan gribes an på flere måder. I den ene ende af skalaen findes den traditionelle udførelse med brug af de materialer og de arbejdsmetoder, der var almindelige, da båden blev bygget. Her vil dets oftest være naturligt at benytte nutidige værktøjsmaskiner, mens materialevalg og metoder for sammenføjning er klart traditionelle.

I modsætning til dette kan renovering udføres ud fra et valg, ligeledes med træet som byggemateriale, men hvor der benyttes metoder og materialer, som inddrager den teknologiske udvikling, der er foregået siden bådens tilblivelse. Hensigten med det udførte arbejde, at erstatte ødelagt træværk og genskabe den tidligere styrke, er stadig den samme. Der benyttes blot forskellige veje til at nå det ønskede mål. Her skal der gøres opmærksom på, at såfremt man ønsker at få sit fartøj kendt bevaringsværdigt, kan dette kun komme på tale ved benyttelse af traditionel byggeskik.

Inden man selv kaster sig ud i et større renoveringsarbejde, er det formålstjenligt at opgøre sin udrustning i forhold til egen faglighed; til økonomi og den tid der er til rådighed. Disse 3

faktorer fungerer med en så stor indbyrdes indflydelse, at mindre justeringer på den ene faktor i en retning, ofte kan udløse markante udsving på de andre faktorer.

Faglighed handler om hvordan ens hænder er skruet på. Om evnen til at kunne bearbejde træet med det værktøj og de maskiner, der måtte være nødvendige for at opnå det ønskede resultat.

Ved at kunne byde ind med en høj grad af faglighed, vil man kunne begrænse en del af det økonomiske til et spørgsmål om indkøb af materialer.

Penge i tilstrækkeligt omfang gør, at man med få indtastninger på sin netbank vil kunne skruer ned for hhv. faglighed og tid. Hertil hører dog, at en bådbygger sjældent vil kunne afgive et eksakt tilbud på et større renoveringsprojekt, da han kun vanskeligt vil kunne besigtige opgaven fuldtud og derved få et klart overblik over arbejdets omfang.

Tid i rigelige mængder er ikke noget, der helt kan kompensere for mangel på faglighed og penge. Ud fra devisen om, at "Øvelse gør mester" vil man dog med tiden kunne forbedre sine evner, og måske til sidst ad åre have opnået et acceptabelt resultat; omvendt vil der antageligt være forbrugt store mængder af det dyre træ.

Ved større renoveringsarbejder bliver tidsaspektet interessant i forhold til, hvornår man ønsker at kunne benytte sin båd efter endt renovering. Her tænkes på det anskaffede projektskib, hvor man bevidst, og fordi at dette er ens ambition, har valgt udsigten til en lang renoveringsperiode, hvor der ikke er forventninger om sejlads i en længere årrække. Omvendt er anskaffelsen af et fartøj, hvor man er bekendt med kravet en om forestående renovering, men hvor der også er et ønske om at have en båd til afbenyttelse på vandet. I sidstnævnte tilfælde er det især vigtigt nøje at opregne sine ressourcer målt i faglighed, penge og tid før man giver sig ud i arbejdet, og gerne med en fagmand på sidelinjen, som hjælp til at kunne klarlægge omfanget. Der findes adskillige eksempler på at "bare lige" ikke helt var dækkende for den forventede indsats, så man kan derfor med fordel opdele renovering i mindre projekter, der tillader brug af båden i sommerhalvåret.

Her kan man dog tvinges til en afvejning af muligheden for i en sæson eller to, at lade båden stå på land, for ikke at skulle genåbne til tidligere renoverede områder.

Er man indstillet på at udføre dele af arbejdet selv, kan man med god fornuft udlicitere de dele af processen, man af forskellige årsager helst er fri for.

Lidt om opgavernes størrelsesorden

Dette vil selvfølgelig være meget individuelt, men en god ide er altid at tage en fagmand med på råd.



De mere enkle opgaver

Fjernelse af gammel maling og lak, med efterfølgende slibning ind til det friske træ. Dette tåler ikke at stå rått, så fjern ikke maling eller lak på områder, der ikke umiddelbart efter kan overfladebehandles.

Udskiftning af spigre og skruer i spunding og bundstokke.

Udskiftning af kølbolte, kan i nogle tilfælde være en rimelig enkel opgave.

Ilmining af lister i nådder mellem bordene kan også vurderes, som en ret enkel proces med anvendelse af epoxy.

Udskiftning af plankedæk evt. til et af plywood, hvilket stabiliserer bådens stivhed, evt. med et efterfølgende lag glasfiberlaminat (epoxy el. polyester)



Opgaver af mere krævende karakter er bl.a.:

Udskiftning af bord i klædning.

Reparation af bjælkevæger f.eks. omkring røstjern.

Udskiftning af bundstokke og spanter, samt stævn, bjørn og trækølen.

Fremstilling og udskiftning af stålspanter.

Reparation af master.

Kalfatring af spunding og mellem nådder kræver fagkundskab.

Opgaver med behov for stort maskineri:

Udskiftning af dele i stævn og trækøl.

Udskiftning bundstokke.

Fremstilling af stålspanter

Udlusning – dvs. at bortfjerne og erstatte med nyt træ - af dårligdom i træmast og bom

Kort opsummering: Ved større renoveringsopgaver er det vigtigt at man gør sig klart, hvor meget kompetence man råder over; hvor meget tid man kan bruge på opgaven, og hvor mange penge man ønsker at investere i den. Man skal samtidig have gjort op med sig selv, om behovet for at kunne benytte båden til sejlads meget af tiden, eller om man kan acceptere længere perioder på land uden mulighed for at sejle.

Litteraturliste til vedligehold

Björn Peter Behrens	Handbok I Träbåtsvård	Nautiska Förlaget 1995
Ole-Jacob Broch	Trebåten	Universitetsforlaget 1987
Simon Bordal Hansen	Et linoliesystem til træbåde	DFÆL-forlag 2013
Jens Kusk Jensen m.fl.	Sejlsport	Andr. Fred. Høst & Søns Forlag 1946
Thomas Larsson	Träbåtsrenovering	Nautiska Förlaget 2002
Ulf Mikalsen	Trebåtbygging - Bygging i klink og kravell	Universitetsforlaget 1987
Ole Næstved m.fl.	Bådebygning	Erhvervsskolernes forlag 2003

Sømandskab



Sejlads i træbåde adskiller sig ikke fra sejlads i andre både. Dette afsnit handler derfor ikke om evnen til at sejle. Har du kun ringe erfaring med sejlads, så meld dig ind i en sejlkлуб, især hvis denne har en sejl-skole.

Alligevel er der områder, der kræver en speciel opmærksomhed, når båden er af træ. Godt sømandskab handler om, hvordan den sejlede optræder ombord – både i havn og under sejlads – og her er der ekstra udfordringer med et byggemateriale i træ. En meget stor del af denne opmærksomhed skal rettes mod eventuelt indtrængende vand. Muligheden for dette er langt større end ved tilsvarende både i glasfiber. De mange meter planker, der ligger side ved side, og de mange steder hvor skrue, nagler og nitter er ført gennemskroget giver potentielle muligheder for lækager.

I havnen

Allerede ved søsætningen må træbådsejeren tage nogle forholdsregler. Der kan være mindre usete revner i bordlægningen, som ikke er blevet gået ordentligt efter. Disse kan medføre store mængder af vand indenbords, når først båden er i sit rette element. Almindeligvis vil indtrængningen fortage sig hurtigt,

men det er en god idé at holde øje med det. Med en manuel pumpe kontrolleres hvor meget vand, der kommer i en given periode – med el-pumpe tages der tid på intervallerne, mellem hver gang pumpen går i gang. Her vil man oftest opleve, at behovet for at pumpe bliver mindre og mindre efter ganske få timer, og man får derved en idé om, hvorvidt båden vil kunne klare natten uden opsyn.

Hvis det er så voldsomt, at pumpen ikke kan følge med, er det en mulighed at finde et sted i havnen, hvor båden kan stå på grundt vand, til den er i stand til at holde sig flydende ved egen kraft. Er dette ikke muligt, kan man komme savsmuld i en pøs og med sin bådshage jage pøs og savsmuld ned under båden. Savsmuldet stiger herefter opad og lægger sig i revnerne. Dette stopper straks indtrængningen af vand. Løsningen er dog ikke optimal. Dels lægger den nogle fremmedelelementerne ind i nådderne og dels vil de små træpartikler blive sejlet væk, så snart båden gør fart.

Det er i den daglige omgang med båden, at den basale vedligeholdelse starter. En vedligeholdt træbåd er nem at vaske





og holde ren. Båden har især godt af at blive brugt, når der medfølger rengøring efter brug.

Hen over sæsonen må træbådsejeren sørge for tilsyn med sin båd. Med god luftcirkulation og ved at holde fartøjet rent, er man med til at klare det basale vedligehold. Skidt og snavs i hjørner og kroge er med til at holde på fugten. Små, fugtige og indelukkede rum er den ideelle betingelse for udvikling af råd og svamp.

Det er vigtigt, at der er tilstrækkeligt med ventilation, når båden ligger ubrugt hen. Hold åbent til så meget som muligt, uden at vandet kan trænge ind. Ved brug af presenninger og oversejl af forskellig slags, kan båden beskyttes både mod regnvand og det stærke sollys, der er hård mod de lakerede flader. Hvis der af hensyn til uindbudte gæster er låst grundigt af, kan mekanisk udluftning være en god mulighed. Der fås apparater til både batteri og solcelle, der kan udskifte adskillige kubikmeter luft i timen, og er derved et våben mod det indelukkede og fugtige miljø.

Lækager på glasfiberbåde er primært begrænset til de skroggennemføringer fartøjet er udstyret med. Her er træbåden langt mere ømfindtlig. Der er nådder i hundredevis af meter med mulighed for at vandet kan trænge ind. Hertil skal lægges

de mange stød mellem bordene og huller til skruer, nagler og nitter. En gammel jernnagle, med et hoved der er knækket af, kan give adgang på katastrofalt mange kubikmeter havvand. Er man derfor ikke i stand til at tilse båden tilstrækkeligt tit, må man alliere sig med andre, der har deres gang på havnen, til at kontrollere der ikke trænger vand ind i større mængder.

Under sejlads

Inden båden forlader sin havneplads, er det en god idé at lænse den. Dels giver det et fingerpeg om eventuelle lækager; dels ved man, at den er tom ved afsejlingen.

Både, der under rolige forhold ikke tager meget vand ind, kan man opleve at skulle lænse ofte under sejlads. Når det gamle skrog ikke længere har den optimale styrke, vil det vride sig og herved give mulighed for, at vandet trænger ind. Som regel vil det fortage sig igen, når belastningen ophører.

Ved sejlads med træbåde er det vigtigt, at bådens tilstand afpasses med den belastning den udsættes for. Kraftig vind og høj sø kan være med til at forværre allerede opståede svagheder. Bløde dele i skibets konstruktion vil over tid som en anden dominoeffekt sprede sig til det næste svage punkt. Udover regulære brud, træværk der brækker eller flækker, er





vandstanden under dørken en strømpil for, hvordan båden reagerer på belastningen.

Vurder derfor nøje, om din båd er i en tilstand, hvor den kan bjerge sig i det vejrlig, du udsætter den for.

Ved for stor belastning kan det ske at gamle nagler brækker over og dårlige kalfatringer giver op overfor presset og dele af materialet skydes ud. Her kan man ikke forvente, at træet lukker sig så meget, at båden opnår sin tidligere tæthed. Afhængig af skadens omfang må man vurdere om man kan pumpe sig ud af problemet, lukke midlertidigt med savsmuld, eller om båden må på land for udbedring af skaden.

Uanset om man har elektrisk pumpe ombord, skal der altid være en manuel pumpe og ikke mindst en pøs hvis der for alvor trænger vand ind.

Hvis man gennem sæsonen oplever særlig betændte steder, hvor vandet trænger ind, så mærk dem af, og sæt dem på listen over steder, der fortjener ekstra opmærksomhed næste forår.

Inden båden forlades læses den igen, til orientering om sejladserne har medført skader i skroget, og der ikke efterlades større mængder vand under dørken. Sørg samtidig for at der er



tilstrækkelig udluftning, og at der ikke ligger våde sejl, vådt tøj og andet der virker befordrende for fugtighed.

Om vinteren

Både, der står på land, samler skidt til sig, og med manglende udluftning er det til stor skade for træet. Inden båden kan efterlades til vinteren, bør den rengøres grundigt og gerne behandles med en desinficerende væske, der kan holde mug og svamp væk. Herefter skal man sikre, at der kan komme rigeligt med luft ind alle steder. Dørklader, låger og skuffer skal åbnes eller fjernes, så fugtighederne ikke lukkes inde. Står båden udendørs skal der være god afstand mellem båd og presenning, for at sikre den bedste luftgennemstrømning.

Hvis båden er dækket over af flere mindre presenninger, hvilket kan lette arbejdsgangen om foråret, skal der være et overlap så stort, at regn og sne ikke trænger imellem, ligesom eventuelle huller skal lappes. Sørg samtidig for, at presenningen ikke ligger for fladt hen over båden. Det medfører dannelser af sne og is i så store mængder, at stativet kan brække.

Kik ofte forbi båden om vinteren. En presenning, der ikke ligger helt tot, vil hurtigt blive rystet løs og give mulighed for at vandet trænger ind. Kik forbi 1. januar og se efter, at der ikke er en vildfaren raket, der har brændt i hul presenningen, og derved lader sne og regnvand trænge ind.

Kort opsummering: Det gode sømandskab i træbåden er især rettet mod at holde båden forsvarligt flydende og ren ventileret for at undgå fugtdannelse. Renlighed og udluftning går igen både på vand og på land, til søs og i havn og sommer som vinter. Endelig gælder at båden bør være under opsyn.

Litteraturliste til Sømandskab

Jens Kusk Jensen m.fl.
Eyvin Schiøttz

Sejlsport
Gyldendals store bådebog

Andr. Fred. Høst & Søn's Forlag 1946
Gyldendal 1970

