

BLAD NR. 2/03
JUNI

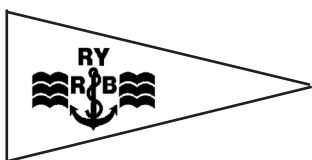


Ankret



Alle ønskes en god sommer!





RY Bådlaug

Ry Marina
Siimtoften 13, 8680 Ry
Tlf 86 89 29 90

Email: ry-marina@mail

Bestyrelse:

Formand:	Leo Nielsen	86945504
Næstformand:	Folmer Nielsen	86891973
Kasserer:	Helga Mortensen	86890102
Bestyrelsesmedlem:	Kurt Dan Jensen	86891791
Bestyrelsesmedlem:	Kaj Jensen	86891789

Bestyrelsessuppleanter:	Mogens Weigelt	86892642
	Kim Würtz	86571082
Sekretær:	John Salling	86890519

Udvalg(s-formænd):

Hus- og pladsudvalg:	Jens Erik Jensen	86947947
Broudvalg:	Hardy Nielsen	86892307
Malerudvalg:	Valdemar Mortensen	86853079
Sikkerheds- og miljøudv:	Børge Thykier	86936540
Fest- og aktivitetsudvalg:	Jytte Syska	86892532
Navigationsudvalg:	Kai Rasmussen	86846224
Radioudvalg:	Jens Chr. Jensen	86891603
Redaktionsudvalg:	Niels Hovgaard	86891671
Silkeborgsørernes Brosamarbejde:	Leo Nielsen	86945504
Ry- og Silkeborgsørernes Brugerråd:	Leo Nielsen	86945504

Havnekontoret Telf. 86 89 29 90

Kontortid: Hver mandag fra 18.30 til 19.30

Vi er på kontoret for at hjælpe dig.

Hvis du har spørgsmål, eller hvis du mangler diesel til din båd - så kom ned på marinaen i vor åbningstid.

Havnefoged Kurt Dan Jensen
Havneassistent Mogens Weigelt
Havneassistent Kim Würtz

NYE MEDLEMMER - DET ER OGSÅ OS!

Redaktion:

Else Jensen
Hanne Thykier
Jens Hvass
Kurt Nielsen
Birger Madsen
Karen Johnsen
Niels Hovgaard
(Ansvarshavende)

Forsidebillede:
Himmelbjerget
Foto Per Pedersen

Ank'ret

Medlemsblad
for
Ry Bådlaug

Udkommer:

Ultimo marts
Ultimo juni
Ultimo september
Ultimo december

NB! NB! NB! NB!
ABSOLUT
SIDSTE FRIST
for aflevering af
indlæg til næste
nummer af
ANK'RET er
den **1. sept. 2003**

Tryk:

Dixit Them
Tlf. 86 84 70 22

Vigtige telefon numre

**Vandforening
(begrænset/lokal):**
Ring Ry Kommune,
Teknisk Forvaltning

Tlf. 86 89 15 55

Udenfor kommunens åbningstider ringes til chefen for Teknisk Forvaltning
Knud Martin Kjeldsen

Tlf. 86 89 31 12

**Vandforening
i større omfang:**

Ring alarmcentralen **Tlf. 112**

Ulykker til søs:

Ring alarmcentralen **Tlf. 112**

Falck

Tlf. 112

Skanderborg Politi

Tlf. 86 56 14 48

Silkeborg Politi

Tlf. 86 82 39 00

Søværnets Operative Kommando

SOK: Tlf. 89 43 30 99

Havnefogeden Horsens

Tlf. 20 80 13 38

**Amtsregistrering af både/
afmelding/ændring**

ring til Åse Nielsen
direkte **Tlf. 89 44 66 00**

Gæsteregistrering af både

Statoil, Randersvej 8, Ry
Tlf. 86 89 12 88



Leo Nielsen

Formanden har ordet !

Sommertid, Forventningernes tid, bådene er nu vel i vandet og forårets stress med klargøringerne er overstået. Blanke og sejklare ligger de og flyder på vandet, når man skal være helt ærlig, så har de jo aldrig været flottere.

Ferieplanlægningen er i fuld gang medens jeg skriver dette. Når bladet udkommer er planlægningen vel tilendebragt, og vi er klar til at påbegynde ferien. Hvad enten båden i ferien skal fragte os rundt på de kendte søer, eller den skal på langfart på det salte vand. Turen er lige kærkommen og velfortjent.

Ry marina vil jo også i år være et flot sted at være. Havnen er klargjort til sæsonen. Den fremstår pæn og ordentlig, og der er plads til at tage imod de gæstesejlere, som plejer at anløbe havnen i sommermånederne.

Havnen kan jo også igen smykke sig med ”Det Blå Flag”, som tildeles af Friluftsrådet til de havne, som er velfungerende på en lang række udvalgte punkter, og som har sat natur, miljø og sikkerhed i front. Vi er glade for denne præmiering, for dette skulderklap til alle de mange frivillige arbejdstimer, der lægges på havnen for af opfylde kravene og målsætningen.

Nu er der jo ikke en vej fremad uden bakker eller torne, og dette gælder selvfølgelig også for bestyrelse og udvalg. Det synes også næsten at være en naturlov, der siger at ævl og bøvl er koncentreret til forårmånederne, så jeg vil på bestyrelsen og udvalgenes vegne se frem til ferietiden og en mere

roligt sensommer.

Jeg vil godt appellere lidt til alle, om at være behjælpelig med, at vi på den ene side kan undgå at lave alt restriktivt med skilte, regler og skrevne vedtægter, og på den anden side alligevel kan holde havn og omgivelser i en tilstand, som vi alle kan være tilfredse med.

Der er som altid, når mange skal være fælles noget, brug for konduite eller situationsfornemmelse. Det kan jo også være, at et venligt råd bådejer til bådejer, ofte vil være en bedre måde at klarer tingene på, end at bestyrelse og udvalg skal tage affære.

Lad mig forsøge at redegøre med nogle eksempler, som her i foråret har voldt kvaler.

Brændstoftankning:

Det ligger helt fast at Ry Marina går ind for Det Blå Flag. Heri ligger bl.a. at der skal være gjort noget for at undgå brændstoftankning i vandet. Til dette har vi indrettet en servicebro i et åbent tilgængeligt område. Sker der uheld, er der her mulighed for at gøre noget. I værste tænkelige tilfælde kan vi anmode Beredskabsstyrelsen om hjælp, og de kan udlægge flydespæringer omkring spildet, inden det anretter den helt store skade. Alligevel ser vi at tankninger sker på bådpladserne. Her er hjælp mod spild ikke muligt, man kan ikke komme til mellem bådene. Endvidere udsættes nabobåden jo også for risiko for stænk. Kan vi ikke hjælpe hinanden med at tankning kun foregår ved servicebroerne, og er der en skipper, der ikke har forstået dette, så gør ham

opmærksom på, at sådan skal det være. Vi kan jo godt skrive om det mange gange her i bladet, men det er jo ikke alt, der bliver læst af alle.

Fortøjninger i havnen.

Vi har en regel i vore havnevedtægter der siger ”at både der ligger i Ry Marina skal være forsynet med to agterliner og to forliner af passende dimension til bådens vægt, samt mindst fire fendere”. Endvidere nævner reglen ”at båden skal være bundet og af-fendret, så beskadigelse af nabobåden ikke kan ske”.

De fleste vil vel give mig ret i at dette er en god regel, og alligevel er der mange, som ikke tager den alvorligt.

I dette forår har vi måtte indskærpe dette meget kraftigt over for et par bådejere, og i et enkelt tilfælde har vi måtte kræve båden fjernet. Dette er selvfølgelig de grelle forseelser, men hvor mange kan sige, at de ligger med en bemærkningsfri fortøjning.



Kan nabobåden ikke selv finde ud af at lægge linerne på kryds, så båden ikke driver sideværts, så giv ham en venligt råd, og i samme forbindelse foreslå, at der er elastiske fortøjninger til beskyttelse af broerne.

Brugen af skimminghus.

Den beskrevne regel omtaler ”at klubhuset ikke kan lånes eller lejes. Skimminghus skal alene tjene som klubhus for Bådlaugets medlemmer”. ”Store arrangementer for medlemmerne, som beslaglægger hele huset, kan alene arrangeres af bestyrelse eller festudvalget”.

Denne regel skal jo så håndteres og forvaltes i praksis, og her kommer konduite og situationsforneelse ind, hvilket jo unægtelig kan være svært. Der er i hvert fald mange meninger og det har vist sig vanskeligt, at blive enige selv i bestyrelsen.

Lad mig prøve at fremføre, hvad der er enighed om, og med det samme antyde, at hvad der ligger udenfor det nævnte, anfægter i større eller mindre grad.

- * Huset kan alene bruges af Bådlaugets medlemmer i forbindelse med brugen af båden. ”Bådens” gæster er velkomne i Skimminghus.
- * Er man medlem og arrangør af en sammenkomst for en organisation, forening, klub, loge eller sammenlutning, som er Bådlaugets uvedkommende, er Skimminghus ikke til rådighed. Dette gælder også selv om der arrangeres en sejltur i tilslutning til sammenkomsten, og at der eventuelt deltager flere medlemmer af bådlaugets.
- * Der kan ikke i forvejen reserveres plads og udstyr i Skimminghus. Man kan gå ind med sine gæster, se om der er plads og i øvrigt tage forholdene, som de nu er. Det er naturligvis en selvfølge at man rydder op efter sig.

Skimminghøj. Som alle jo godt ved har vi fået yderst gode forhold på Skimminghøjpladsen. Pladsen kan fremover bruges til vinteropbevaring af både, og den er velindrettet hertil.

Det er dog fortsat således, at vi jo har fået stillet pladsen til rådighed i perioden 15. oktober til 15. maj. Og at pladsen uden for dette tidsrum er en parkeringsplads for biler.

Det er selvsagt i alles interesse, at vi kan opretholde dette privilegium, ”at kunne bruge pladsen i vinterhalvåret”, hvorfor vi med alle midler må undgå, at pådrage os kritik af, ikke at overholde aftalerne med hensyn til rømning af pladsen.

I år gik det dårligt. Vi kunne end ikke melde tømt plads 1. juni. Vi må her appellere til alle brugere af pladsen, om dels selv at være klar i god tid og dels være behjælpelig med at skubbe til de naboer, der ikke selv kan finde ud af at komme i gang rettidigt.

I år drejede det sig om et betydeligt antal både der ikke var væk 15. maj.

Skal bestyrelsen finde løsning på dette problem kunne det være i retning af: ”Er man ikke væk 15. maj, vil der ikke blive plads til båden på Skimminghøj næste år”.

Vi vil jo nu egentlig gerne være fri for det bøvl.

Det nytter noget.

Det har jo nærmest været sædvane, at jeg på denne årstid har måtte omtale episoder med hærværk på havnen. I år er det anderledes. En af de aftener, hvor det sædvanligvis har været slemt med hærværk, var havn, klubhus og mange af bådene i år bemanded. En gruppe medlemmer havde besluttet sig for at holde opsyn med havnen hele natten, og dette viste sig at have effekt. Næste morgen kunne der gøres status, og der var absolut intet hændt i løbet af natten, det var jo dejligt.

Medens jeg skriver dette er der gået et nyt hold i gang med at planlægge næste nat, hvor vi også har erfaring med mange tilfælde af hærværk. Lykkes det lige så godt, hvad vi selvfølgelig håber, kan dette danne model for, hvad vi bør gøre fremover. Kan vi luge disse værste dage væk, har vi jo opnået meget.

Til slut vil jeg ønske alle en rigtig god ferie med mange solrige oplevelser, som vi kan glæde os til at udveksle i klubhuset eller ved broerne efter ferien.

Leo



Det Hvasse hjørne



Jens Hvass

Sejlsæsonen 2003.

Så har startskuddet lydt for højsæsonen for os lystsejlere. Det er nu vi skal ud og hente valuta for alt bøvvl vi har haft med at gøre bådene i stand – og alle de penge vi har brugt. Hvis en båd skal holde sin værdi og stedse være i jagtmæssig stand er der jo ingen vej udenom en årlig udgift af en eller anden størrelse.

Da foråret ikke har været alt for godt, har jeg lagt billet ind på godt vejr fra nu af og frem til efteråret, så der skal nok blive til mange gode timer på søerne.

Hvert år er der en vis udskiftning i medlemsskaren – og sådan også i år. Tag godt imod alle de nye medlemmer. Hjælp dem med at falde til – og berolige dem med, at vi ikke er helt umulige at omgås, selvom det kunne lyde sådan.

Det er også vigtigt, at vi hjælper alle de nye med gode råd om, hvordan vi skal opføre os for ikke at overtræde interne regler såvel som eksterne regler. Der er meget at sætte sig ind i, men med lidt hjælp fra ”os gamle” vil det gå lettere.

Fra redaktionsudvalgets side skal vi opfordre til, at man altid har papir og blyant med sig – hvad enten man er på togt indenskærs

eller ude på de salte vande, således i kan fastholde en spændende oplevelse eller observation, som vi via Ankret kan lade alle vores medlemmer få glæde af.

For at vi alle kan få en god sejlsæson, vil jeg herunder opremse nogle af de vigtigste ting, der er et must for medlemmer af Ry Bådlaug.

Affald i søsystemet

Vi skal selvfølgelig altid huske at være miljøbevidste, når vi færdes på søerne. Ved broer, hvor der er opsat affaldsstativer, må man naturligvis bruge disse til vores affald, men kom aldrig noget i sækkene, der kan stikke eller skære sækkene itu.

Skal man samme dag retur til marinaen, opfordres alle vores medlemmer til at tage sit affald med retur til havnen - og så smide dette op i vores store grønne container, der er opsat bag Servicebygningen. Vi har i dag masser af container kapacitet.

Hvis man bruger affaldsstativerne i søsystemet, skal man huske, at sækkene ALDRIG må fyldes mere, end at de kan lukkes til foroven - uden at andre skal hen og rage i vores affald, for at kunne transportere affaldssækkene. Er en sæk fyldt op, skal man tage sækken ud af affaldsstativet, binde for den, og sætte en ny sæk i stativet. En frisk ubrugt sæk finder du under stativet eller under affaldssækken.

Små affaldsposer og andet affald må selvfølgelig ikke smides ved siden af stativerne - bare fordi der ikke er mere plads i affaldssæk-



kene. Er der fyldt helt op, skal affald tages med hjem til havnen - også selvom man bliver nødt til at sejle rundt med det en dags tid.

Også med hensyn til affaldshåndteringen ved broerne, skal vi vænne os til at hjælpe hinanden med at få reglerne for affaldshåndtering overholdt. Dette indebærer selvfølgelig, at man giver passende vejledning til medlemmer og andre gæster, der ikke har forstået reglerne.

Speedbåds ”kørekort”

Den 1. juni år 2002 trådte kravet om speedbåds kørekort for visse typer både i kraft.

Speedbåds kørekort eller som minimum duelighedsbevis kræves til alle fartøjer med en bruttotonnage under 20, og hver der er et vist forhold mellem bådens længde og motoreffekt. Har du en båd uden køl, der er hel- eller bare halvplående, er der risiko for, at båden er omfattet af bestemmelsen.

Bemærk at kravet om speedbåds kørekort er gældende, selvom der kun sejles med den legale hastighed på max 8 knob.

Reglerne for beregning af, om man er omfattet af reglerne, er lidt kryptiske. Er der medlemmer, der er i tvivl, så hent et beregningskema på havnekontoret.

Bøden for at sejle en båd hvortil der kræves speedbåds kørekort uden at have erhvervet et sådant, er fastsat til kr. 3.000.

Redningsveste.

Som skipper har du hvert år pligt

til at kontrollere din båds beholdning af redningsveste. For det første skal vestene være i orden, for det andet skal der være en vest pr. person ombord, og for det tredje skal vestene passe i vægt til passagerernes vægt. Det kan altså ikke nytte noget, at du tilfældigvis har en 80 kg. vest, hvis du skal have et barn med ud at sejle, og det er altså heller ikke altid nok med en vest til 80 kg., hvis du af hensyn til den forestående arv, absolut vil have svigermor med ud at sejle en tur.

Jeg kan som forbrugeroplysning meddele, at du vil kunne købe et par gode redningsveste for det beløb, som du får i bøde, hvis du støder på ”søpolitiet” i løbet af sommeren. Sidste år var bøden kr. 600 pr. manglende vest eller forkert størrelse.

Sagen vedrørende redningsveste er dog ikke alene et spørgsmål om penge, men om sikkerhed for dig og din familie.

Tovværk.

Ligesom du selv mister lidt styrke med årene, mister dit tovværk også styrke. Det er vigtigt, at du årligt kontrollerer bådens beholdning af tovværk og får udskiftet det dårlige i tide.

Husk nu, at det er uhyre vigtigt, at tovværket svarer til anvendelsens formål og bådens vægt. Altså ikke noget med at bruge en gammel tørre- eller flagsnor til at holde ankeret eller til at fortøje båden med.

Er du i tvivl om dimension, styrke mv. på tovværket – så spørg forhandleren i stedet for at fejlinvestere i tovværk, der giver falsk sikkerhed..

Sejlads på Gudenåen

Specielt til nye medlemmer i Ry Bådlaug/Ry Marina, som ikke har haft den store fornøjelse at læse dette blad gennem flere år, vil jeg igen understrege, at det er en selvfølge, at vi her oppe fra Ry kender ”Regulativ for sejlads

på Gudenåen” – **og efterlever bestemmelserne.**

Vi skal være klar over, at der miljømæssigt er stor fokus på vandområdet. Vil vi ikke selv gøre en indsats for at følge reglerne, skal myndighederne nok sørge for yderligere begrænsninger for vores udfoldelses muligheder.

Hastighedsgrænserne, der svinger mellem 3, 5, 7 og max. 8 knob mellem Ry og Silkeborg, skal overholdes, og der er til orientering også politimæssige hastighedskontroller på søerne i sommerhalvåret. I alle snævringer må der max sejles med 5 knob – uanset skiltning eller ej.

Man skal være opmærksom på de områder, hvor man under ingen omstændigheder må sejle, og de øer og lokaliteter, hvor der skal holdes en 50 meters afstand ved passage. 50 meters afstand gælder bl.a Andebugten i Knudsø, Alø ud for Dynæs, Bregnø vest for Møgelø.

Hvis der skulle være medlemmer, der ikke er helt bekendt med sejladsreglerne, eller som trænger til at få dem genopfrisket, så smut ind på kontoret efter amtets folder, som bør ligge i alle både.

Opankringsregler på Gudenåen og søerne.

Det skal også erindres, at opankring tættere end 50 meter fra land ud for privat søbred er en overtrædelse af regulativet for sejlads på søerne. Overtræder man denne regel må man være forberedt på bortvisning eller anmeldelse. Det er nu heller ikke nødvendigt at opankre lige ud for anden mands hus, idet der er rigeligt med legale steder at opankre.

Fiskeri i Gudenåen.

Vær opmærksom på, at der kræves både lokalt og nationalt fiskekort for at fiske i Gudenåens vande.

Selvom man har købt lokalt fiskekort skal vi huske, at det altså ikke er overalt man må fiske – men alene i vandområder hvor

Fiskeriforeningen Gudenåen har indgået lejeaftale med lodsejeren. Vær opmærksom på disse regler, hvis du ikke vil risikere bøde og konfiskation af dit fiskeudstyr.

Du får med dit medlemskab af Fiskeriforeningen Gudenåen udleveret et kort over de områder, hvori du må fiske. Også dette kort bør du have liggende i din båd, hvis du skulle få lyst til at fange din egen middagsmad.

Reglerne om nationalt fiskekort blev indført i 1993 – og et sådant kort, der bl.a. kan købes på posthuset.

Fiskeri uden dette kort koster, hvis fiskerikontrollen indfinder sig, kr. 500 i bøde – og så bliver fisken altså alt for dyr.

Medlemskab af Fiskeriforeningen Gudenå kan bl.a. erhverves ved henvendelse til Ole Bielefeldt, Viovej 36, Ry, tlf. 8689 0909.

Aldersgrænse for sejlads med motorbåde

Efter reglerne i Regulativ for sejlads på Gudenåen er der en mindstealder på 16 år for at føre en motorbåd - så check lige barnets dåbsattest, inden du overlader roret til det. I tilfælde af påsejling kan det give store økonomiske problemer, hvis man ikke var gammel nok til at føre fartøjet.

Affaldsstativerne langs havnefronten

Husk også, at selvom det efter hjemkomst fra søen er nemmest at smide bådaffaldet i kommunens affaldsstativer langs havnepromenaden, så er dette altså i strid med de aftaler Ry Bådlaug har indgået med kommunen.

Der er netop lige blevet opsat nye affaldsspande på lygtepælene med så lille en åbning, at det burde være tydeligt for enhver, at disse affaldsspande ikke er til en masse affald fra bådene.

Affaldsspandene langs havnen er alene opsat for folk, der passerer ad promenadestien..

Ry Bådlaug appellerer til ikke at anvende kommunens affalds-

spande, idet vi ellers selv fremover kommer til at stå for tømning og bortskaffelse af affald fra disse spande. Vi betaler rigeligt for tømning af de grønne containere – skulle jeg hilse og sige fra kassereren – så tag og brug dem.

Låsen på slæbesteds-bommen

Det henstilles at vi ikke ukritisk åbner slæbesteds-bommen for turister eller gæstesejlere, da disse **SKAL** op til Statoil for at få nøgle og for at få tegnet en ansvarsforsikring.

Nogle kunne måske komme og sige, at de desværre har glemt nøglen hjemme – hvor sandheden rettelig er, at de har glemt at betale kontingent til Ry Bådlaug -

og derfor ikke er medlem. Derfor bør du konsekvent henvise til Statoil, medmindre der er tale om person, som du kender og ved er medlem.

Grill ved broerne

Vi skal erindre, at vi naturligvis ikke må opsætte engangs-grill i naturen, hvor dette er forbundet med brandfare.

Det er lige så naturligt, at der ikke må stilles tændte grill på broerne, idet disse brænder hul i brædderne og i værste fald sætter ild til bro-systemet.

Ellers er alle vores medlemmer velkommen til at anvende alle de grill pladser, der er etableret af Brosamarbejdet, rundt om i søsystemet ved broer tilhørende Brosamarbejdet.

P

P Månedens tankestreg



Den, som frygter for at gøre for meget, gør altid for lidt.

P

Brug af servicebroen!

Servicebroen er beregnet til tankning og tømning af både.

Opladning af både, der ikke vil starte efter søsætningen, udskiftning af gulvtæpper og præsentation af nyinkøbte både, **SKAL** ske andre steder i marinaen.

Det overvejes meget kraftigt, at indføre P-forbud ved servicebroen og bøde for at overtræde forbudet.

Dette for at tilgodese de bådejere, der installerer septictank i deres både, så de også får en chance for at få tanken tømt igen.

Havnefogeden

Søhøjlandets frømandsklub kommer og rydder op i havnen.

Lørdag den 30. august kommer der 10 til 20 frømand og gennemsøger hele havnen for hvad der måtte være tabt eller smidt i vandet. De vil fra kl 9 til ca. kl.15 afsøge hele området og bringe „uorganisk“ materiale til overfladen. Afsøgningen vil foregå i opdelte felter, således at de enkelte felter hurtigst muligt kan åbnes for sejlads.

Det kan imidlertid ikke undgås, at det kortvarigt ikke er muligt, at få bådene ud eller ind i havnen. Så vær opmærksom på skiltningen og afspærringerne, der vil blive opsat til lejligheden.

Frømandsklubben udfører arbejdet uden omkostning for Ry Marina, til gengæld skal vi selv stille med hjælpere til afspærringsopgaver og bortskaffelse af det opsamlede „skrammel“. Er der nogen der allerede nu har lyst til at give en hånd med denne lørdag så giv Hardy (broudvalgsformand) en melding.

Leo



En naturoplevelse.

En tidlig morgen, fredagen før pinse, oplevede Daniel og hans morfar et møde med en fugl, som absolut ikke er sædvanlig i Danmark, og en fugl som de færreste har truffet på nært hold i den frie natur.

Vi havde overnattet i båden ved bro 25, og var nu på en morgen-travetur, klokken var vel kun lidt over seks. Turen gik rundt om Gravhoved, en lille tange mellem Skibsted vig og Paradiset. Daniel snakker meget, men denne morgen havde han indset, at man oplever lidt mere, hvis man færdes mere stille.

Adgangen til Skibsted vig har i mange år været begrænset, så området er præget af den frihed og ro, som fornemmes alle steder, hvor der ikke kommer ret mange mennesker. Der var derfor også mange dyr og fugle at se denne morgen.

Ved et hjørne på Gravhoved skete der pludselig noget. Der var bevægelse inde mellem træerne, og også nogle underlige lyde. På en gren ved vandkanten sad en mægtig fugl. Kroppen var større end en gås, men halsen var kort, og så havde den et typisk rovfuglehoved. Vi studerede den på afstand og undrede os over, at den havde accepteret os så tæt på. Der var vel ikke mere end 20 meter fra os til fuglen. Jeg kunne

naturligvis ikke lade være med at tage et billede af fuglen, hvorefter vi listede os videre ad stien og lod fuglen i fred. Nogle hundrede meter længere fremme lå der en stor fisk på stien. En brasen på cirka 30 centimeter. Hvem kunne have bragt den ind i skoven? Vi blev i hvert fald hurtigt enige om, at det må have været fuglen, der havde fanget fisken, og tabt den under en flyvning over skoven. Men hvorfor sad fuglen der så lang fra fisken, og hvad var det i øvrigt for en fugl?

Der måtte slås op i et fugleleksikon for at få klaring på fuglens art. Sådant var til rådighed i den båd, der lå ved siden af os henne ved broen. Daniel og jeg udpegede en fiskeørn i bogen. Det var der selvfølgelig ingen der rigtigt troede på, så vi listede tilbage igen for at se, om den stadig var der.

Det var tydeligt, at fuglen ikke brød sig om at være afsløret, da vi igen kikkede efter den, og nu kunne vi fornemme problemet. Fuglen forsøgte at flyve, men efter to vingeslag, faldt den ned. Den kom på benene igen, trak sig lidt længere ud på kanten mod søen og affandt sig nødtvunget med beluringen.

Fuglen var kommet til skade. Den havde formentlig undervurderet



Leo Nielsen

fiskens vægt og derved ikke kunnet bringe den op over trætoppene. Havde ramt et træ eller en gren og var faldet ned. Der kan selvfølgelig også opstilles andre hypoteser, men denne her blev Daniel og morfar nu enige om.

Hvordan hjælper man en skadet fugl? Daniel vidste besked, man ringer til www.dr.naturpatruljen.dk så kommer de susende med det samme og hjælper med at fange fuglen og reparere vingen. Det havde han set mange gange i børnetimen.

Nu er det jo ikke altid så enkelt med Internet i båden, så vi måtte finde på noget, som kunne klares med en mobiltelefon. Vi ringede til Silkeborg Statsskovdistrikt, som lovede at finde nogen, der kunne hjælpe.

Der var nu ingen der kom susende. En god del af dagen gik uden reaktion, og flere fornyede henvendelser til Statsskoven resulterede i, at vi fik den besked, at Falck var anmodet om at indfange fuglen. Vi bevæbnede os med mere tålmodighed. Vi var trods alt istand til at udpege nøjagtigt det træ, fuglen gemte sig bag.

Ved middagstid var der imidlertid blevet for meget uro for fuglen, flere gæster i skoven var kommet forbi på stien, og havde stoppet op for at betragte denne sjældne gæst. Pludselig forsøgte fiskeørnen igen at flyve og var væk fra pynten på

gæst. Pludselig forsøgte fiskeørnen igen at flyve og var væk fra pynten på Gravhoved. Det gik nu ikke bedre denne gang. Få minutter efter kunne vi se fuglen plaske i vandet 30 meter fra land inde i Skibsted vig.

Hvad nu? Vi havde en gummibåd med som hurtigt kunne klargøres til bjærgning fra søsiden, men da båden var klar, kunne vi se at fuglen plaskede meget målrettet mod den anden bred af Skibstedvig. Det var i hvert fald tydeligt at fuglen kunne nå den anden bred ved egen kraft, hvorfor vi alene nøjedes med at observere nøjagtigt, hvor den gik iland, for senere at kunne udpege dette sted, når hjælperne nåede frem. Samtidig informerede vi Statsskoven om, at fuglen nu ikke mere var ved Gravhoved, men på sydsiden af Skibstedvig. Naturvejleder ved Statsskoven Jan Kærgaard mente, at fuglen formentlig ville gå til, efter den lange tur i vandet, specielt når den nu også var på et område af søen, der var ret ufremkommelig fra landsiden. Der var dog ingen grund til at afblæse redningsaktionen, og Falck burde være på vej.

Lidt senere fik vi en opringning fra Falck. De kunne ikke finde Gravhoved og holdt nu på Karoline Amaliehøj. Egentlig ret langt fra bestemmelsesstedet. Det viste sig også, at de ikke havde udstyr med til at foretage en indfangning fra søsiden. Så det hele rendte lidt ud i vandet, og fuglen fik lov til at være skadet fugl, indtil ræv eller grævling finder den.

Hvorfor så sidde og skrive dette, som jo slet ikke endte som en succeshistorie. Jo, fordi denne dag alligevel sætter så mange tanker i gang og rykker rundt på en række illusioner, som vi hver eneste dag bliver fyldt med.

Mødet med den sjældne fugl var spændende, og jeg skal sent

glemme, at jeg har været så tæt på sådan en sjældenhed. Jeg ved godt, at den flere gange er set ved Skibstedvig, og at området også holdes afskåret for sejlene trafik netop på grund af denne fugls periodevise besøg. Fuglen er også fredet i Danmark, og der er ikke mange af dem. Et opslag på Internettet efter hjemkomsten nævnte 3 ynglende par i Danmark.

Jeg kan derfor ikke lade være med at undre mig over, at der ikke kan iværksættes en redning af et skadet dyr inden for en 6 til 8 timer. Egentlig finder jeg det helt uacceptabelt. Alt afhængig af hvordan man vil anskue naturen, er der vel kun to acceptable muligheder.

Enten kalder man det natur, området er naturområde og må klare sig på naturens præmisser og ræven skal jo også leve. Dette ville være en klar udmelding, som var til at forstå, og hvem er nærmere til det end Skov og Naturstyrelsen.

Eller også kan man anlægge et andet synspunkt, at vi som land og egn føler at have råd til at udlægge et stort areal som natur og til bevarelse af naturens mangfoldighed.

det totalt uforståeligt, at der ikke kan værnes om nogle af de helt store sjældenheder.

Mit sidste pointe føler jeg mig som sejler i området også nødsaget til at følge op på. Falck var anmodet om assistance. Lad så det ligge med, hvor hurtigt de kunne afse tid til at hjælpe dyret. Det ændre jo ikke ved det forhold, at de ikke kunne finde stedet. Jeg erindre fra tidligere debatter om hurtig og præcis hjælp i tilfælde af uheld ved søerne, at Falck har tilkendegivet at have tilstrækkelig kendskab til lokale forhold. Jeg er også bekendt med, at Falck tidligere har fået tilsendt detaljerede kort med bronumre fra Brosamarbejde. Såvel bådklubberne som kanoudlejerne og Brosamarbejdet bør genoptage den dialog med Falck. Det bør laves bedre.
Leo Nielsen.



Fiskeørn

Daniel med fuglens fisk.



Den naturlige spalte

eller: Manden ved bålet



Kurt Nielsen

Hvor er vi dog privilligerede ved at have vores dejlige Marina placeret lige midt i Danmarks smukkeste og mest udstrakte søområde. Vi kan, uden overhovedet at forbrænde så meget som bare een eneste lille bitte calorie, sidde på vores flade rumpe (jeg turde ikke skrive andet) ved panoramaudsigten i Skimminghus og lytte til, og betragte fuglelivet på helt klods hold.

De små sorthalsede lappedykkere, som ikke skulle være så almindelige, færdes tillidsfuldt lige omkring og imellem vore både i havnen, og når vi møder dem ude på søerne kommer de også tæt på. Og så har vi en årligt tilbagevendende



grågåsekoloni, der fra tidligt forår etablerer sig med 7 - 8 rugende par langs søbredden lige overfor Marinaen. Og er man så heldig at overvære, når gæslingerne godt pakket ind i dunjakker tager på svømmetur, eskorteret og stærkt bevogtet af både deres Gasefar og Gåsemor, det er da alt sammen ret fantastisk at få lov at se og opleve. Eftersom at grågæssene, og ikke at forglemme også de sorthalsede lappedykkere, skulle være ret sky fugle, men de ved det måske bare ikke selv, der er ihvertfald noget her, der ikke helt holder stik med ornitologernes gængse opfattelse af disse fuglearter.

Hvordan gæssene klarer sig fri af bataljer med, og toldafgifter til hr, og specielt fru Mikkelsen oppe fra Rye Nørreskov der har sultne hvalpe netop omkring denne tid, er mig lidt af en gåde. Men selvfølgelig, hvis fru Mikkelsen måske bare een gang har prøvet at ha' haft sin sorte næsebrusk i klemme i et gåsenæb, kan det jo godt have nedsat lysten til gåsesteg på ubestemt tid, ja, måske endda helt så længe som hukommelsen den virker. Jeg har prøvet gåsebid mere end en gang under udøvelsen bøddel-erhvervet, og jeg kan godt stå inde for, at der bid i "tangen" de er udstyret med. For at nævne et eksempel, så klipper gæs uden det mindste besvær eller trækninger i ansigtet små grønne umodne stenhårde æbler midt over når de æder dem, og der skal godt nok tages fat, prøv selv med fingrene engang når æblerne nu inden længe alligevel skal tyndes lidt for at give et pænt resultat.



Det her har jeg har ikke selv set, men fået fortalt af nogle andre toser der går og betragter naturen, og det er, at der er set vandstære

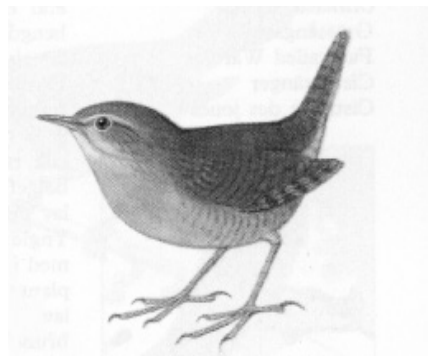


Sorthalset Lappedykker

op til flere gange ved den nye kanokanal ovenfor stryget ved Møllen. Den fugleart har Normændene og vel også deres koner udnævnt til Norges nationalfugl. Den er ikke helt så almindelig i Danmark, så det er jo spændende, hvis den er flyttet her til området for at slå sig ned. Dens livsbetingelse er klart og gerne stærkt strømmende vand, som den kan finde føden i ved at hoppe på hovedet i baljen, og der fange middagen i form af vandinsekter og andet kravl. Klart og stærkt strømmende vand har de jo meget af i Norge, så der har også været lidt logik i valget deroppe. Hvorfor svanen så uofficielt er udnævnt til Danmarks nationalfugl forstår jeg ikke en dyt af, jeg synes ikke, at det er den fugl som folk til dagligt ser, omgås eller hører. Skulle jeg foreslå et par emner til nationalfugle, så kunne det jo for eksempel være urfuglen, altså den der fra Svejts for de arbejdsaktive, og så lom-

melærken for alle hd'erne, de har jo tiden til at sidde og høre dens liflige klukkene toner, der godt kan kalde solen frem på selv de værste gråvejrsdage, når man lytter godt efter.

Nej, helt alvorligt talt, så burde den Danske nationalfugl være gærdesmutten. Den er lille, pågående, kæfter op i tide og utide hvis man kommer for tæt på den's enemærker, æder dagligt, hvad der svarer til egen vægt og går ind for flerkoneri, hvad siger I så, var der nogen af de egenskaber der virkede bekendt? Nå, jeg må hellere forlade dette emne inden det ender i det rene pip, der skal vel også som i alle andre serier være plads til et kullinarisk indslag med kokke, som det efterhånden er blevet almindeligt, og helst uden hår i maden eller på hovedet. Den type havde vi en helt speciel betegnelse for på Grønland, og det var "Glatnakke", men deroppe blev den mest brugt om meget små børn, altså babyer der havde slidt håret af i puderne,



Gærdesmutte

så vidt jeg husker. Jeg er jo ved at være ude over den alder, hvor man frygter deres pludselige og ganske ubejlejlige ankomst.

Men tilbage til alle Jer rovdyr. Når i nu næste gang er ude at købe ind til grillparty, så findes der jo også andre bøffer end lige netop dem fra ko'racen, som det er muligt at stege rigtig lækre på grillen. Hvis I kan få fat i dem, så prøv for eksempel med bøffer af tun eller sildehaj og selvfølgelig også laks og ørred. Og hertil er

rødvin ikke den helt rigtige drik, men køb en god Riesling eller hvidvin, som passer bedre til det meste af det der har svømmet i havet. Så vil i opleve, at i føler jer lige knapt så tunge og satte efter sådan en fiskebøf som efter en okse-ditto. Og hvis jeg skal komme nærmere ind på moralen i forslaget, så forekommer der som mange bekendt næsten aldrig blodpropper blandt grønlandere, der jo som hovedernæring har spist kød med stort indhold af fiskeolier.

Nu ved jeg godt, at nogen af jer måske nok vil sige, han skal ikke komme her og diktere os hvad vi skal spise, men det var overhovedet heller ikke meningen. Det var bare et forslag og en påmindelse om, hvad der erfaringsmæssigt forlængst er erkendt, uden at det har været nødvendigt med nedsættelse af udvalg med store omkostningskrævende undersøgelser. I må da naturligvis og helt fuldstændig selv om, hvor mange mættede fedtsyrer I indtager sammen med oksebøfferne, og jeg skal da indrømme, at jeg selv er helt vild med tørstegt krølfedt, men velbekomme alligevel.

Nu kan man jo på en behagelig måde, hvilket for øvrigt også anbefales af visse sundhedsapostle, fortynde sin egen kølervædske, og hjælpe cirkulationspumpen lidt på glem ved at indtage en god stor snaps på fastende hjerte hver morgen. Og hvis vi ellers kan stole på lovgiverne, bare denne ene gang om at vore priser på alkohol bliver

harmoniseret med dem syd for grænsen efter udgangen af dette år, så kan vi endelig få rigtig gang i hobbyen med at fremstille vores egne kryddersnaps til overkommelige priser, med alt det man kan finde i naturen. Og her er der utrolig mange muligheder for at eksperimentere. En meget stor part af vore blade, blomster og planter, samt selvfølgelig også

frugter kan sættes på brændevin og give nogle spændende resultater. Så hvis forventningerne til lovgiverne holder, er det jo bare med at komme igang med at samle, plukke og tørre urter og planter så de hænger klar til januar næste år.

I kan da for eksempel begynde med perikon, røllike og porse, de er lette at genkende, og giver alle nogle gode velsmagende kryddersnaps.

Hvis vores iltningssystem klarer sig igennem grillsæsonens strabadser høres vi ved til september, og dermed vil jeg ønske Jer alle en rigtig god og oplevelsesrig sommersejlerseasen.

Kurt

11-årige Maria kommer stormende hjem fra skole river døren op og råber:
- **Mo'ar** - viste du godt, at jeg er den eneste jomfru af alle pigerne henne i min klasse?

- Jamen **Bar'n** dog - hvad er det du siger, er det virkelig sandt?

- Ja, - for alle de andre er fisk, vædder og tvilling og sådan noget.....





Arne Neergaard



Lotte II i Posperhus Marina

Det var dog en tvetydig overskrift -hva' mener han mæ' det? Med og uden hva'? Her kommer det så: individualitet, charme, sjæl om du vil, tradition - og så er det ligegyldigt, om vi snakker om biler eller både. De sidste 30-40 års udvikling er årsagen til, at disse herlige livsstilsobjekter er blevet flottere, sikrere, kolossalt mere komfortable og anvendelige og lettere at vedligeholde - men er de førstnævnte egenskaber ikke gået tabt undervejs?

Særpræget, fornemmelsen af konstruktørens ideer og den dygtige håndværkers kælen for detaljen i udførelsen? Det gælder selvfølgelig mest for både, for der var jo ikke to helt ens, dengang de blev bygget i træ og på bestilling, for køberens ønsker influerede naturligvis på slutresultatet. I dag laves biler helt ens i titusindvis og både i op til hundredvis, og så vælger køber blandt de foreliggende udbud efter behov, smag og pengepung. Tiderne er skiftede, og selvfølgelig er det uundgåeligt, når markedet forlanger større rummelighed, bedre indretning, større fart, større sikkerhed, større manøvreduktighed og nemmere vedligehold - især det sidste var vel det, som fik bådfolkene til med jubel at kaste sig over glasfiberbådene og lade træbådene hugge op. Men heldigvis ikke alle, og det er det denne beretning handler om.-

Først lidt om forfatteren. Jeg er fyldt 78 og har hverken forstand på både eller biler. Min første båd „Lotte“, købte jeg for 8 år siden, da jeg flyttede fra Vendsyssel til Ry, kom til at bo nær Gudenåen og erfarede, hvilke skønhedsindtryk og oplevelser en båd giver anledning til. Nu har jeg altid været glad for træ, hvad enten det drejer sig om møbler, skulpturer, tandstikkere eller dette at plante eller fælde træer. Og jeg har også altid været glad for smukke linier som fx dem i min gamle MG roadster 1600 fra 1960. Dens lange flotte forskærm som endte i den buttede bagskærm (og hvem er ikke glad for en buttet bagpart sa'e forfatteren med et nostalgisk men dog skyldbevidst fnis) var mig en daglig glæde i mange år, indtil min tinnitus tvang mig til at sige farvel til den. Derfor fangedes mit blik straks, da jeg i kanalen ved Ry Mølle så en - efter min mening - utrolig køn, gammel, klassisk, hvid motorbåd med en linie i skandækket svarende til min MG's forskærm - bare med omvendt krumning selvfølgelig. Så jeg sa'e, hver gang vi kørte forbi møllen til min kone, den rigtige Lotte: har du set den smukke båd. Uden bagtanke. Vi var glade for vor første lille mahognibåd „Lotte“ med dens store gæstevendelige cockpit, men den manglede desværre toilet, til vore kvindelige gæsters store

bekymring. Vi andre kan jo sagtens.- Nå, båden lå der kun den sommer (1995), så jeg tænkte ikke mere på større båd, før jeg i -99, oppe hos Jørgen Bådebygger så BÅDEN ligge udenfor. Jeg sa'e straks til Jørgen : hvor er det en dejlig båd, den ligner fuldstændig den, der lå i kanalen for nogle år siden. Svar: det er den, og den er lige sat til salg! Jeg greb mobilen og ringede til vor frue („she that must be obeyed“, som Rumpole siger) og sa'e : jeg har set min drømmebåd til salg - svaret kom kort og fyndigt: køb den! Så det gjorde jeg - af Per Jønsson, som ikke længere havde tid til den efter køb af sommerhus.

Når man er blevet forelsket og agter at indgå i et fast forhold, så følger der uundgåeligt et ønske om at kende til den udvalgte tidligere liv, in casu: hvem byggede „Lotte II“, som hun straks døbttes, hvor og hvornår, især hvem tegnede hende, og hvem har ejet hende.

Denne nysgerrighed har kostet mig mange, mange timer de to sidste år, men så har jeg også fået sammenstykket hele historien . At det er lykkedes kan jeg takke mange menneskers velvillige interesse og gode hukommelse for, og her følger så beretningen i den kronologiske orden.

Af Per Jønsson fik jeg et foto af båden, som den lå i Limfjorden, da han købte den i -86 samt den

salgsbeskrivelse, som formidlerfirmaet havde udarbejdet. På den var sælgerens navn og telefon angivet, men da der var gået 13 år siden salget, passede det nummer ikke mere. Billedet sendte jeg derfor til en god Ålborg-ven, ark. Ole Ubbesen, selv den stolte ejer af en Colin Archer, som så via den kendte sejler og bådværftsejer Niels Peter Mathis kunne fortælle mig, at båden nok var bygget af bådebygger Ole Rasmussen. En anden Ålborg-ven mente imidlertid at en af hans bekendtes far, der var skibsing. på Aalborg Værft og også hed Rasmussen, kunne være ophavsmanden, hvilket hans bekendt også var sikker på. Det viste sig imidlertid at være en blindgyde, som kostede mig et halvt års spildtid. Noget modløs henvendte jeg mig på Ålborg Marinemuseum (et besøg værd) og efterlod mit foto af „Lotte II“ samt de oplysninger Mathis havde givet. Så gik der hul på bylden! Få dage efter ringede tidligere skibstømrer Per Rimmen, Ålborg, til mig og fortalte at vores båd var en af de første både, han lærte at kende, da han startede som lærling i „P.Rasmussens Skibs- og Baadeværft“ i Ålborg. Den hed dengang „Sterna“ og var ejet og konstrueret af skibsing. Aage Christian Rafn på Ålborg Værft og bygget af Ole Rasmussen, kaldet „Wolle“, der kom fra Hals. Med denne viden fik jeg via Lokalarkivet i Ålborg kontakt til Hals Museum og kunne nu fortsætte med at lægge puslespillet om personerne bag „Sterna“'s oprindelse. Det viste sig nødvendigt med et par korrektioner : det var „min“ bådebyggeres far, der var Ole Rasmussen, „Wolle“ kaldet. Han levede fra 1857 til 1926 - blev uddannet som møllebygger, var derefter snedkermester indtil fiskeriet i Hals tog et stort opsving efter havnens færdiggørelse. Der blev brug for nye og større både og Wolle blev bådebygger og byggede de fleste både i Hals. Hou, Dokkedal og Hurup. Derudover

blev han en agtet sognefoged og lægdsmand. Efter hans død i 1926 overtager hans søn, Olav, født 1902, bådværftet og driver det indtil krisen i 30'erne slår ham ud, hvorfor han med stor gæld flytter til Ålborg i -35 og bliver ansat som skibstømrer på værftet. Han køber senere ejendommen Vondsyldegade 31, og der får han mulighed for i gården bag huset at bygge både i sin fritid for at komme ud af gælden. I alt blev det vist til 12 både, hvoraf vi kender de 10, 1 om året. Timelønnen for den første (sejlbåden „Zitta“) var 2 kr.! Men da det ikke gav overskud blev lønnen for den næste (sejlbåden „Pust“) sat op til 2,50 kr. i timen.

Så fulgte motorbåden „Drot“ (bygget til Niels Langgaard i -49), den ligger i dag i Ry Marina og ejes af Erik Bødskov Andersen. Derefter fulgte endnu en sejlbåd, „Pan“, mage til „Pust“, senere solgt til U.S.A. . Så kom min „Sterna“, som nævnt tegnet af og bygget til skibsing. Rafn. —Nu er jeg blevet bange for at kede evt. standhaftige læsere med opremsninger, men skulle der være interesserede, som vil vide mere uden at læse Jyllandsposten, kan de ringe til mig. —De følgende både var motorbådene „Ilse“, „Bubbi“ og „Kirsten“ hvorpå sejlbådene „Hazard“ og „Flickan“ sluttede rækken. Så var gælden betalt og Olav Rasmussen byggede ikke flere både.

Om „Drot“ kan berettes, at Niels Langgaard - ifølge hans søn, Børge, som jeg har besøgt - selv lavede alt metalarbejdet og skilte og teaktræsrammet. Desuden lagde han selv motor i og støbte bronzeskruen. „Drot“ fik senere agterenden forlænget med to fod og fik kahyttaget hævet. Det foregik hos „Sørensen og Dyrskjøt“, som senere blev til Mathis' Værft. — Alle disse mange oplysninger fik jeg af Per Rimmen, som er et omvandrede leksikon vedr. både i almindelighed og dem i Ålborg i særdeleshed.



„Tøsen i Limfjorden 1986

Da jeg selvfølgelig især var interesseret i at efterforske „Sterna“'s konstruktør, ing. Rafn, blev jeg tilsmilet afhjeldet, da jeg gennem en bekendt med Rafn som mellemnavn blev klar over, at der eksisterer en slægtsbog for Rafnfamilien, redigeret af Jørgen Rafn Lyngby, Ålborg. Så slap jeg for at skulle gennemtrawle de mere end 600 Raffener på Krak.dk. Han kunne oven i købet give mig telefonnr. og adresse på A.Chr.Rafn's søn, Henning Rafn, selv skibsing. og i mange år ansat ved skibsværftet i Uddevalla. Jeg sendte straks brev med fotos af „Lotte 11“ i sit nuværende udseende og gennem breve og telefonsamtaler fik jeg et godt indblik i „Sterna“'s historie. A.Chr.Rafn var en god fotograf, så jeg har lånt nogle dejlige Sterna-billeder af Henning Rafn.

At faderen også havde humor fortæller følgende historie : „Sterna“ lå i kanalen ved Løgstør sammen med en del andre både. Det var om formiddagen og alle havde radioen på for at høre den store vejrmeddelelse kl.9. Umiddelbart før kommer frk. klokken med den



„Sterna“ og „Drot“ i Kanalen ved Løgstør

nøjagtige tid og sit „dut“. Også denne dag, men Rafn nåede at sige „dut“ lige inden radioens så bagefter kom et par meget bekymrede mennesker ud af kahytten på nabobåden og sagde : det her kan vi altså ikke begribe! Deres radio sagde „dut“ inden vores radio gjorde det!

Henning Rafn overtog „Sterna“ efter sin fars død i -65 og tog den med til Sverige. Det blev en dramatisk rejse, for vandpumpen gik i stykker og de gik på grund ved Læsø og måtte slæbes i havn der. Da det ikke var muligt at få bådplads i Göteborg solgte Rafn til en svensker i -67 - og så stoppede efterforskningen brat, der var ingen tilgængelige oplysninger om svenskeren. Hva' så? Et grimt hul fra -67 til -86. Men nu havde jeg jo lært mig nogle teknikker i tidens løb, så jeg besluttede - da det ikke var muligt at komme længere „kronologisk nedefra“ - at prøve igen at gå baglæns fra købsdatoen. Per Jønsson købte „Tøsen“, som den da hed, i -86 af Leo Kristensen, Gistrup, hvis telefonnr. fremgik af salgspapirene, men det var i mellemtiden overtaget af andre. Så gik vejen over Telefonnøglen i Ålborg, men den var solgt til T.D.C., som ikke har fortegnelser så langt tilbage. Derfor til T.D.C. i Aarhus, som henviste til deres arkiver i Rødovre, der også måtte give op men som sendte mig videre til Post- og Telemuseet i Kbh., som endelig kunne spore Leo Jack Kristensen til adressen i Gistrup. Så var det en smal sag for Folkeregisteret i Ålborg - formedelst en ringe betaling -at skaffe mig hans nuværende adresse , og for krak.dk at give mig telefonnr.. Det medførte en hyggelig snak om „Tøsen“ - i det hele taget må jeg indskyde den erfaring, at taler man med folk om en båd, de har haft, så mødes man med åbne arme og en udstrakt hjælpsomhed. Leo havde købt båden Set. Hansaftensdag i -79 af Carl Peder Østergaard, Stae, og havde selv i -82 foretaget visse

forbedringer: det gamle fordæk, der var af fyr og betrukket med hvidmalet hessian (almindeligt forekommende dengang) blev erstattet af et nyt teaktræsdæk, kantet af mahogni, den oprindelige motor, en svensk Solo benzin/petroleumsmotor, 2cyl., 12hk, skiftede han til en ny Bukh diesel, 20hk, hvis fremragende mekanik vor egen formand Leo har undervist os i. Samtidig fik båden en ny Gori-propel og et gelænder på agterdækket. Endelig forsynede han også masten med en bom og gaffelrig til et 6 m2 sejl. Masten har jeg hjemme og regner med at montere den i år – dog uden sejl. - Herefter gik telefonrazziaen så til Carl Peder Østergaard, som erhvervede „Tøsen“ i -76. På dette tidspunkt i min research var jeg beruset af resultaterne - nær ved at indstille mig selv til Cavling-prisen, men så skete der pludselig noget helt uventet, da jeg talte med Carl Peder:

CHOKKET

han sa'e : jeg kender forøvrigt den mand, der har bygget „Tøsen“, han hedder Sigurd og bor i Nørresundby! Tableau - som der altid stod efter en vits i Politikens Magasin i gamle dage. I min solide bedrevidenhed præsterede jeg naturligvis et par mer end skeptiske vrinsk og hævdede, at jeg med diverse fotos kunne dokumentere, at det var Rafn/Rasmussens „Sterna“ - men i betragtning af, at Henning Rafn - efter at have set mine fotos af „Lotte II“ – havde påpeget flere små afvigelser fra „Sterna“, som han havde kendt hende, så gik jeg straks, lettere rystet, i gang med at spore Sigurd med min indøvede teknik og fandt sammen med krak hurtigt Sigurd P. Larsen. Dingeling - en klokke ringede i mit gamle baghovede og overdøvede for en kort stund min tinnitus.

Sigurd var en af mine gamle patienter! I telefonen genopfriskede vi dette, og så gik turen op til Sigurd og Rita, så jeg kunne

få beretningen fra „the horse's mouth“. Her følger så omsider „the true story“ : Sigurd ville have været snedker, men da det i krisen i 30'erne var umuligt at få en læreplads blev han i stedet postbud i Ålborg.

Trangen til at arbejde med træ



var der imidlertid til stadighed, og den blev først udløst med møbler og diverse præstationer i huset for endelig at udmønte sig i lysten til at bygge en motorbåd selv. I nogle år havde Sigurd og Rita haft en motorbåd , „Ilse“, - nævnt her før som en af de både Olav Rasmussen byggede - købt af Charles og Inga (det er et af de hyggelige og tiltalende træk ved bådfolk, at de kender hinanden men som regel kun ved fornavn). Så mine Olav Rasmussen-studier var ikke spildt, da jeg nu kunne berette hans livsforløb for Sigurd. Efter at have lært skibsing. Rafn at kende og være duperet over „Sterna“ lykkedes det Sigurd at købe tegningerne til „Sterna“ af Rafn. „Tøsen“, som „Sterna“s lillesøster blev kaldt efter Rita (fordi der allerede var 2 „Rita“er i Ålborg), blev bygget med megen omhu - der blev brugt 40 l linolie til træet - under et halvtag ved den nu nedlagte Privatbanes remise i årene -61 og -62. Sigurd lavede selv rattet, støbte selv blyballastbarreme, lavede selv tanken til dieselolie og et plovanker - alt med stor omhu. Det er ikke så sært, at Sigurd kom til at holde så meget af „Tøsen“, at han har



„Tøsen“ i Ryå med mast og vindspejl

jeg at han og Rita kommer forbi en sommerdag.

Som tidligere nævnt er der i tidens løb foretaget flere forbedringer. Carl Peder Østergaard lavede ruffet - oprindeligt var der kun et vindspejl - og Leo Jack Kristensens ændringer er tidligere beskrevet. Per Jønsson fik hos Jørgen Bådebygger indsat de to køjer og afmonterede masten, for - når det var lavvande - at kunne komme under broen ved Emborg. Alt i alt er det ikke så sært, at Henning Rafn kunne påpege en hel del træk, der ikke stemte med „Sterna“s gamle udseende. For mig er det morsomt at tænke på, at „Tøsen“ blev født kun et par hundrede meter øst for min klinik i Nørresundby og derefter var placeret i lystbådehavnen ved Limfjordsbroen ca. 50 m. borte. Jeg har sikkert set hende der mange gange uden at ane, at vi senere skulle få et fast forhold.

„Tøsen“ søsættes ved Limfjordsbroen



Afsluttende bemærkninger:

-Der skete noget trist, da bådebyggeri gik fra at være et fornemt håndværk - byggende på en årtusindgammel tradition - til at blive en fabrikation. Lad os fryde os, så længe vi her i Ry har Jørgen Bådebygger som behersker alle fagets discipliner i modsætning til de nye i faget, som specialiseres i mindre områder. For en totalt ukyndig, som undertegnede, har han været solid hjælper og støtte.



Skibsing. A. Chr. Rafn ved siden af „Sterna“



„Drot“ i Ry Marina

Til allersidst må jeg også give udtryk for min glæde over medlemskabet i Ry Bådlaug. I årenes løb har jeg - som alle danskere - haft medlemskab i mange forskellige foreninger og har derfor baggrund for at påstå, at bedre forening skal man lede meget længe efter - effektivt ledet i en kammeratlig atmosfære. „Ank’ret“ læser jeg fra ende til anden - redakteurens pris. Og endelig tak for mange medlemmers opmuntrende tilråb, når de ser mig pukke ombord på „Lotte II“ i „Posperhus Marina“, som Hardy og jeg ynder at kalde vore to små broer.



Silkeborg Politi har bedt os om at bekendtgøre fig. for medlemmerne.

Kontakt person ved politiet er Kjeld Mølgaard, og han træffes på tlf. 86 82 39 00

Ved Silkeborg politi er det vedtaget, at de, der fører vores patruljebåd, skal have mindst et speedbåds-certifikat, og vi er nu ved at uddanne yderligere 2 politiassistenter til at hjælpe mig med at varetage opgaverne på søen i den kommende sæson. Det viser sig iøvrigt også, at der er flere ansatte ved embedet, der har duelighedsbevis.

Vi regner med at starte sejsæsonen omkring den 10 maj i år, og så må vi jo se, hvor længe den varer. Sidste år fik vi den ufrivilligt forlænget p.g.a. den meget tragiske ulykke på Borre Sø i oktober måned. På det tidspunkt havde jeg taget båden op og sat den til opbevaring på Beredskabsstationen. Med utrolig stor hjælp fra Beredskabsstationen fik vi dog staks båden i vandet igen, så vi kunne deltage i eftersøgningen af de savnede.

Til slut vil jeg lige fortælle, at der ved Retten i Silkeborg, i februar måned i år, er faldet en dom, hvor en sejler fik dom for, at det koster 3000 kr. ikke at have erhvervet speedbåds-certifikat. Jeg ved i skrivende stund ikke om sagen er anket til Landsretten, men jeg tror det ikke.

M.v.h. Kjeld Mølgaard.

Sidste nyt.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at sagen ikke blev anket, og at dommen nu er endelig.

Det kan i øvrigt tilføjes, at den pågældende sejler blev dømt for også at sejle for stærkt, alene på politiets skøn - der var også tale om en stor overskridelse. Hans bøde blev på 3500,-.

Det at sejle for hurtigt er nu i Silkeborg politikreds takseret til en bøde på 500 kr.

I øvrigt er det på tale at vi fra Silkeborg lejlighedsvis skal afpatruljere søområdet i Odder politikreds, hvorunder i hører, men nærmere herom senere.

M.v.h. Kjeld Mølgaard.

Service Telefon

Vejrtelefonen 1853

- lokalvejr med observationer
- 7-døgnsudsigt
- farvandsudsigter med observationer
- 5-døgnsudsigt for farvandene
- rejsevejr
- Skivejr (medio december til påske)
- Pris: 1,50 Kr. pr. min.

Lyngby Radio, samtaler til Aut. VHF-tjenester

90 91 11 35 Formidler samtaler til og fra skibe på VHF-telefoni.

Radiosamtaler

80 60 40 20 Lyngby Radio formidler samtaler til og fra skibe.

Søværnets Operative Kommando

Vessel Traffic Service Storebælt
c/o Flådestation Korsør
Sylowsvej 8
dk4220 Korsør
Denmark

Telefon/Telephone:
+45 58 37 68 68

Brosamarbejde's Hjemmeside.

Jens hjort fra Silkeborg Sejlklub og Ole Seeberg fra SMK, der også er medlem i Ry Bådlaug, har lavet en rigtig flot hjemmeside med kort over søerne. Hvor man kan klikke på broerne og de forskellige særværdigheder der findes, og se billeder og oplysninger om stedet. Der kommer hele tiden nye billeder og oplysninger på siden. Adressen som man kan finde hjemmesiden på er www.silkeborg-sejlklub.dk/omraade/intro-brosam.html

Med venlig hilsen
Per Pedersen

RÅD OG RÅD FRA BÅD TIL BÅD

Historien om 406....



For ikke indviende er overskriften lidt kryptisk.... 406 ? Er det en soldaterhistorie om menig 406 ? Nej i *Ank'ret* omtaler vi ikke soldaterhistorier... ikk' fordi de er kedelige og som sådan uinteressante for bådfolket, soldaterhistorier kan være ligeså spændende som lystfiskerberetninger, især når erindringerne ikke står mål med de virkelige hændelser.

Nej.. 406 er beretningen om en kalv af hunkøn.. altså en kviekalv, der havde sin opvækst i en storfamilie med mange fætre og kusiner ja også onkler og tanter. Alle i familien hyggede sig på de saftige enge hos en rar bondemand, der havde opdræt af slægten *Limosine*....en kvægrace, der hører til blandt sværvægterne i størrelse og muskelmasse og under de rette betingelser udvikler de sig til nogle lækre og kødfulde basser.

Sådan gik opvæksten også for 406... ingen problemer, masser af livgivende modermælk, masser af lækkert grønt græs og så bondemandens superfoder.. ikk' uinteressant, når man som kvie gerne ville vokse sig stor og stærk. Nu var der bare det, at ikke alle i familien skulle blive på de grønne enge... og 406 var blandt de udvalgte, der skulle ende sine dage hos *den hvidkittede mand med kniven*.... Og i en alder af 2 år sluttede det sorgløse liv med et næsten lydløst prik i pande-

brasken...

406 kom ind i kulden og efter 14 dage mødte bondemanden op og aftalte, hvordan de mange kødfulde dele skulle opdeles og her kommer bådfolket så ind i billedet. Det var nemlig blevet aftalt, at på en given fredag skulle der grill'es til den store guldmedalje og bøfferne skulle være store, møre og saftige... hele 3 ting på én gang !!! Bondemanden "*lod sive*..." til en bred kreds af sejlere, at mødestedet skulle være "3 - broerne i Paradiset" og alle, der havde transportable grill, skulle medtage disse sammen med det ønskede tilbehør i form af salat, flutes... kartofler, sovs.. alt efter eget ønske.

Det blev så én af de aftener, hvor skoven viste sig fra sin smukkeste side, lysegrønne bøgeblade, stille vand og så en liflig duft af trækul blandet med duften af grill-stegte bøffer, der som bonden udtalte.. "*det er ikke fra den øverste række*" kødet er skåret, men derimod fra 2. revle og så henlagt i en marinade af rødvin, hel peber, timmian m.m. i godt 6 timer. Resultatet blev til ca. 20 kg superbøffer, så møre og lækre, at denne lille beretning egentlig slet ikke skulle skrives.... Ikk' fordi historien skulle gå hen og få karakter af *en lystfiskerberetning* ... men mere fordi de mange læsere, der ikke var blandt de heldige,

skulle ærgre sig over, at deres vej ikke gik forbi "Paradiset"...et stednavn, der virkelig levede op til det. Godt 30 personer deltog i seancen og alle blev mætte.. en enkelt kunne fortære... hele 5 stykker...fordelt på *naturel, så med smeltet "Klosterkrone" ost, så naturel igen o.s.v.* Godt gået !!!

"406" forlod således ikke denne verden... forgæves og vil som sådan blive mindet i mange år fremover... det samme vil også gælde for den rare bondemand og hans dygtige kone, der på fortræffeligste vis havde forberedt dette festmåltid.

Den, der ikke har smagt kortfibret bøffer, men har måttet nøjes med slagterens "*møre bøffer*" skåret af udtjente leverandører af mælkeprodukter, ved ikke hvordan *rigtige bøffer* smager...**nu ved vi det !!!**

Ole E.



SLADREBÆNKEN

Ry Bådlaug byder velkommen til nye medlemmer

Hans Jørgen Sørensen	Grindsted
Tom Lundorff	Herning
Jørgen Skov	Ikast
Peer Høj	Od- der
Poul Østergaard Olsen	Odder
Finn Damsgaard	Sol- bjerg
Denny Ilsø	Hør- ning
Christian Medom	Ham- mel
Ole Andreasen	Silkeborg
Mikkel Tang Henriksen	Silkeborg
Torben Johansen	Sor- ring
Christian Glæss	Skanderborg
Jan Arentsen	Skanderborg
Jan Kristoffersen	Skand- erborg
Merit A/S	Ry
Knud Emdal Nielsen	Ry
Heinrich Krogh Nielsen	Ry
John Eriksen	Ry
Søren Larsen	Ry
Henrik Durup Thomsen	Ry
Michael Lund Nielsen	Ry
Poul Juhl Rydballe	Ry



Hvorfor mon det er de samme både, der år efter år bliver søsat, og derefter bliver liggende ved servicebroen i dagevis.



Han fik dem!

Under auktionen ved standerhejsningen blev der budt på fire fenderholdere, og budene var stoppet med et bud på 475 kr. fra formanden.

Folmer Auktionarius, der jo er prisbevidst, stirrer intenst på de bydende og råber: **475 er budt - 475- ingen højere- 475 første- 475 anden** men her nåede formanden lige akkurat at smække allersidste bud ind - **FEMHUNDREDE !!!** og han fik dem!

Hørt blandt Brobisserne!

Har du gratuleret Morten med brylluppet?

Næh, jeg kan ikke lykønske ham, for jeg kender ikke hende.

Og hende kan jeg ikke lykønske, fordi jeg kender **Ham!!!**

Knæk og bræk og knæk igen!

Efter gentagne udskiftninger af agterfortøjningspæle ved den samme bådplads, har Brobisserne fået slået nye pæle og det gamle mundheld fast: **Et er et søkort at forstå, et andet skib at føre“!!!**

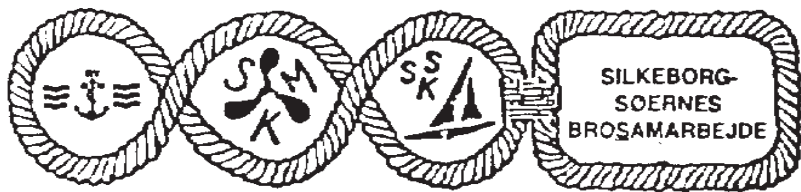
.... .. Og tag så et lokumsbrædt, og lad det være rammen, så
.....

Søsætning kan være en hårrejsende oplevelse, det måtte Jens Hvass erkende hin maj-dag i dette herrens år.

Da båden møder vandet stadig med stropperne omkring skroget, sker tingene meget hurtigt. Først står Jens og nyder synet af sin båd på vandet. Jamen det ser jo nydeligt ud siger Jens og vender sig mod Karsten, hun ligger godt i søen, men da Jens atter vender sig mod båden, er den i vandet og straks efter under vandet. Hvad Fanden, der forsvandt „Mors Vilje“, hurtigt Karsten op med kalorius. Da båden er oven vande, står der en armstyk stråle ud af skroget, lige der hvor sumloggen skulle have siddet!!!

Jens havde taget den ud i efteråret, og lagt den på bådebyggerens disk, mon den stadig ligger der? Hvis ikke Jens havde grebet ind så hurtigt, så havde det nok set sådan ud!!!!





Brosamarbejdet informerer.

Flere medlemmer har med interesse spurgt til brosamarbejdet, hvordan det skrider frem med dels renoveringerne af broerne og dels økonomien her efter vinterens hårdhændede behandling af broanlæggene.

Vi vil derfor som noget nyt fremover forsøge, at have en lille notits med hver gang bladet udkommer, så alle kan føle sig informeret om, hvad brosamarbejdet arbejder med.

Som alle er bekendt med var vinteren hård ved flere af broerne, og på et tidspunkt så det ganske alvorligt ud. Flere broer var meget beskadiget, og det så yderst drabeligt ud.

På brosamarbejdets forårsmøde, hvor der blev skabt lidt overblik over omfanget, blev alle broer gennemgået og sammenholdt med efterårets brosyn. Under dette møde kunne vi konstatere, at beskadigelserne ikke var så voldsomme som først antaget, og formentlig ikke meget over, hvad der var budgetteret. To af de meget ødelagte broer var i forvejen på listen over broer, der skulle totalt renoveres. Til gengæld var der et utal af pæle som skulle spules løse, rettes op og sømmes fast. Dette er en opgave, der kræver en del arbejdstimer, men stort set ingen materialer.

Vi mener derfor at brosamarbejdets økonomi fortsat hænger sammen for denne sæson.

Med hensyn til at få arbejdet udført, er vi stødt på et problem, som dog nu er ved at finde sin løsning. Den entreprenør, vi har indgået

aftale med, havde kun begrænset tid til broarbejdet i april, men forventning om at kunne færdiggøre renoveringerne inden udgangen af maj. Her må vi konstatere at der, som med så mange andre aftaler med entreprenører, opereres med forsinkelser. Færdiggørelsen er skubbet en hel måned, hvilket vi har meddelt entreprenøren er helt uacceptabelt. Vi har her i år forsøgt, at en enkelt entreprenør stod for alle renoveringerne. Erfaringen er nu, at dette formentlig ikke er muligt.

Efter sommerferien opføres der en bro i Valdemars Vig. Silkeborg kommune har stillet en bro til rådighed for brosamarbejdet, mod at vi selv vedligeholder den. Broens nuværende udformning er sådan, at den stort set ikke kan anløbes. Vi har derfor besluttet at udskifte broen. Et arbejde som har måtte afvente, at de øvrige broer var klar.

Alle sølygter er opsat og i funktion. Konstateres der uregelmæssigheder sommeren igennem, så giv brosamarbejdet besked, så det kan blive rettet.

Alle affaldsstativerne er klar og bliver tømt regelmæssigt som de plejer. Hjælp vore indsamlere med ikke at overfylde poserne og ikke fylde ting i, der kan ødelægge poserne. Store og tunge ting kan man jo som regel selv bringe med tilbage. Hjælp også med af holde lidt pænt omkring stativerne, flyder noget, så saml det op. Er der en kanosejler, der ikke kan finde ud af systemet, så giv ham en venlig forklaring.

Leo

Arrangementskalender:

August:

Lørdag den 16. kl. 13.00

Musik på Havnen.

Harmonikaspillere og andre gode musikanter underholder om eftermiddagen under flotijesejlads til søs. Efterfølgende er der Grillaften med musik og dans.

Lørdag den 24. kl. 13.00

Pokalsejlads.

Hvem skal være dette års vinder af Navigationspokalen. Der dystes i godt sømandsskab og paratviden om søvejsregler, tovværk og positionsbestemmelse på søerne.

Ikke noget med tørre teoretiske beregningsopgaver. En sjov og også spændende dag, som mange flere burde deltage i.

Søndag den 24. kl. 13.00

Pensionistsejlads.

Den traditionelle sejlads hvor Ry Bådlaug har inviteret pensionisterne i Ry kommune på en sejltur på søerne. Turen slutter med fælles spisning i klubhuset.

September.

Mandag den 1. kl. 19.00

Orientering om vinterens kurser.

Tilmelding til kurser udbudt af Ry Aftenskole.

Aftenstemning i Ry Marina. Foto Birger



Ny kalesche

Vi skal have ny kalesche. Det er jo ellers ikke længe siden, synes man, men ingenting holder evigt – udover som tidligere nævnt 'Hjejlen' og Tollundmanden. På den anden side – vi fik den nuværende i 1996, så i virkeligheden sejler den nu på 8. sæson, så der er nok ikke så meget at sige til det – slet ikke, når man tænker på, hvad den har været ude for. Den første tur til Limfjorden i 1996 fik den en olieskade fra Thøgersens kran. Senere på de tyske kanaler, hvor regnen silede ned og dannede små søer som konen ville fjerne. Af en eller anden grund var vi kommet af sted uden brødkniv, og vi havde derfor købt en ny spids, lang og skarp østtysk ditto, og den stod hun så med i hånden, og så langede hun den op i kaleschedugen for at vandet kunne løbe af. Skriget og sukkene og ak-veerne afslørede, at kniven bare gik lige gennem lærredet. Jo, våbenføre kvinder skal man vogte sig for. Skaden måtte udbedres med gaffa-tape og senere måtte vi have syet/limet en lap på. Når vi nu også hører til dem der, når det er muligt, lægger kaleschen ned, (det gør de små bådei øvrigt som oftest: Jo større båd des mere tillukket!?) giver det jo også en del slid, ligesom rødvinpletter af og til ikke helt undgås. Men nu kan den altså ikke mere! Da vi kiggede til skabelonen – det så indviklet ud - fandt vi ud af, at vi vist hellere måtte lade den tidligere skrædder sy den ny. Han havde lavet skabelonen og måtte derfor kunne tyde den. Da der imidlertid er leveringstid til hen i september, skal den gamle altså rimpes sammen og holde i denne sommer. Til gengæld har vi så en næsten ny, når vi starter næste år. Det store spørgsmål er vedligehold, og vi har fundet ud af, at der er lige så mange ideer som der er medlemmer i bådlaug. Vi bruger altså nogle af de hårde midler, for kaleschen bliver jordslået hvert år i de sidste efterårsmåneder, og det ser ikke godt ud, men det er hårdt ved især sytråden omkring lybnlåsene, som vi altså benytter flittigt..

Man burde måske lave en rundspørge og derefter tage flertallets afgørelse ad notam, men det giver nok fiasko.

Apropos fiasko, så verserer der i øjeblikket en historie om FNs verdensomspændende undersøgelse. Spørgsmålet lød:

'Vil De være så venlig at give Deres ærlige mening med henblik på løsning af fødevarer-situationen i resten af verden'

Det blev total fiasko:

I Afrika vidste de ikke, hvad 'fødevarer' betød.

I Østeuropa vidste de ikke, hvad 'ærlig' betød.

I Vesteuropa vidste de ikke hvad 'mangel' betød.

I Mellemøsten vidste de ikke hvad 'løsning' betød.

I Sydamerika vidste de ikke hvad 'venlig' betød.

I USA vidste de ikke hvad 'resten af verden' betød.

Så vi gør nok som vi plejer, og hvis en kalesche holder 7-8 sæsoner, er der da også grænser for, hvor mange, vi skal have.

Med ønsket og en god sommer og sejlsæson.

Den gamle redakteur



Niels Hovgaard

