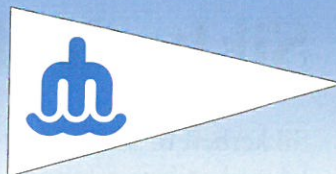
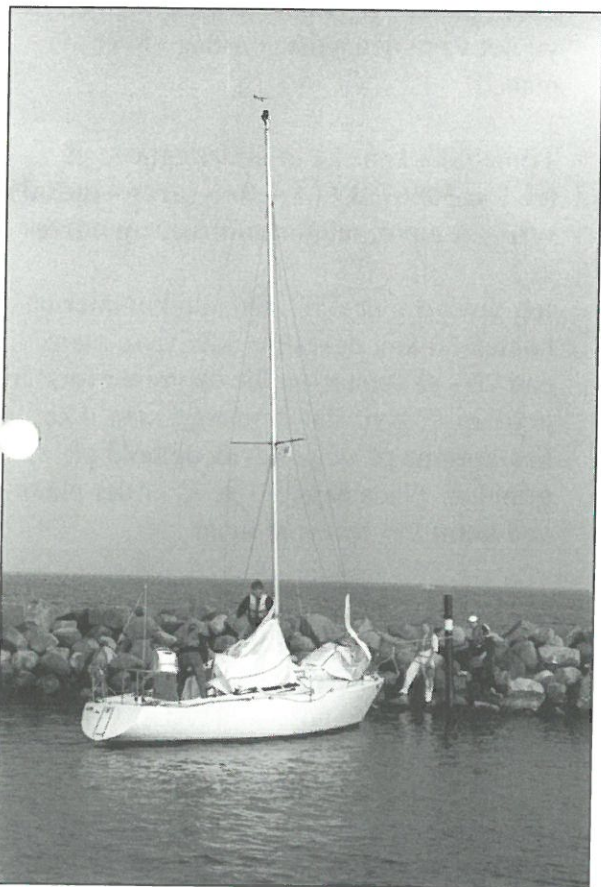


MARSEJLEREN



Medlemsblad for Marselisborg Sejlklub



Konkurrence.

Med tilladelse fra bådejeren bringer vi dette billede, som viser en båd på udflugt ved den østlige ydermole. Hvad der helt præcist er årsagen til ekspeditionen, vil redaktionen ikke afsløre, blot kan vi fortælle, at der skete - så vidt vides - ingen skader på såvel mole, båd eller sætning. Det forlyder dog, at de gode græd, og de onde lo. Uanset om du hører til den ene eller anden kategori, kan du deltage i en lille konkurrence. Skriv en god billedtekst og send den til redaktionen, som præmierer den bedste/sjoveste. Teksten skal være indsendt inden næste deadline, 23 september.

MARSEJLEREN nr. 4 September 1996

Sikkerhed til søs

Sikkerhed til søs er en god ting, og det taler vi sejlere ofte med hinanden om. Sikkerhed i havn er på det seneste blevet et særdeles aktuelt emne.

I Jyllands Posten læste jeg forleden dag om en drukneulykke i Helsingør Havn. Selv har vi ved vore broer oplevet to alvorlige uheld, det ene med dødelig udgang.

Med henblik på at forbedre resultatet af eventuelle fremtidige redningsaktioner i havnen, mener jeg det absolut påkrævet at

A.: Samtlige broer forsynes med stort skilt med angivelsen af broens nummer, således at dette også kan ses i mørke.

B.: Flere steder i vor havn findes aluminiumstiger påmonteret ved boldværk og broer. Kommer du gående på broen, kan du ikke se stigen, da den ikke er hævet over broens niveau. Stigen skal forsynes med selvlysende materiale.

C.: Et antal redningskranse skal opstilles ved broerne. Her kan anføres, at der i de fleste fortøjrede både findes en tilgængelig redningskranse. Rigtig nok, men antal både der overvintret i bassinet er begrænset.

Endelig kan jeg foreslå, at der sammen med Falck periodevis arrangeres "mand over bord" redningsøvelse i et bassin.

Hilsen
Søren Windinge

Hold gryden i kog

Efter en sæson med meget kokkeri, god mad, højt humør, gode vine og ikke mindst godt samvær, starter vi på en ny runde i **SKAFFERIET**.

Første mødedag er den **25/9-96**, og herefter vil det være den sidste onsdag i hver måned.

Tilmelding kan ske til undertegnede på **telefon 30867519 (telefonsvarer - indtal venligst navn, telefonnummer og adresse.)**

Jeg giver dig et skriv, hvis du kommer på holdet. Vi kan desværre ikke være mere end 20 - så først til mølle „kommer først til gryderne“. Hvis der er mange, som ikke kan komme på dette udvidede hold på grund af pladsmangel - ja, så er der plads ved komfuret resten af ugen.

I år har vi været rundt omkring ungarsk, kinesisk og græsk mad, Jordbær Romanoff, dejlige fiskeretter, østers, orientalske desserter og ikke mindst VINTAGE PORTVIN.

I det kommende år vil vi igen beslutte menuerne fra gang til gang; jobbene som førstekokke skifter ligesom opvaskeholdet efter frivillighedsprincippet - nogle synes måske, at de i det forgangne år har stået med „pølserne i for meget vand“; de må tage revanche og overlade det ansvarsfulde opvaskejob til andre.

Tilmeld dig, måske er du en af de heldige, som får plads !

Venlig hilsen
Mogens Petersen
Pladshaver 1363.

Redaktionelt

En opmærksomme læser har naturligvis bemærket, at Marsejleren er kommet til at se lidt anderledes ud. Det skyldes at, der er sket en fornyelse i redaktionsudvalget. I kredsen af pladshavere har den "gamle redacteur" Flemming Bech - som stædigt hænger på endnu - fundet Anja Knudsen, som med ungdommeligt gå-på-mod og sund skepsis overfor traditioner står for layout og opsætning. Samtidig er Sten Weidinger kommet på banen igen efter at have sundet sig i et par år ovenpå 10 års aktivitet i havne-bygger-bestyrelsen. Sten er først og fremmest interesseret i at forsøge at skabe grobund for bedre kommunikation om forhold der vedrører selve havnen, og står gerne til rådighed for pladshavere, der har noget på hjerte. Det mandsdominerede redaktionsudvalg rundes af med Per Lauersen, der er medlem af Marselisborg Sejlklubs bestyrelse.

Har du en mening?

Tilsammen vil det nye redaktionsudvalg prøve at gøre tingene lidt bedre end før - sådan er det vel altid når der kommer nye folk til - men vi er stadig meget afhængige af at få informationer og indlæg fra alle med tilknytning til sejlklub og havn.

Har du noget på hjerte er du velkommen til at skrive (gerne på PC eller Macintosh, send diskette + print til havnekontoret) eller ring til Flemming Bech 86 28 00 83 om sejlklubsager og til Sten Weidinger 86 27 30 88 om havnesager.

Næste nummer udkommer uge 42 og deadline for stof er 23 september.

*Med sejlerhilsen,
redaktionsudvalget.*

Tak sejlervenner

Jeg har ikke kunnet finde alle jer, der sendte en samlet hilsen til Birgits begravelse i Struer, efter den tragiske ulykke her i Marselisborg Havn i maj. Jeg vil hermed gerne takke jer. Jeg har i det hele taget fået en utrolig støtte og hjælp fra mange sejlervenner. Det glemmer jeg aldrig. Tak skal i have.

Hilsen

Bent fra Rasmine

Marsejleren udgives 8 gange om året af Marselisborg sejlklub. Henvendelser vedrørende bladet kan rettes til:

Redaktør.
Flemming Bech.
tlf. 86 280083.

Sten Weidinger.
Tlf. 86 273088.

Per Lauersen.
Tlf. 86 262592.

Layout og sats
Anja L. Knudsen
Tlf. 86 241900

Marsejlerens Redaktion.
Marselisborg Havnevej 36
8000 Århus C.

Vagtudvalgets lodtrækning

Vagtudvalgets lodtrækning den 23/6 1996 efter vagtplan 29 gav følgende resultat:

1. Præmie: 6 fl. rødvin.
MS. 1682. Bent Olesen.
2. Præmie: 6 fl. rødvin.
MS. 1291. Ole Dagø.
3. Præmie: Seafood inviterer til anretning for to.
MS. 773. Jens Aage Andersen.
4. Præmie: 18 stk skrab á 20 kr.
MS. 1658. Thomas Hagen Jørgensen.

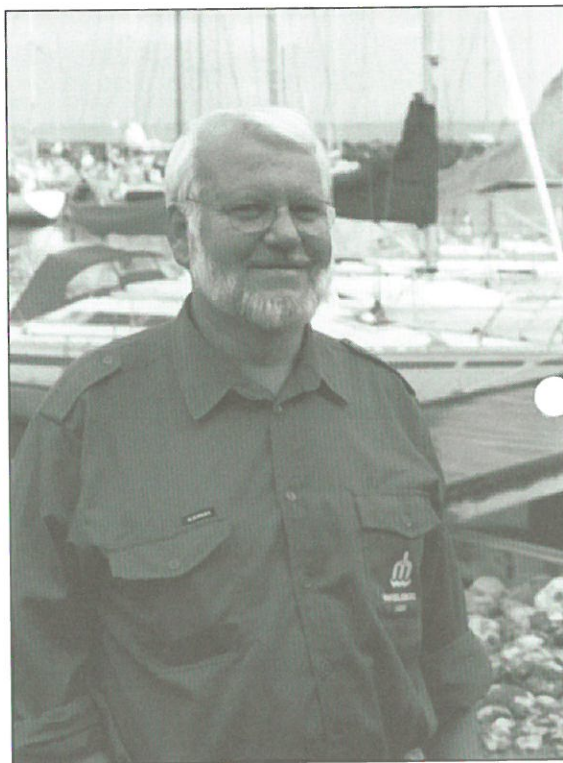
Vagtudvalget siger tak for en go´ trn, også til disse vindere.
Kontakt mig for afhentning af præmier

Hilsen Søren Windinge Tlf. 86 199086.

Ny Havnemester

Miniportrt af ny havnemester

Mit navn er Ebbe Kirk. Jeg tiltrådte som jeres nye havnemester den 1. juni 1996. Jeg er uddannet el-installatr. Tidligere har jeg arbejdet som rådgivende ingeniør hos Carl Bro a/s og som overmontør på Storebæltsforbindelsen, Scandinavian Center Århus og hos Semco Odense. Jeg blev ansat lige inden sæsonstart og har derfor indtil nu primært beskæftiget mig med gæstesejlere. Jeg er klar over, at arbejdet på havnen er noget helt andet, end hvad jeg tidligere har beskæftiget mig med, så der er mange nye opgaver at tage fat på. Med hensyn til havnens daglige drift har jeg heldigvis en god støtte i Poul, og jeg håber på at få et godt samarbejde med alle. Jeg vil gøre mit bedste for, at havnen skal fungere tilfredsstillende.



Bådoptagning

Der er planlagt bådoptagning i følgende week-ends: **19 og 20 oktober, 26 og 27 oktober, 2 og 3 november samt 9 og 10 november.** De store både over 6 tons skal op fredag **8 november.**

Bestil tid.

Kontakt venligst havnekontoret snarest, tlf. 86 19 86 44 og bestil tid. Husk at oplyse bådens vægt/type/navn og hvor bådstativet befinder sig.

Bådstativ.

Find dit stativ, er det i orden, er det mærket med navn/nummer. Husk på, at vi kender ikke stativerne, og derfor er det vigtigt, at du selv finder det frem og klargør det.

skal nok placere det sammen med vognmand Ove Therkildsen.

På plads i god tid.

Det fremmer ekspeditionen og giver mindst mulig ventetid, når du og dine hjælpere er på plads og parat i god tid. Når vi hjælper hinanden, skal vi nok få puslespillet til at gå op.

Nye ledig/optaget skilte

Der er indkøbt nye ledig/optaget skilte, som gerne skulle lette markeringen af, om en bådplads er ledig eller optaget. De fleste af skiltene er monteret, og inden sæsonstart 1997 monteres de sidste skilte på bro 1, 8 og 10. Hvis pladsen forlades i mere en et ugen, skal skiltet stilles på grønt (ledig).

Hjemkomsttidspunktet skrives i det grønne felt med en særlig pen, som lånes på havnekontoret. Hvis du ikke ved præcis hvornår du kommer hjem igen, kan du ringe til mig på tlf. 30821928 dagen før hjemkomst, så vender jeg skiltet til rødt.

Fra sæson 1997 opkræves gæsteleje af de fastliggere, der ikke har vendt deres skilt i.h.t. havnens ordensreglement pkt. 5.12.

Stor båd med særlig aftale

De fleste har nok lagt mærke til, at der har ligget en stor båd - Azimut 78 "UNFORGETTABLE" ved Rita kajen det meste af sommeren. Dette er en midlertidig ordning idet båden skal have fast plads ved den østlige ydermole, i forlængelse af bro 10, med landgang til denne. Bestyrelsen har på et møde 20/6 1996 indgået en aftale med ejeren, Peter Johansen. Først i september vil der - for Peter Johansens regning - blive etableret fortøjningsmulighed ved ydermolen, og båden får sin egen el-forsyning med egen bimåler installeret. For brugsretten til bådpladsen betales normal modulpris +50%. Indtil den nye permanente plads kan tages i brug ligger båden som månedslejer.

Ebbe Kirk

Havnekontoret:

Marselisborg Havn
Marselisborg Havnevej 36
8000 Århus C.
Tlf.: 86 198644.

Åbningstider.

Hverdage: 10.00. - 13.00.
Tirsdag: 16.00. - 18.00.
eller efter forudgående aftale.

Havnemesteren træffes normalt på.
Hverdage fra 12.00. - 13.00.

Havnemester.
Ebbe Kirk. Tlf. 30 829128

Administration.
Birgith Hansen.

Havneassistent.
Poul Ole Madsen.



Telefonliste



<p>Bestyrelsen for Marselisborg sejlkлуб:</p> <p>Formand: Paul Randrup Chr. Tlf. 86 273985.</p> <p>Næstformand: Per Lauersen. Tlf. 86 262592.</p> <p>Kasserer: Poul L. Rasmussen. Tlf. 86 151505.</p> <p>Sekretær: Per H. Hansen. Tlf. 86 923867.</p> <p>Peder Stjernholm. Tlf. 86 195923.</p> <p>Lilly Meineke. Tlf. 86 124312.</p> <p>Kurt Steffensen. Tlf. 86 272345.</p> <p>Girokonto: 155-2163.</p> <p>Sejlerskoleudvalg:</p> <p>Jørgen Eriksen. Tlf. 40830845.</p> <p>Mogens G. Larsen. Tlf. 86 146196.</p> <p>Kursusudvalg:</p> <p>Flemming Bech. Tlf. 86 280083.</p> <p>Per H. Hansen. Tlf. 86 923867.</p>	<p>Kapsejlsudvalg:</p> <p>Formand: Ejner Kjær. Tlf. 86 180480.</p> <p>Kasserer: Kaj Rasmussen. Tlf. 86 272458.</p> <p>Thomas K. Nielsen. Tlf. 86 760528.</p> <p>Per Lauersen. Tlf. 86 262592.</p> <p>Jørgen L. Knudsen. Tlf. 86 241900.</p> <p>Kurt Steffensen. Tlf. 86 272345.</p> <p>Thomas C. Nielsen. Tlf. 86 185060</p> <p>Ole Knudsen. Tlf. 86 525231.</p> <p>Jens Sørensen. Tlf. 86 293879.</p> <p>Kølbådsjuniorer:</p> <p>Asger Christensen. Tlf. 86 276273.</p> <p>Åge Thorborg. Tlf. 86 134592.</p> <p>Peder Stjernholm. Tlf. 86 195923.</p> <p>Vagtudvalg:</p> <p>Søren Windinge. Tlf. 86 196662.</p> <p>Kn W. Lauersen. Tlf. 86 158074.</p>	<p>Optimistafdeling:</p> <p>Torkild Hofman. Tlf. 86 190379.</p> <p>Finn Sørensen. Tlf. 86 148762.</p> <p>Gunnar Jensen. Tlf. 86 275906.</p> <p>Paul Randrup Chr. Tlf. 86 273985.</p> <p>Lars Peter Jensen. Tlf. 86 201575.</p> <p>Optimist Instruktør: Per H. Hansen. Tlf. 86 294692.</p> <p>Standerudvalg:</p> <p>Ib Skovhede. Tlf. 86 159376.</p> <p>Kurt Steffensen. Tlf. 86 272345.</p> <p>Boje Sørensen. Tlf. 86 112374.</p> <p>Messebooking:</p> <p>H. Iisager Sørensen. Tlf. 86 274455.</p> <p>Messeudvalg:</p> <p>Kurt Steffensen. Tlf. 86 272345.</p>	<p>Fest- og arrangement udvalg:</p> <p>Peder Stjernholm. Tlf. 86 195923.</p> <p>Tursejlerudvalg:</p> <p>Sanne Jørgensen. Tlf. 86 296242.</p> <p>Kristian Jakobsen. Tlf. 86 244303.</p> <p>Ove Lund. Tlf. 86 272489.</p> <p>Kurt Steffensen. Tlf. 86 272345.</p> <p>Match Race Udvalg:</p> <p>Jens Klok. Tlf. 86 141680.</p> <p>Karen Klarskov. Tlf. 86 136486.</p> <p>Karsten Svenningsen. Tlf. 75 825097.</p> <p>Marie Klok. Tlf. 86 141680.</p> <p>Anders Gert Jensen. Tlf. 86 202937.</p> <p>Johan B. Petersen. Tlf. 86 123822.</p> <p>Michael Posselt. Tlf. 86 197326.</p> <p>Lilly Meinicke. Tlf. 86 124312.</p>	<p>Pigesejlerudvalg:</p> <p>Formand: Birthe Buhl. Tlf. 86 923867.</p> <p>Kasserer: Lene Mortensen. Tlf. 86 147560.</p> <p>Inger Hansen. Tlf. 86 210720.</p> <p>Liselotte Stenkjær. Tlf. 86 105650.</p> <p>Lene Brysting. Tlf. 86 244659.</p> <p>Else Krüger. Tlf. 86 143698.</p> <p>Lilly Meinicke. Tlf. 86 124312.</p> <p>Bestyrelsen for den selvejende Institution Marselisborg Havn:</p> <p>Formand: Jens Andersen. Tlf. 86 275142.</p> <p>Næstformand: Jørn Heerulff. Tlf. 86 116544.</p> <p>Sekretær: Kn W. Lauersen. Tlf. 86 158074.</p> <p>John Rosenhøj. Tlf. 86 923075.</p> <p>Kommunens Rep. Per Sjørup Godsk.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Husk flagreglerne

Dansk Sejlunion har netop udgivet et hæfte "Sådan bruger man Dannebrog til søs", et hæfte, som giver svar på de mange spørgsmål, som vi sejlere kan stille, om hvordan Yachtflaget skal bruges.

Yachtflaget blev sat første gang den 13. august 1865, på dampskonnerten Falken, som oprindeligt havde tilhørt Frederik den VII og grevinde Danner. Efter at have gjort krigstjeneste i 1864, blev skonnerten solgt til storkøbmand H. P. Prior, der sendte sine to sønner på en rejse til Middelhaver med den. For at kunne blive godt modtaget og ligesom orlogsskibet slippe for havneafgifter, fik Prior kongelig tilladelse til at føre splitflag, forsynet med YF (yachtflag) i midt. Fra 1873 blev denne tilladelse udvidet til at omfatte alle danske lystbåde, hvis de ansøgte derom. Først i 1958 ophævedes ansøgningsreglen, hvorefter yachtflaget frit kunne anskaffes til en båd der kun benyttes til lystsejlad.

Et udpluk af flagreglerne

- flaget sættes kl. 08.00 og nedhales igen ved solnedgang
- ved natsejlad må flaget være sat, det skal dog være belyst
- flaget bør altid være helt og rent
- hækflaget bør have en størrelse så det lige er fri af vandet
- der kan bruges stormflag
- under kapsejlad føres der normalt ikke flag, men det er god skik, at sætte flaget når målstregen passerer, som en hilsen til måltagerne.
- EF-flaget kan ikke benyttes istedet for et nationaltflag
- udlejningsbåde må ikke bruge yachtflaget
- fra bygninger må der ikke flages med yachtflag.

I hæftet, som kan købes hos Dansk sejlunion, er der mange sjove detaljer, som enhver sejler kan have glæde af at læse. Kan bestilles på tlf. 4326 2626.



Søslag

Det drejer sig hverken om Tordenskjold eller Niels Juel, men derimod om festligholdelsen af Danmarks Idrætsforbunds 100-års jubilæum. På initiativ af Idræts-samvirket blev bugtklubberne enige om et arrangement den 18. august inde i bassinet ved oliemøllen. Stort set alle sportsgrene ud i det maritime var repræsenteret: dykkere, vandski, roere, kajakroere, surfere og ikke at forglemme sejlerne. Vi fra Marselisborg stillede med 4 matchracere, 3 ynglinge, 5 optimistjoller + 2 speedbåde. Et overordentligt vellykket arrangement til promovning af alt det maritime. Både vore matchracere og vore ynglinge sejlede stort set nonstop med interesserede hele eftermiddagen. Vor folder var færdig og blev uddelt, så vi kan forhåbentlig få nogle nye medlemmer, der vil sejle nede hos os.

Man kan overveje, om man ikke skal finde mulighed for at få et lignende arrangement op at stå uden, at det nødvendigvis skal vare en længere årrække.

Paul Randrup

Redaktionen har pr. 1. august 1996 kun modtaget et ganske begrænset antal besvarelser, hvilket kan være et udtryk for, at sejlerne i Marselisborg Havn har fundet spørgsmålene for lette, og vi derfor fremover kan forvente at undgå regelbrud og farlige situationer i og uden for havnen. Det kan desværre også være et udtryk for sejlernes manglende kendskab til de lidt mere specielle vigeregler, og så er der da en oplagt mulighed for vinteraktivitet i de forskellige udvalg.

Med de få besvarelser var det let at kåre den heldige og dygtige vinder af Sø-quizen, som blev Tove Kraag, Medlemsnr 1814. Præmien er sponsoreret af, **Marselisborg Bådudstyr**.

Løsningerne.

Find det forrige nummer af Marsejleren (juni 1996) frem, så du kan genopfriske situationerne med spørgsmål og skitser.

Først og fremmest er det vigtigt, at vi alle tager hensyn til hinandens aktiviteter til søs - ellers kan vi vel ikke forvente, at andre tager hensyn til vores sejlsads.

Det skal indskærpes, at det ifølge søvejsreglerne påhviler ethvert fartøjs fører og mandskab at handle i overensstemmelse med godt sømandsskab, hvilket betyder, at man bruger sin sunde fornuft og hjælper hinanden med at undgå kollision og fare for kollision - i nogle tilfælde ved at handle på tværs af reglerne for at undgå kollision.

Det er derfor godt sømandsskab at undgå at sejle tæt på optimistjollefelter, vandskiløbere, matchrace i duel, vikingeskib på slæb af motorjolle, dykkerre, kapsejlsfelter, skolebåd under mand-over-bord-manøvre, speedbåd med faldskærm på slæb, småjoller der fisker.

Men når alle disse aktiviteter underligt nok skal forgå mindre end en halv sømil fra havneindløbet, vil det nok ske, at selv den mest hensynsfulde sejler kommer til at sejle tæt på både, der er i færd med en speciel aktivitet - og så gælder de almindelige søvejsregler.

De rigtige svar:

- Situation 1. B.
- Situation 2. B.
- Situation 3. B.
- Situation 4. A.
- Situation 5. C.
- Situation 6. C.
- Situation 7. A.

Situation 8. C.

Situation 9. A.

Situation 10. C.

Situation 11. C. Svar B vil blive accepteret.

Situation 12. B.

Situation 1, 2 og 3 = svar B.

Ingen af vigemånvrerne er udført sømandsmæssigt korrekt. Det er aldrig tilstrækkeligt, at den vigepligtige båd ved, at alt er under kontrol. Det vigtige er, at man fra den anden båd, som skal holde fart og kurs, tidligt og tydeligt kan se, hvad den vigepligtige båd vil foretage sig. Alle vigemånvrer skal udføres klart og tydeligt og i god tid (regel 8(a) og regel 16) og sådan, at skibene passerer hinanden i sikker afstand (regel 8(c) og regel 16).

I situation 1 bryder A reglen om god tid, i situation 2 bryder A reglen om klart og tydeligt, og situation 3 bryder A reglen om klart og tydeligt og reglen om sikker afstand.

Sejl altid agten om en båd, som du skal vige for.

Situation 4 = svar A.

Sejlbåden (A) skal holde sin kurs og fart (regel 17(a)(i)), så motorbåden (B) frit kan vælge, til hvilken side den vil vige.

Situation 5 og 6 = svar C.

Fra det øjeblik A viger, er matchracerne B og C bundet af reglen om så vidt muligt at holde kurs og fart (regel 17(a)(i)). Derfor må de ikke "runde bøjer", så der kan opstå ny kollisionsfare, så længe andre skibe viger for dem.

Det er ikke rimeligt at sige, at det er to adskilte vigesituationer; dertil er afstanden mellem situationerne alt for kort.

I situation 5 kan matchracerne dog også ligge med slækkede sejl ved bøjen, indtil sejlbåden er passeret, eller falde til halvvind, styre modsat kurs af sejlbåden og passere sejlbåden i sikker afstand under forudsætning af, at sejlbåden hele tiden kan føle sig sikker på, at der ikke vil opstå en ny fare for kollision.

I situation 6 kan matchracerne ligeledes ligge med slækkede sejl ved bøjen, indtil motorbåden er passeret, eller straks stagvende til styrbord halse, og derefter gå klart agten om motorbåden.

Derfor er svarmulighederne 5C og 6C en anelse misvisende, da det altså ikke er tvungende nødvendigt for matchracerne at dreje tilbage til den oprindelige kurs.

Situation 7 = svar A.

I søvejsreglerne står der intet om kapsejlad. Derfor skal kapsejlerne (B - F) på bagbords halse vige for A på styrbords halse (regel 12(a)(i)).

Situation 8 = svar C.

Sejlbåden A skal vige, fordi alle følgende tre betingelser er opfyldt: A er på bagbords halse, A ser til luv, og A er i tvivl om, hvilken halse de andre sejlere B og C er på (regel 12(a)(iii)). Det har ingen betydning, at B og C er matchracere.

Situation 9 = svar A.

Båden A må forvente, at andre både i havnen forbliver forstøjet, indtil A er passeret. Der er ingen speciel regel om dette, men man kan sige, at A så at sige viger for alle de forstøjede både, som derfor skal holde "fart og kurs" (regel 17(a)(i)), indtil A er passeret.

Situation 10 = svar C.

Her er der nogle regler som modsiger hinanden; nemlig på den ene side regel 9(a) om, at et skib, der følger et snævert løb, skal holde sig i løbets styrbords side, og regel 9(d) om, at et skib ikke må krydse et snævert løb, hvis det derved vanskeliggør sikker passage for et andet skib, og på den anden side en dansk regel (11) om, at indgående skib skal vente ved et løb, der er så snævert, at to modgående skibe ikke uden fare kan passere hinanden. I denne sammenhæng er det uden betydning, om båden sejler for sejl eller motor.

I denne situation vil det være godt sømandsskab, at motorbåden tydeligt viser, at den vil vente uden for havnen, indtil sejlbåden er kommet ud for derved at undgå de farlige situationer der kunne opstå, når sejlbåden skal foretage adskillige vendinger i havnen for at give plads til motorbåden.

Men i praksis kan sejlbåden dog ikke forvente, at motorbåden kan gennemskue, at sejlbåden er nødt til at foretage en stagvending i udsejlingen. Man kan på ingen måde laste en dygtig sømand i en motorbåd for, at han ikke har kendskab sejlbådens vendinger, og motorbåden vil derfor muligvis forvente, at sejlbåden holder sig i styrbords side af løbet.

Udgangspunktet i situation 10 må derfor være, at de to både kunne passere hinanden uden fare, såfremt de begge fulgte løbet. (Det er vores indsejlinger brede nok til).

Det er sejlbåden selv, der med sine manøvrer har vanskeliggjort en ellers sikker passage, og sejlbåden

bryder dermed regel 9(a) om at følge det snævre løbs styrbords side og regel 9(d) om ikke at krydse et løb, så det vanskeliggør sikker passage for et andet skib.

Det er derfor ikke rimeligt at anvende regel om, at indgående skib skal vente, for sejlbåden har selv skabt problemet.

Situation 11 = svar C (svar B vil blive accepteret).

Udgangspunktet i situation 11 må være, at de to både kunne passere hinanden uden fare, såfremt de begge fulgte løbet.

også i denne situation bryder sejlbåden A regel 9(a) om at holde sig i styrbords side af et snævert løb og regel 9(d) om ikke at krydse et snævert løb og derved vanskeliggøre sikker passage for et andet skib. Sejlbåden må derfor vende rundt og vente til der er plads i indløbet.

Eftersom sejlbåden gennem sine manøvrer forhindrer sikker passage af to skibe i snævert løb, kan man godt sige, at sejlbåden binder sig selv efter den danske regel (11) om at indgående skib skal vente. Derfor vil svar B i denne quiz også blive accepteret.

Bemærk: Regel 18(a)(iv), om at motor viger for sejl, gælder ikke i snævre løb - tværtimod.

Hele havnen er et snævert løb, så hvis sejlbåde på grund af vinden ikke kan holde sig i styrbords side i havnen, skal de krydsende sejlbåde vige for alle både, der følger løbet. Det er dog godt sømandsskab, når andre både hjælper de krydsende sejlbåde.

Situation 12 = svar B.

Indhentende båd skal altid vige (regel 13(a)) - uanset at det er en sejlbåd, der indhenter en motorbåd. Derfor må sejlbåden B bremse og afpasse sin fart efter den foranliggende motorbåd.

En sejlbåd bremser meget enkelt ved at lade sejlene blafre og/eller ved at sejle "zig-zag" med få, lange og kraftige rorudsving som en skiløber bremser med sine ski.

Sø-quizen er lavet af navigationslærer og lærebogsforfatter **J. Duffy Villumsen**, og fortolkningen af søvejsreglerne er blevet forelagt for og drøftet med advokat og sejler **Holger Fabian-Jessing** fra advokatkontoret Rydahl & Winther. Redaktionen takker dem begge for deres hjælpsomhed.

Hvor var den f..... bølge blevet af

**Smid sejlene eller slå hurtigt bak.....
hvis du leder efter en bølge på position
55.04.75 - 09.53.73**

Det er lørdag den. 27 juli 1996 og en Sjællandsk sejler er på vej fra Als Sund til Lyø. Flere både ligger og roder for at finde en W-bølge på ovenstående position, man kan se E-bølgen som står ca. 1/3 sømil fra W-bølgen.

Pludselig giver det et bump og man står på grund på 50 cm. vand. Men hvor er den bølge som skulle sende båden udenom grunden ?

En stor tysk sejlbad prøver at rykke den Sjællandske båd af grunden, men måtte opgive og tog istedet fru og sønnen med ind til Lyø for at de evt. kunne skaffe hjælp der, fx. fra en stor fiskekutter, men der findes ingen store kuttere på Lyø

Jeg tager de to med ned på min båd "Flipper" og herfra prøver vi på VHF og på biltelefon at skaffe noget hjælp. Fiskeren Poul fra Bøjden hører os og går til hjælp, der er en dårlig kommunikation med en båd vi ved ikke hvem er, men det kan være færgeren Bøjden fra Fynshav. En anden båd ved navn "Najaden" fungerer fint som relæstation.

Poul fra Bøjden hiver båden (Vindø 50) af grunden, men nu viser det sig at den tager meget vand ind der er hul i skroget, og det skulle efter sagkyndiges udsagn vist ikke være så nemt at lave på en Vindø.

Et gammelt træskib "FRAM" fra Kolding som deltog i Fyn rundt havde hørt vores radiokommunikation og gik på siden af Vindø'. "Fram" fik en pumpe over på haveristen, men pumpen var ikke kraftig nok. Men "Fram" havde en stor dieselmotor på dækket med en stor pumpe og en lang 10 cm tyk slange som kunne nå

ned i Vindøen. Pumpen fra "Fram" sugede 5000 liter i timen og det var lige nok til at holde Vindøen flydende. Heldigt for haveristen, der ellers ville have set sit dejlige skib gå ned. Nu skulle der slæbes til en havn, og den nærmeste var Mommark, men her er der ikke dybde nok til "Fram". Så det aftales med færgeren til Fynshav, at man kan gå ind her selv om det jo kun er færgehavn. Efter 5 times sejlads nåede man Fynshav og "Frams" pumper havde nu pumpet 27 - 28 tons vand ud af haveristen. Familien Carlsen som er ejer af haveristen og er på "Fram", havde haft en ikke særlig venlig samtale med Falck, det lykkedes dog at forklare Falck at man om godt en time kom med en båd der skulle på land, og at der skulle være en kran klar som kunne løfte 7 - 8 tons. Der er ingen ros til Falck i den omgang.

"Flipper" fik den lidt rystede frue og søn som feriegæster indtil vi dagen efter kunne sejle dem til Bøjdenfærgeren hvor de skulle med over til manden der havde fået båden på land.

Men diskussionen på Lyø gik jo højt.. hvor var den f..... bølge blevet af ?

Under en af mine samtaler med SOK spurgte jeg til bølgen og meldte den faktisk "bortdrevet". SOK havde fået positionen som jeg både havde opmålt, og som forøvrigt også stod i den nye Way-Point bog fra 1996. Nu ringede vagthavende officer fra SOK for at spørge hvor gamle vores kort var, jo de var fra 94 - 95

og nogle var ældre, ja for som officeren sagde : "Den er fjernet på vores kort". Lang næse til os.....!!! Hvornår er den fjernet fra kortet ?, "Ja det er den iflg.

e.f.s nr.730 af 10 maj 1996. Det vil sige for 3 måneder siden.

Undskyldninger skal jeg ikke forsøge at fremkomme med på de fleste fritidssejleres

gne, for der er ingen tvivl om, at bøjerne ikke er lagt ud for vores skyld, men for erhvervstrafikken, og de skal nok holde sig ajour med rettelserne i e.f.s. Men kunne man fra Farvandsdirektoratets side ikke havde sagt, ”vi venter med at tage den ind til efter sejlsæsonen, bl.a af hensyn til vore udenlandske sejlgæster”. Men en forespørgsel hertil vil nok blive besvaret med: Vi er pålagt besparelser.

Førøvrigt blev problemet VHF eller mobiltelefon også belyst under aktionen.

Nogle ville hjælpe men havde kun telefonen og her faldt min ud på Lyø så det duede ikke. Telefon om bord er godt som supplement, men den kan aldrig erstatte VHF-

lioen.

fra vores side skal lyde en tak til “FRAM”, uden den, ingen Vindø (500 - 600.000 kr) Til Poul fra Bøjden og til “Najaden” der var relæstation.

Bente - Kay Winther “Flipper”

**Bådtransport
indtil 6 tons.**

**Nedbygget bil
m/kran
og hænger**

**Vognmand
Ove Therkildsen
Tlf. 86 24 34 33**

Specialopgaver i rustfrit stål

F. eks.:

- Vandtanke
- Brændstoftanke
- Søgelændere
- Badestiger
- Alle former
for beslag



**a/s Jubo
Industrivej 33
8660 Skanderborg
Tlf. 86 57 15 88**

36 timers "Matchrace"

DAISY's „Fyn Cup“ blev en kamp om sekunder.

Femdøgnsprognozen så ikke for godt ud: Frisk vestlig, der ville skifte til hård sydlig og senere gå tilbage i sydvest. Ikke det mest ideelle til en start fra Bogense ned gennem Lillebælt.

Belært af tidligere års erfaringer havde vi sejlet DAISY til Bogense Pinsedag, så vi kunne starte fredag middag friske og udhvilede. Vi ankom i bil til Bogense marina fredag ved ni-tiden og fik stuvet det sidste grej ombord. Der blev også lige tid til at få en kop kaffe og et par madder i teltet på havnen. Klokken elleve afsejlede vi mod startlinien, der lå et godt stykke uden for havnen. Vi var den faste besætning fra tidligere „Fyn Rundt“-sejladser: Lars (skipper), Jan (trimmer), Kasper (indpisker) og undertegnede (navigatør).



Vejret viste sig at være bedre end meteorologerne havde spået. Masser af blå himmel og ca. 5 s/m fra syd. Under sejlsætning uden for havnen havde vi det første - og heldigvis eneste - uheld. Øjet i stor-sejlets hals var blevet trukket ud, men vi fik rigget en cunning-ham, så vi kunne flade store'n, og så gik starten. Syv sekunder efter skudet var vi over strengen, og med lidt slæk på skøderne gik det mod Røjle, mens vi nød den obligatoriske startpilsner.

Der var to andre Blue Dina'er i vores løb og vi holdt skarpt udvig for at få en ide om, hvordan vi lå. D-2, LADY DI, så vi agten for tværts inde under land, og D-3, POSTYR, lå et stykke agterude, så alt var OK. Vi holdt distancen og kom godt derud'a. Heldigvis rummede vinden, så vi kunne holde ned mod Snævringen på kryds, stadig med konkurrenterne i passende afstand. Men i Snævringen sker der jo altid noget. D-2 var trukket over mod Strib og fik måske lidt bedre vind. I hvert fald sneg den sig op på højde med os, og endda lidt foran. Under broerne fik vi den sædvanlige lallevind, og en nordgående strøm begyndte at gøre sig gældende. Over under Fyn og videre ned forbi Fænø gik det. Nogle kryb måtte der jo til, men vi havde stadig god føling med D-2 ved passagen af Stenderup Hage. D-3 havde vi tabt et sted agterude. Ved rapporteringsbåden lå D-2 to skallede minutter foran os, men så skiftede vi til „melsækken“, vores store let-vejs genoa, og trak så stille og roligt foran ham igen. Syd for Flækøjet observerede vi agterude noget, der mest mindede om en vandflyver under landing. Det var en af trimaranerne, der kom høvlende for en frisk halv-vind. Det tog ikke mange sekunder før han forsvandt i en kaskade af vand forude. En efter en kom de så racerne. Først flerskrogsbådene, lidt senere bl.a. NOKIA med 16 mand oppe at bøffe! Vi havde regnet med først at kunne sætte spiler ved Bogø, men vinden rummede, så vi passerede fyret kl. 18 med spileren oppe og mellem 6,5 og 7 knob på loggen - ikke dårligt for en 25-fods båd. Vi tyggede os sydpå med en mere beskedne fart end Nokia, men med fin luft til spileren. Et enkelt, men sundt aftensmåltid blev der også tid til. Efter Helnæs, som vi passerede kl. 20, tabte vi D-2 af sigte, men mente dog optimi-

sk, at han måtte ligge noget agterude, hvor vi også så D-3. Ved solnedgang døde vinden - ikke uventet. Lyø Trille blev passeret kl. 21.30, og mærkværdigvis var der endnu ikke den store spredning på feltet.

Ved lanternetid lå vi i en klump med tyvetredive både, på vej mod Avernakø. Først gik det langsomt, så gik det slet ikke. Nord for Avernakø var det kun en smule østgående strøm, der bragte feltet fremad, så det blev en lang tur mod Lehnskov. Ærgrelsen over den manglende vind blev dog opvejet af den lune, stjerneklare nat med utællelige røde, grønne og hvide lanterner omkring os. Men den slatne vind gav arbejde til vagtholdet. Vi havde nok enes spilerbomninger og bjærgninger, for den smule luft, der var, kom fra alle mulige hjørner. Solen begyndte nu at vise sig på en skybroget morgenhimmel, mens vi mindedes sidste år, hvor vi sad samme sted med vindstille og en gevaldig tordenbyge med regn i stænger hængende over hele Sy'fyn.

Ved Lehnskov hobede bådene sig op, for nu gik vinden i øst. Stor trafikprop, men stadig medgående strøm. Kryds på kryds på kryds - og så fik vi øje på D-2 igen. Han lå på højde med os, men helt inde under Fyn, og derovre var der tilsyneladende lidt luft. Ved nogle geniale (!) kryds lykkedes det os at komme under Svendborgsundbroen ca 50 meter foran ham, og så kom der endelig lidt mere luft. Ud gennem Svendborgsund gik det ret fint med gode lange sydgående kryds på bagbords halse. Nu var solen imidlertid gået til køjs igen, og morgenen tegnede til at blive lidt gråsur.

Kort efter Christiansminde så vi en Marse-lisborg-båd i gang med at anvende spiler-

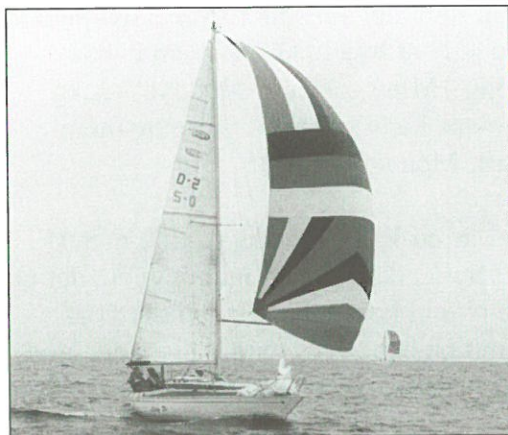
stagen til noget, den ikke er beregnet til. Men de kom tilsyneladende flot efter nogle minutter.

Spilersætning ved Grønne Odde og afsted mod Thurø Rev-bøjen. Nu lå der en slange af både, så langt vi kunne se ud til bøjen og nordpå. Ude i frit vand friskede vinden igen fra nordvest. Da vi skulle bomme spileren ved bøjen, lå der en båd inden for os, så vi ikke kunne runde. Med spileren på styrbords- og storen på bagbords halse måtte vi holde tungen lige i munden, indtil han fik bommet sin spiler over langt på den anden side af bøjen. Det blev straf-fet! Lufning!.,,Mine gaster er helt nye“ skreg han, mens hans spiler fik mere og mere bagluft. Men spil er spil!

Hvor var nu D-2? Forude, ca 200 meter! S....s! Spilerskæring, og nu begyndte det at regne oven i købet. Igen begyndte vi at hale ind på ham, langsomt, langsomt. Ved Sprogø havde vi næsten hentet ham, og op mod Romsø kørte vi ubarmhjertigt lufninger på ham, så han til sidst respektfuldt skar op, når vi igen nærmede os fra læ'en. Ku' vi ikke få et godt, solidt forspring, kunne vi ihvertfald prøve med psykologiske midler.



Og vi kom igen foran. Ikke meget, men dog foran. Den lidt for friske foran-for-tværs var lige rigeligt til vores store spiler, så ved Romsø skiftede vi ned til "melsækken". Han fortsatte med spiler! Heldigvis med en masse krængning og afdrift, så vi var svært enige om, at det fik han ikke noget ud af. Og vi holdt da også fast i ham, så ved Lille-grundsbojen var han mindre end et minut foran. Kunne vi nu holde nok højde med „melsækken“ i de 6-8 m/s fra sydvest? Vi skar op i den krappe sø, der stod over Lillegrunden, og kunne holde højde! Mere end D-2, der efterhånden lå



mere og mere nord for os.

Ha, nu havde vi ham! Vores forspring blev større for hvert kryds over mod Æbelø, mens det knagede i vores såkaldte letvejrsgenoa. Vi rundede Æbelø-bøjen med et komfortabelt forspring og begyndte de sidste 5-6 sømil ned mod Bogense. Kryds, kryds, kryds. Omsider var vi nede i nærheden af mål, måske 2-3 sømil fra. Så skete det.

Næste gang, D-2 kom op på modsat halse, var han foran! Pludselig kunne han gå højere med sin flade genoa i den nu lette luft. Det sidste stykke ind til mål var ren match-race. Vi vendte - han vendte. Vi holdt på - han holdt på. Forgæves forsøgte vi at ryste ham af, få ham til at forsejle sig og alt muligt andet. Kasper bandede (godt

vi lå så langt fra Bogense kirke!). Dyb koncentration, adrenalinen kørte, nu var der kun boathandling, der kunne hjælpe. Vi skulle vende bedre, hurtigere og med mindre farttab end ham. Det var mørkt nu, og vi skulle også lokalisere mållinien på baggrund af lysene i Bogensed og alle de agterlanterner, der lå foran os. Dér var en dommerbåd - og dér en orange bøje. Dér var den, linien. Men han var der før os. Truuut! 39 sekunder før, efter knap 36 timer sejls over ca 140 sømil.

En stor tak til Blue Dina 25 „Lady Di“ fra Vejle, sejlnummer D-2, for en utrolig spændende sejlads. Men vi får se til næste år...

PS. Sejltider: Lady Di: 35:52.54, Daisy: 35:53.34. D-3 kom i mål ca 1 time senere

Mogens /Daisy

Væsenet

Har atter gjort livet på søen lettere.

Det er selvfølgelig Farvandsvæsenet (FV) jeg tænker på. ("Væsen" - er et skrækkeligt ord - lad os lægge hovedet i blød og finde på et andet ord for denne offentlige institution, der beskæftiger sig med mange ting) I E.f.s. nr 25/96 kan du læse om FV. nye initiativ ved at formidle oplysninger om vandstand, vind, strøm, temperatur og saltholdighed.

Der formidles ikke oplysninger, der er mere end 3 timer gamle.

Oplysninger kan trækkes på tlf. 32 969966. til bunds i dette nye tilbud kommer du ved at læse nævnte nr. af E.f.s. i Messen.

Hilsen

Søren Windinge

Hurtig hjælp er Danmarks Tursejler Forening

Vi er i uge 25 - vejret er træls... det blæser 13 sek/m og er ud for Vejle Fjord med vestenvind inde fra fjorden.

Enhver, der har prøvet at krydse Vejle Fjord med det vejr, ved at det ikke er det, man ønsker hver gang. Man kan på uheldskortene også, se at der sker mange ubehagelige ting her.

Det var det, der skete for en 40 fods motorbåd, han gik i stå og ankeret kunne ikke få fat i bunden. Sejleren prøvede alle mulige kanaler for at få hjælp, men der var ingen, som kunne hjælpe ham. Marinehjemmeværnet ville hente personerne om bord, men kunne ikke tilbyde at slæbe båden.

Det var sejleren ikke interesseret i, han ville prøve et firma i Svenborg, som jo lige den dag selvfølgelig ikke havde en slæbebåd hjemme.

Lyndby Radio oplyste, at der lå en slæbebåd 45 minutter væk, men ville gerne vide om forsikringen på båden ville betale x antal kroner for arbejdet, det var nemlig ikke alle forsikringer, der ville det. Det vidste haveristen ikke, men ville prøve selv at finde ud af noget.

En opringning til Danmarks Tursejler Forenings kontaktmand til Tryg-Baltica Ib Rasch Pedersen løste problemet og få minutter efter, var der hjælp på vej.

Der var mange, som følte med haveristen, som lå ude i bølgerne og hoppede, men vores angst for ham blev hurtigt vendt til glæde, da vi hørte, at det var Danmarks Tursejler Forening, som gennem IB Rasch Pedersen, havde hjulpet ham med at få sendt hjælp derud. Vi kunne nu roligt læne os tilbage og nyde ferien.

Er du medlem af Danmarks Tursejler Forening og har forsikringen sammen med os,

så oplyser Keld Gulbrandsen fra Tryg - Baltica, at man har en **DØGNSKADE-HJÆLP** på telefon **4468 3141**.

Derforuden kan man over Lyngby Radio få stillet om til telefonnumre, som Lyngby Radio er i besiddelse af og hvor man kan få hjælp.

Til oplysning for dem, som mener, at det bliver dyrt at ringe over Lyngby Radio, så bliver samtalen "vendt" således, at modtageren betaler... altså Tryg - Baltica.

Kay Winther.

Efterår er tid til eftersyn !

Det er nu du kan huske hvilke fortrædeligheder der er med bådens el-udstyr, få det lavet medens tid er.

Står du over for en større renovering af det elektriske anlæg giver vi gerne et tilbud.

Med vor store værksteds-trailer kommer vi over alt.

10 års erfaring med elektrisk bådudstyr.

Henning Wermuth Marine Electronic

Ravnøvej 7 - 8240 Risskov
Tlf. 86174565 - Fax 86174865

- snak med fagmanden om sikker og komfortabel sejlsads

Søkortrettelser nr 2-3-4-5-6-7

Denne liste omfatter rettelselser på kort nr:
112-114-124-128-151.

På opslag i Messen finder du alle rettelselser
for kortene nr. 100 til og med 201.

Kort nr 112/114. Møllegrunden. Vildtresv.

Ca. $55^{\circ}46,5' N$.

Ca. $10^{\circ}13,7' E$.

4 mærker ændres til gule stager med kryd-
stopbetegnelse. De 6 kugleformede tøndes
med krydstopbetegnelse ændres til gule
kugleformede tøndes.

Kort nr 112. Ebeltoft.

$56^{\circ}11,6' N$.

$10^{\circ}41,6' E$.

Dybden i nordlighavn ændres fra 5,5 m.
til 4,5 m.

Kort nr 151. Aabenraa Havn.

$55^{\circ}02,32' N$.

$09^{\circ}25,73' E$.

Område mellem 4 positioner fyldt op. Den
angivne pos. er ca. centrum.

Kort nr 112. Tunø.

$55^{\circ}57,01' N$

$10^{\circ}26,70' E$

Tunø Fyr Oc. WRG. 5s. er afblændet i pej-
ling 045° til 133° og lyser nu: Pejling

133° til 157° : Grønt lys.

157° til 350° : Uændret.

350° til 045° : Rødt lys.

Kort nr 112. Nappedam L. Havn.

Havn 3m. ændres til Havn 2,7m.

Kort nr 112. Århusbugt.

Ny afmærkning af forbudt område NØ. for
Egå Marina. Skite fremlagt i Messen.

Kort nr 112. Skadegrund SW.

W.- kardinaltønne flyttes en smule.

Kort nr 114. Naveren W.

$56^{\circ}23,7' N$.

$10^{\circ}56,1' E$.

W.- kardinaltønden udtages.

Kort nr 112/128. Storebælt N.- lige del.

3 sømærker ved Røsnæs puller,-Rev W og

Bolsaks E. udtages. E.-kardinallystønne

ændres til E.- kardinaltønne.

Kort nr 128. Hastens Grund N.

$56^{\circ}14,7' N$.

$9^{\circ}44,66' E$.

N.-kardinallystønne ændres til N=kardi-
naltønne.

Kort nr 151. Fyrrenden NW.

$55^{\circ}19,42' N$.

$9^{\circ}44,66' E$.

Sort-rød-sort tønne udtages.

Kort nr 151. Als N.

$55^{\circ}04,76' N$.

$9^{\circ}53,74' E$.

W.-kardinaltønden udtages.

Kort nr 151. Fredericia og Middelfart.

Havneplaner udgår. Der henvises til planer
på nyt kort 158 (marts 96).

Kort nr 151. Haderslev Fjord.

$55^{\circ}16,51' N$.

$9^{\circ}42,95' E$.

Rød/hvid tønne m. kugletopbetegnelse
tilføjes.

Kort nr 128. Sejerø SE.-Rev.

$55^{\circ}20,12' N$.

$11^{\circ}15,96' E$.

S.-kardinaltønden ændres til en E.-kardi-
naltønne.

Sct. Hans

Kort nr 112. langør Havn E. Lindholm

b.

Se sr. 7/96.

Karakter af 2 mærker ændres. Nyt mærke tilføjes. Et mærke flyttes.

Kort nr 112. Stavns Fjord.

Se sr. 7/96.

N.-kardinaltønde flyttes en smule.

Kort nr 114. Juelsminde Havn.

55°43,04' N.

10°01,04' E.

Rød stumtønde udtages.

Kort nr 151. Aabenraa Havn.

55°02,26' N.

10°25,78' E.

Medio april udkom 1996-udgaverne af 9 søsportskortserier. Prisen varierer mel. 229 kr. og 400 kr. pr. serie. Samlet pris for alle 9 serier er 2659 kr. (incl. moms.)

Ligeledes medio april udkom 4. udgave 1996 af Waypoints i danske farvande. Tidligere udgaver annulleres hermed.

Bekendtgørelse fra E.f.S. 15/96 side 253.

Mårup Havn.

55°56,3' N.

10°33,1' E.

Fra 1 april 96 nyt "Reglement for ordens overholdelse i Mårup Havn.

Uden ansvar *Søren Windinge.*

Det er tradition i klubben, at vi fejrer Sct. Hans aften med bål og båltaler. Sidste år konstaterede vi, at der til vort bål i Tangkrogen var betydelig tilslutning til arrangementet selv uden, at vi averterede. Vi i bestyrelsen mente, at vi kunne både afholde bål og samtidig tjene lidt til vore ungdomsafdelinger. Som sagt så gjort, vi organiserede is-, øl- og pølsevogne plus, at vi i samarbejde med det maritime center i Marseliborg(KFUMogK spejderne) og Square danserne i Århus og omegn stablede et godt arrangement på benene. Båltalen blev holdt af rådmand Lis Særkjær Petersen, der i forvejen har tilknytning til havnen. Et løst overslag siger, at der var omkring 5000 tilstede. Plakater til annoncering af festen blev sponsoreret af Ceres. Det økonomiske udbytte ligger endog meget tilfredsstillende, men vil endelig opgjort foreligge på generalforsamlingen. Vi har forhåndsbestilt Tangkrogen til 1997 og er allerede gået i tænkeboks for at gøre arrangementet endnu bedre. Vi fra bestyrelsen vil takke alle de medlemmer, der beredvilligt har hjulpet med afviklingen af arrangementet.

Paul Randrup

Man hører så meget på havnen???

Sådan så overskriften ud i juni nummeret af Marsejleren.

Først sejlklubben: Som det formodentlig er velkendt, blev der i firserne indført en såkaldt kartoffelkur. Dette betød, at bådbranchen gik på vågeblus, hvad angik det danske marked. Dernæst kom man ind i de små årgange, hvad der især har påvirket tilgangen til ungdomsafdelingerne.

Denne er dog langsomt ved at vende igen. Også økonomien er i bedring, så de potentielle sejlere er igen begyndt at købe både. Så alt i alt vil vi også i sejlklubben se en vækst i de kommende år. Som det ofte er blevet påpeget, er den typiske sejler 50 år og af hankøn. Det vi i klubben vil lægge vægt på, er at få yngre årgange ind, så vi om en 5-10 år står med en i gennemsnit yngre medlemsskare. Ser vi aldersmæssigt på deltagerne i onsdagskapsejladserne kan vi konstatere, at der er sket en foryngelse. Det er almindeligt, at man har små børn og at familierne jævnlige får familieførøgelse. I optimistafdelingen ser vi frem til, at det er børn af sejlere i havnen, der melder sig på scenen. Ynglingeafdelingen tiltrækker mange unge i alderen op til 25 år. Det giver en god og stabil stamme, som med tiden er potentielle sejlklubsmedlemmer med egen båd.

Der føres for tiden en debat i sejlunions regi om tvungen medlemskab af sejlere, der deltager som gaster om onsdagen. Det er så en diskussion man må føre videre i klubben.

Som det lidt mere eliteprægede og professionelle har vi matchracerne. Som stort set de eneste af sejlerne, kan denne gruppe komme i TV. Bør man komme i TV, er man attraktiv for firmaer, der vil reklamere for deres produkter. Nu er det sådan, at der er tre matchrace-centre i landet: Oure Idrætshøjskole, Skovshoved Sejlklub

(KDY) og Marselisborg Sejlklub. Disse tre centre har lavet en fælles overenskomst om takster for sponsorater, så man undgik, at de forskellige klubber blev spillet ud mod hinanden. Så et navn på en båd koster det samme i alle tre havne. Som nævnt ovenfor er det elitesejlads, d. v. s. man opererer med ranglister ligesom i tennis. Sejlerne er gennemgående i aldersklassen tyverne og trediverne og omfatter såvel kvinder som mænd. Sejlerne har normalt ikke selv båd. Prisen for at være tilsluttet en besætning ligger på 2500,-kr. plus kontingent til klubben på 550,-kr. Disse beløb dækker hverken helt eller halvt, hvad det koster at holde bådene sejlklare. På grund af de meget tætte sejladser sker der ofte skader, ligesom grejet bliver slidt utroligt hurtigt. Til dato er Codan det eneste forsikringsselskab, der vil forsikre bådene og det kun med en betydelig selvrisiko. De hidtidige opgørelser har lige netop kunnet få regnskabet til at gå op, når man tager hensyn til både afskrivning og forrentning af kapitalen i bådene. Men det er sådan set også godt nok. Vi får aktivitet, medlemmer i sejlklubben og unge mennesker ud at sejle og det uden at det belaster klubbens økonomi. Ud over de nævnte grupper har vi de mere familieprægede sejlere fordelt på motorbåde, motorsejlere og sejlbåde. Ser vi på udgiftsfordelingen i klubben, må vi konstatere, at den absolut største udgift er til Messen. Det har bestyrelsen valgt at påtage sig, da man næppe kunne have en klub uden at have et klubhus. Den næststørste udgift er vore ungdomsafdelinger, der har omkostninger til materiel og pladsleje. Det har bestyrelsen også valgt at støtte. Begrundelsen er, at en klub uden ungdomsafdeling vil få endda meget vanskeligt ved at skaffe afløsere til vore både og pladser, når den tid kommer. Inde i de

tre Århusklubber går 40 % af kontingentet til ungdomsafdelingerne. Vi ligger tilsvarende på omkring 20-25%. Man kan have forskelligt syn på, om man vil prioritere på den ene eller den anden måde, og hvert medlem har mulighed for at gøre sin indflydelse gældende på en generalforsamling og ved at gå ind i bestyrelsesarbejdet.

I klubben har vi haft en mindre tilbagegang i medlemstallet med indførelse af det frie medlemskab, d. v. s. uafhængig af om man er pladshaver eller ej. Det er typisk sejlere, der ikke deltager i ret meget i klublivet, der har meldt sig ud. Endelig er der en del pensionister, der gerne vil spare kontingentet. Hvad der er meget forståeligt (pensionistkontingent?).

I forhold til vore aktiviteter i klubben, lider vi meget af pladsmangel. De faciliteter, vi råder over, er i forhold til det oprindelige havneprojekt blevet stærkt beskåret, så vi ikke har grej- og omklædningsrum til jollesejlere og matchracere. Det betyder, at der konstant er problemer med anvendelse af f. eks. Messen. Bestyrelsen har sammen med udvalgene indledt en møderække for at afdække problemerne og komme med forslag til nogle fremadrettede planer. Det håber vi at have klar til generalforsamlingen. Der er ved at blive lavet et nyt Messeregulativ, så man kan undgå de værste konflikter samtidig med at Messen ser ordentlig ud. Forslaget vil blive sendt ud i Marts til kritik. For at promovere klubben har vi fremskaffet sponsorstøtte til en folder for klub som havn, så noget af vor anonymitet forsvinder. Så der sker noget i klubben.

Bemærkningerne om regnskab og budget! Det har været et problem for et enkelt udvalg at få tingene i orden. Dette betød, at revisoren først umiddelbart før generalforsamlingen havde materialet klart. Vi kunne

simpelthen ikke nå at sende det ud. Efterfølgende får vi problemer med klubbladet, der må skifte bemanning. Dette har bevirket, at vi har måttet finde en anden måde at lave klubblad på. Udvalget, vi havde problemer med, er blevet reorganiseret med en betydelig bredere sammensætning, så vi tror på, at de samme problemer ikke gentager sig.

Man hører meget på havnen! Men det svirrer med rygter og halve sandheder på broerne, så man skal formentlig trække mindst det halve fra.

Paul Randrup

Århus Bådebyggeri



Erik Gersner

Telefon 40 11 81 44 / 86 10 63 51

Alt bådebygger arbejde udføres

Speciale: aptering



Tøj-udsalg
Op til ÷ 50%



Marselis Bådudstyr
Marselisborg Havn

Tlf. 86 12 43 66

Butikken med byens hyggeligste omgivelser