

Referat fra TS medlemsmøde i Havnens Hus, Lemvig:



TS medlemsmøde i Vestjylland

Fredag den 2. november 2018, kl. 15.30-21.30 ca. Havnen Hus, Havnen 70A, 7620 Lemvig

Mød Søassurancen – og få bådebygger Finn Nielsens råd til at holde trædæk tæt i 30 graders varme.

Program

Kl. 15.30 Kaffe og kage, velkomst.



Kl. 16.00 "Trædæk og 30 graders varme" oplæg ved Finn Nielsen Løgstør bådebyggeri. Der lægges op til en bred debat om emnet, hvor deltagerne byder ind med egne erfaringer og spørgsmål.

Kl. 17.00 Rundtur på havnen og kik på Træskibslaugets faciliteter.

Kl. 18.00 Oplæg fra Søassurancen Danmark.

Kl. 18.45 Fællesspisning (stjernesklad) Drikkevarer kan købes til Træskibslaugets medlemspriser.

Kl. 19.30 Frihavnsordningen (både lokal og landsdækkende) Oplæg ved Henning Thøgersen.

Kl. 19.45 Vandet rundt.

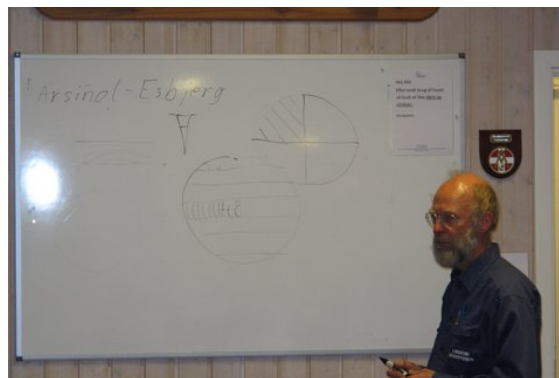
Kl. 21.00 Valg/ genvalg af lokalfolk og afslutning.

Finn Nielsen, Løgstør gav alle 31 fremmødte en grundig og interessant orientering om, hvordan et trædæk er opbygget, samt hvordan man bedst muligt kan holde det ved lige -

men kort sagt - vi fik det råd -

se at komme ud at sejle - og det hele sommeren ;)

Alle, som har et trædæk, kender betydningen af at værne om det, dels ved at vande det, morgen, middag og aften eller ved længerevarende varme at dække det af med gamle gulvtæpper e. lign.



En idé kan være, at man i maj (når det begynder at tørre ind) smører dækket med linolie, linolien trækker ned i træet, men giver ingen overflade - hvorfor det kan anbefales at eftersmøre med linoliefernis, som lægger en lille hinde. Det blev foreslået evt. at bruge trætjære/eller et svampedræbende middel, for derved at undgå, at træet bliver mørkt - nogle havde gode erfaringer med "Arsinol" fra Esbjerg.

Et produkt som "coelan" blev også omtalt, det kræver dog, at man giver det mindst 10-lag - gerne op til 13-lag - det er et temmelig kostbart produkt, der bruges ca. 1l/m² og skal helst udføres i en arbejdsdag.

Hvor ruftag møder dæk kan det være en idé at anvende "tømmerfedt" (evt. stævnørørsfedt), men det klistrer og egner sig ikke til steder, hvor man færdes.

OBS: Hvor kommer problemet fra? - Hvordan er et dæk tænkt fra starten? - HUSK, det er oprindeligt konstrueret til fragtskibe/fiskefartøjer, som sejlede fra marts til jul, det lå ikke stille og fik masser af saltvand hele dagen - Nu ligger bådene stille det meste af tiden, husk skibet skal bruges, og det er ikke bygget til at kunne holde i 100 år, men derimod nærmere ca. 30 år.

Er skaden sket....

Vi fik en grundig fortælling om, hvordan man bedst forsøger en tætning.

Den oprindelige konstruktion, med kalfatring m bomuld/værk og 5 tommer planker, hvor disse var sat i spænd og kunne give sig, når træet tørrer ud, er lettere at reparere med beg. Det er også vigtigt, at man sørger for god ventilation.

De nyere både, hvor der er brugt en gummifuge, som fx ved Anni Thrysøe, er det en vanskelig opgave at reparere. Der var forslag om evt. at fræse gummifugen ud, lægge tape i bunden af fugen og give siderne primer inden en ny gummifuge lægges. En kæmpe opgave, men nødvendig i et forsøg på at få et tæt dæk.

Maja har i år lagt 400 m gummifuge og dernæst lak - det blev dog også fremhævet, at lak kan gøre et dæk glat.

Finn fortalte afslutningsvis, at den bedste træsort til dæk er "Burmateak", men det kan nærmest ikke fås i dag - det næstbedste er lærk med lidt smallere planker fx 8 cm brede og ikke 13 cm, derved fås der en bevægelse i træet som er mindre og derfor kan materialet lettere følge med. Finn havde medbragt et udsnit af et nyt dæk, hvor han havde limet planker sammen, ønsker man at vide mere herom, må man kontakte Finn Nielsen telf.: 98 67 18 85 eller besøge hjemmesiden: baadebygningsskurser.dk

Referenten anbefaler bl.a. kurset:

Reparationer på træbåden

Kurset afvikles søndag den 20. januar 2019.

En forespørgsel dd hos Finn, resulterede i at han:

.. gerne vil tilføje, at også kurset *Vedligeholdelse og værktøjsslibning* kan være relevant i den her sammenhæng. Som titlen antyder, drejer det sig her om den løbende vedligeholdelse, mens *Reparationer på træbåden* beskæftiger sig



med den situation, hvor man ikke længere kan nøjes med at vedligeholde. Begge kurser har et grundindhold, men er også baseret på, at deltagerne kommer med deres egne problemer, som vi så tager op. Og der er selvfølgelig en ide med, at de to kurser ligger i samme weekend, for det er jo oplagt, at man tager begge.

Besøg hjemmesiden for nærmere informationer:



<http://www.baadebygningsskurer.dk/>

Oplæg fra Søassurancen Danmark

Søassurancen ved Charlotte Aabye fortalte lidt om Søassurancen Ærø G/S og dens udvikling fra 1876 til i dag hvor firmaet hedder Søassurancen Danmark og nu er et agentur, Coverholder of Lloyds of London, som i dag har 13 ansatte.

Charlotte fortalte om vigtigheden i, at TS medlemmerne tegner forsikring gennem Søassurancen Danmark, idet TS får 5% i provision af indtegningen som bl.a. går til markedsføring og sekretariat for TS. Så jo flere medlemmer, der tegner kaskoforsikring, jo flere penge er der dermed til TS.

Vi diskuterede meget vagtfjernelses klausulen på ansvarsdelen som har et max beløb på kr. 75.000.

Ansvar i forbindelse med vragsfjernelse : Er et af ansvarsforsikringen omfattet fartøj sunket, dækker forsikringen fjernelsen af det sunkne fartøj evt. dets hævnning op til kr. 75.000, hvis dette forlanges af myndighederne iht gældende skrevne regler på havaritidspunktet.

Charlotte lovede at diskutere problematikken med ledelsen af Søassurancen, men lovede ikke, at der ville komme nogen ændring.

For fartøjer over 20 Bruttoton skal der tegnes P & I (Protection and Indemnity) som dækker vragsfjernelse og forurenings skader i flg Nairobikonventionen.

Brochurer blev delt rundt vedr. det nye produkt om halvkasko og Charlotte fortalte lidt om produktet, således at hvis f.eks. ens båd er kr. 200.000 værd kan man vælge at forsikre den for kr. 100.000 og Søassurancen Danmark A/S erstatning kan kun udgøre 50% af skadens omfang op til den aftalte kaskosum.

Selvrisikoen udgør 50 % af omkostningerne pr. skade.

Der var almen utilfredshed over, at træbådene over kr. 500.000 skulle monteres med GPS alarm, dette lovede Charlotte også at vende med ledelsen af Søassurancen Danmark.

Herefter blev der diskuteret lidt løst og fast omkring forsikring. Bl.a. talte vi en del om, at man skulle huske at vende tilbage til Søassurancen Danmark og informere, hvis ens fartøj have fået en højere/mindre kaskosum i forhold til det man havde startet forsikringen med.

Charlotte meddelte, at man kunne tage hendes kort, såfremt man havde et ønske om at kontakte hende om netop ens eget fartøj.

Frihavnsordningen (både lokal og landsdækkende) v. Henning Thøgersen

Frihavnsordningen gælder nu 104 havne i DK, og er hermed en god støtte til de enkelte fartøjer, hvor de sparede havneudgifter kan bruges til vedligeholdelse. De enkelte havne bestemmer selv over ordningen, fx antal dage fra min. 1 dag til 5 dage. Der er strammet op over for optagelse af udenlandske skibe, som spec. i det sydfynske område har trukket hårdt på ordningen. Havnene kan også bestemme om erhvervsskibe skal kunne benytte ordningen.

Alle under frihavnsordningen er gensidigt forpligtet til at fremstå som gode ambassadører for den sejlene kulturarv, hvor man kan være med til at formidle, give liv og omsætning til byerne i øvrigt.

Der er "hvide pletter" uden frihavnsordning, nord for Ebeltoft er der næsten ingen frihavne, dog er Frederikshavn kommet med i år med et fint træskibsmiljø. Hele Limfjorden er med i ordningen. I Ålborg ligger frihavnen i skudehavnen, her kan også erhvervsskibe ligge, i 2015 kostede det fx "Maja" 1100 kr. pr nat, året efter 0 kr.

Der har været uklarhed om TS- frihavns kajen i Skudehavnen, men det skulle nu gælde den lange kaj fra Street- Food og vestpå, man kan også ligge ved østsiden af Limfjordsbroen i 1 nat m. strøm - mellem broerne kan man ikke ligge, da beboerne i området har frabedt sig dette.

Ålborg er vært ved Pinsestævnet i 2020, hvor man går efter at holde stævnet i Skudehavnen. Hele planlægningen og samarbejdet mellem TS og det lokale træskibsmiljø, Ålborg Havn og Kommunen, skulle gerne resultere i et godt træskibsmiljø i Skudehavnen, hvor også det gamle Limfjordsværft kan indgå.

Nogle havne i Danmark har desuden en permanent frihavnsordning f. eks. i Holbæk hvor TS skibe, som også er medlemmer af Holbæk Træskibslaug ligger gratis i gl. havn, når en række dertil knyttede betingelser er opfyldt. De forpligter sig bl.a. til at deltage i

arrangementer af maritim og kulturel karakter, samt holde deres skibe i god orden.

Lemvig Havn har kopieret denne ordning, således TS-skibe kan deltage under lidt mere forenklede regler, som dog minder om Holbæk-reglerne. Man skal kunne dokumentere ejerskab og have forsikringen i orden.

Vedr. projektskibe (skibe under større ombygning) tillader Holbæk kun én af denne type pr. år. I Lemvig kræves en plan for ombygningen, således der er fremdrift i renoveringen samtidig skal man være åben og synlig for turister. I Lemvig er der nedsat et udvalg, som tager sig heraf. I dette udvalg sidder en repræsentant for Lemvig Havn, Træskibslauget, Plan og Miljø, Lemvig Bedding og formanden for Teknik og miljø er født medlem af udvalget. Dette udvalg skal være enige om administrationen af ordningen.

Vandet Rundt med indspark fra:

Hvide Sande melder om gode dialoger, men med store udfordringer for Thomas-lauget, man efterlyser skibstømrere og smede.

Struer glæder sig over et renoveret værksted, isoleret til 12 grader resten 8 grader.

Doverodde - man er i gang med at bygge en ny sjægte, har fået en ny mole - der efterspørges større pullerter, Maja kan fx sejle derind men ikke lægge til.

Løgstør der kommer flere og flere træbåde til, alene i år er der kommet 2. Bystyrets T&M udvalg har foreslået, at skibe liggende hele året skal betale dobbelttakst, skibe slider på havnen hele året, men bådejerne hjælper hinanden, så man værner om havnen. TS Frihavn ved det årlige Limfjorden Rundt, bør måske revurderes. Finn efterspørger, hvad man betaler i andre Limfjordshavne.

Ribe Træskibslaug er 5-6 år gammelt samarbejder med Rømø, Manø og Fanø. Man reparerer Karen af Manø, passer Johanne Dan (dette giver en indtægt til Lauget), man sejler i Vesterhavet med en Smakkejolle. Ella-turbåd i et godt samarbejde med museer, møller og sømærker. Datidens evert. Kanelaug i Esbjerg i samarbejde med fiskerimuseet. Har indledt et samarbejde med Slesvig-netværk (vedr. tilskud fra eu). Man er godt i gang med en klap-bro, den lukker ej op og i pt, men det kommer - det vil give byen muligheder - der lukkes op efter behov.

Lemvig JP har forskellige projekter - bedding er færdig. Fiskekutterne er væk, men Flotte-Lotte og Gefion repræsenterer datidens fiskerihavn

Hvalpsund, her har man stor opbakning fra de lokale, således træbådene kan ligge i lystbådehavnen, industrihavnen er meget lavvandet og "død" - man vil jo gerne være dér, hvor der sker noget.

Struer Maja har haft en spændende og fin sejlærsæson, bl.a. deltaget i Limfjorden Rundt, Folkemødet på Bornholm, Århus-charter, fine etaper med turister fra Hvide Sande. Maja skal på bedding i Hvide Sande og går derfra til Struer og rigger af - får stor hjælp hertil fra unge fra Georg Stage. Næste år starter i apr. som VIP skib i Ålborg under Tall Ship.

Tusinde TAK for al den fine og velsmagende mad:



Valg/genvalg af lokalfolk og afslutning

Valgt blev Claus Toft, Finn Nielsen og Asger Brodersen.

**Næste år 2019 holdes mødet i Ribe - en fredag
i nov. kl. 15.30**

TAK for et særdeles vellykket arrangement - tak for det fine fremmøde - vi glæder os til gensyn næste år i november - om ikke før.

Med venlig hilsen

Anne-Mette Flyvbjerg

Lemvig, den 5. november 2018