

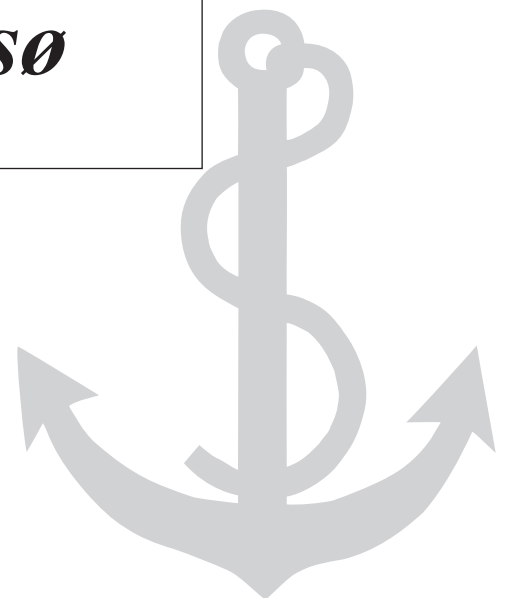
BLAD NR. 2/06
JUNI

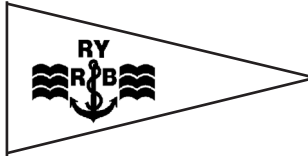


Ankret



H - både på Julsø





RY Bådlaug

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

Email: ry-marina@mail.

Bestyrelse:

Formand:	Jes Weinrich	86890037
Næstformand:	Mogens Weigelt	86892642
Kasserer:	Majbrit Nielsen	86869066
Bestyrelsesmedlem:	Kurt Dan Jensen	86891791
Bestyrelsesmedlem:	Bent Rasmussen	86253330

Bestyrelsessuppleanter:	Sten Thorsager	86965570
	Leo Nielsen	86945504

Udvalg(s-formænd):

Hus- og pladsudvalg:	Ove Jacobsen	86891411
Broudvalg:	Morten Damholdt	86890987
Malerudvalg:	Per Brolund	86256785
Sikkerhedsudv:	Tommy Jensen	86893955
Miljøudv.	Hardy Nielsen	86892307
Fest- og aktivitetsudvalg:	Jytte Syska	86892532
Navigationsudvalg:	Kai Rasmussen	86846224
Radioudvalg:	Jens Chr. Jensen	86891603
Redaktionsudvalg:	Niels Hovgaard	86891671
Silkeborgsøernes Brosamarbejde:	Leo Nielsen	86945504
Ry- og Silkeborgsøernes 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 Sten Thorsager

Havneassistent Leo Nielsen

Havneassistent Per Pedersen

NYE MEDLEMMER - DET ER OGSÅ OS!

Redaktion:

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

Forsidebillede:

Foto
Birger Madsen

Udkommer:

Ultimo marts
Ultimo juni
Ultimo september
Ultimo december

Ank'ret

Medlemsblad
for
Ry Bådlaug

Tryk:

Dixit Them
Tlf. 86 84 70 22

NB! NB! NB! NB!

**ABSOLUT
SIDSTE FRIST**
for aflevering af
indlæg til næste
nummer af
ANK'RET er
den. **1. sept. 2006**

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. 87 23 14 48

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



Jes Weinrich

Formanden har ordet !

Ja, nu er den nye bestyrelse konstitueret og jeg blev tildelt den store tillid at blive valgt som formand. Derfor har jeg nu fået æren af at have "min egen" klumme, hvilket er noget jeg ikke har prøvet før. Jeg burde nok her have skrevet "heller ikke har prøvet før" for det er jo ingen hemmelighed at jeg er ny på posten, både som formand, men også i bestyrelsesarbejdet. Derfor er det også vigtigt for mig at sige tak for tilliden og tak for hjælpen til alle her i starten af min formands-tid. Det betyder meget for en "nybegynder" at have gode folk at læne sig op ad.

Og når vi nu er i gang, - så skal de frivillige, der arbejder i diverse udvalg, have stor tak for det enorme arbejde de yder, så vi alle nu kan nyde at foråret og sejlsæsonen er kommet rigtig godt i gang. Alle broer er klar til at entre, hus- og pladsudvalget sørger for at havnen og klubhuset ser pænt ud og fungerer, festudvalget knokler med tilrettelæggelse af sommerfest, affaldet bliver trofast samlet ind, og Kurt har endnu engang formået, at få puslespillet med både og bådpladser til at gå op (trods dét at nogen af os ikke helt har styr på, hvor bred båden må være, i forhold til den plads vi har!)

Kort sagt: Endnu engang er der pga. stort engagement og ihærdighed lagt op til en forrygende sejsommer med masser af muligheder for hygge!

I forhold til nye medlemmer vil jeg gerne byde alle velkommen og

håber at I er blevet godt modtaget i klubben. Det kan være svært i så stor en klub at kende alle (og vide, hvem der har brug for hjælp, og hvem der kender alle regler og tips), men det er vigtigt at alle nye medlemmer véd at I altid er velkommen i klubben og altid kan få gode råd. (Vær blot bevidst om, at dér findes lige så mange råd, som der findes sømænd!)

D. 16-18. juni har rokлубben stort træf, hvor der forventes mellem 1500-2000 deltagere. Dette vil forventningsvis kunne give lidt trafik- og parkeringsproblemer, men vi samarbejder med rokлубben om projektet, så det kan gå så roligt til som muligt. Skulle nogen have lyst må I meget gerne melde jer til at være ledsagerbåde. Tilmelding skal ske til havnekontoret.

Det blå flag er også igen i år kommet i hus takket være Leos store arbejde, og vi kan nu fryde os over, at dette symbol vejrer over havnen.

I havnen og i klubhuset er der sket nye tiltag, bl.a. er bro F blevet færdig, og der er kommet redningskranse op ved broerne. Indenfor har Hardy og Co. gjort hovedrent, og der er kommet nye toiletter, så nu skulle der være sikkert at færdes både ude og inde!!

I sensommeren venter der nye projekter, bl.a. skal taget på klubhuset renoveres og loftet skal lyddæmpes. Men lige nu skal vi kun nyde den forhåbentlig lange,

varme og skønne sommer i vores dejlige både og så ellers huske, at sejlerlivet ER livet!!

Tja, det var vist formandens ord for denne gang, - skulle jeg have overset noget eller nogen, så bær over med mig.... Al begyndelse siges jo at være svær!

God sommer

Jes

Aktivitetskalender:

AUGUST

Lørdag den 19. kl. 13.00

Musik på havnen.

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

Søndag den 27. 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 4. kl. 19.00

Orientering om vinterens kurser.

Tilmelding til kurser udbudt af Ry Aftenskole.



Glade og forventningsfulde og med en god, dansk madkurv under armen tager vi afsted med toget fra Skanderborg tirsdag d. 2. august kl 7.34.

Vi er på vej til Tyskland til Orca og "hendes besætning" for at sejle med som gæster i en uge på Mosel.

Togturen går via Flensborg, Hamborg og Köln, før vi når frem til Trier, hvor vi skal mødes med Birte og Andreas.

Vi tog hjemmefra i typisk dansk sommervej med skyer, byger og kolde temperaturer, men ca. 20 km før Trier begynder det gode vejr at dukke frem – nu er vi klar til ferie!

Vi bliver varmt modtaget i Trier – det var dejligt for os at møde vores venner igen – og de så også ud til at være glade for at få nogle danske gæster med ombord efter at have været alene til søs igen – længere tid.

Så den danske mad bliver hurtigt pakket ud og nydt som noget af det første på båden, og vi bliver i Trier og overnatter til næste morgen.

Det er et forholdsvis trafikeret sted, vi overnatter i Trier, så næste morgen vågner jeg – traditionen tro - tidligt, og mens resten af besætningen (og Birger) sover godt, får jeg listet mig ud af båden og får en god morgengåtur i det dejlige solskinsvejr.

Men da jeg kommer tilbage til Orca, kommer havnefogeden for at kræve penge op for overnatning, og nu er tysk ikke lige min stærkeste side, så vi står og "snakker" længe frem og tilbage – længe nok til at kaptajnen (Andreas) vågner og tror, jeg er i gang med

Bernkastel-Kues, Zell, Cochem og til sidst Koblenz.

Det er en flot natur med vinmarker på begge sider – og de små byer liggende op ad bjergskrænterne, og nogle steder ser vi store borge og slotte ligge i baggrunden.

Lystbådehavnene er små og hyggelige – og det er en oplevelse at komme gennem sluserne, hvor der nogle gange er en del ventetid, for turistbåde og penicher skal først igennem.

Det er tydeligvis turistsæson op langs Mosel, for mange af tingene er kun åbne her om sommeren, men det er alt sammen nyt for os at se og meget spændende.

Morgengåturene bliver holdt ved lige, og et par gange byder det også på friskplukkede brombær til morgenmaden.

En enkelt morgen i Cochem oplever vi et utroligt særsyn, da en masse ænder og svaner m.m. præcis kl. 8.00 begynder at vandre op ad gaden i en bestemt retning, hvilket vi undrer os lidt over, indtil vi opdager en lokal "mutter" med forklæde og rollator komme frem længere oppe ad gaden og fodre dem.

Det viser sig, at dette havde hun gjort hver morgen de sidste 25 år, så derfor kendte fuglene klokken i denne by!

Undervejs på sejlturen bliver der også tid til at vi piger kan bage forskelligt brød nede i båden, mens mændene styrer sig gennem Mosels vande og holder udkig fra "flybridgen". Når man har lyst kan man tage sig et frisk brusebad ude i det fri agterude, hvilket bliver flittigt benyttet.

Dagene på Mosel byder også på

at sælge båden – ja hvad kan man ikke forvente af sine venner...! Fra Trier går turen ad Mosel

først til

vinsmagning, grill på havnebroen, restaurant-besøg med store wienerschnitzler, kortspil, byture m.m., og så går vi forholdsvis tidligt i seng om aftenen, for trætte, det bliver vi også.

I Koblenz mødes Mosel og Rhinen på et sted kaldet "Det Tyske Hjørne", hvor den meget store og flotte statue af Kaiser Wilhelm I findes. Fra Koblenz sejler vi resten af turen til Köln på Rhinen, hvor der i modsætning til Mosel er meget strøm og nogle gange uroligt vand, så en enkelt nat må nogle af os sove agterude med en lille spand ved hånden!

De sidste to dage på vor del af turen tilbringer vi i Köln, hvor vi efter megen søgning endelig finder bådehavnen.

Köln er tydeligvis en noget større by, med masser af mennesker, lange køer og en del trafik.

Der er meget at kigge på, men her er ikke så hyggeligt som i de små byer langs Mosel.

Så vi når kun nogle lange trave- og (dyre) shoppingture, hvor Andreas på sin cykel som regel altid kommer os i forkøbet og har tid til at sidde og nyde en is eller to, inden vi når frem til fods.

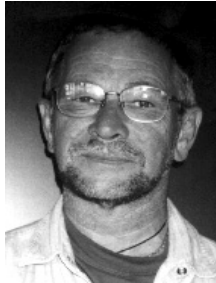
Vi slutter Köln af med et besøg i den store, flotte domkirke inden vi skal tage afsked.

Det har været en dejlig og oplevelsesrig tur i godt selskab, og Orca er en dejlig båd at være gæst på - der er god plads og dejlige faciliteter, så det er et flot syn, da vi står tilbage på broen i Köln og ser Orca sejle videre med Birte og Andreas vinkende fra flybridgen.



Kirsten Dissing

Det Hvasse hjørne



Jens Hvass

Sejlsæson 2006.

Så er vi endelig i gang med en ny sæson for fritidssejlere i Ry Marina. Bådene er checket fra for til agter, så de er i yagtmæssig stand – klar til at bringe familie og venner ud på spændende togter. 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 berolig dem med, at vi ikke er helt umulige at omgås, selvom det måske kan lyde sådan. Det er også vigtigt, at vi hjælper alle de nye medlemmer med gode råd om, hvordan vi skal opføre os for ikke at overtræde såvel interne som eksterne regler. Der er meget man som nyt medlem skal lære og sætte sig ind i, men med lidt hjælp fra ”os gamle” vil det gå meget lettere. Herfra skal der også lyde en opfordring til nye medlemmer om hellere at spørge 10 gange for meget – end en gang for lidt. Et RB-medlem er naturligvis et forstående og hjælpsomt medlem.

Fra redaktionsudvalgets side skal vi opfordre til, at man altid har papir, blyant og kamera med sig – hvad enten man er på togt indenskærs eller ude på de salte vande, således at spændende oplevelser



og observationer kan fastholdes og via Ank’ret formidles ud til glæde og inspiration for alle vore medlemmer.

P

Fulde skippere skal sendes i fængsel siger økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen.

Lige inden Folketinget gik på sommerferie, vedtog et flertal på Tinget, at promillegrænsen for sejlads med erhvervsfartøjer, store lystbåde, speedbåde og vandscootere fra 1. juli i år er 0,5 – altså samme grænse som for kørsel i bil.

Til orientering gælder promillegrænsen også i vores beskyttede farvande for lystfartøjer, der er så store, at der kræves uddannelse for at føre dem, samt for alle både, der efter de nye regler betegnes som speedbåde - og som derfor kræver speedbåds kørekort. Det er op til den enkelte skipper selv at undersøge om motorens størrelse, contra bådens længde gør båden til en ”speedbåd”.

Månedens tankestreg



Det vand du henter fra bækken, lærerdig kilden at kende!

P

Fjernelse af bukke og trailere fra Skimminghøj.

Det står virkelig dårligt til med at efterleve Regulativ for Ry Marina – efter hvilket samtlige både, bukke og trailere, master og andet grej skal være fjernet **SENEST 15. MAJ** – i henhold til aftale indgået mellem pladsens ejer Ry Kommune og låneren af pladsen Ry Bådlaug.

Mandag den 22. maj stod der på pladsen fortsat 13 effekter i form af bådtrailere, bådstativer, master, en enkelt båd på trailer samt diverse afstivnings/opklodningsgrej, ligesom der lå øldåser, klude m.v..

Denne slendrian **skal** der nødvendigvis strammes op på, idet vi (Ry Marina) ellers risikerer, at aftalen opsiges, idet vi ikke kan finde ud af at overholde vores del af aftalen.

Sørg nu med det samme for at få anført navn og telefonnummer på dit bådstativ, trailer og andet grej, så vi kan finde frem til dig – hvis dette skulle blive nødvendigt. Efter Regulativ for Ry Marina har du pligt til at mærke dit stativ, båd-vogn, så du let kan identificeres.

År 2007 kan det blive nødvendigt – af hensyn til anførte aftale – at lade efterladt udstyr fjerne på ejers regning.

Vær venligst også opmærksom på, at bestyrelsen er ulønnet, og at det derfor er grænser for, hvor meget tid, de kan bruge på at holde medlemmerne ”oppe i vinden” og dermed bruge masser af fritid på at påse og rykke medlemmer for overholdelse af de simple regler der er for et medlem af Ry Marina.

P

Huskat

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 affald, men kom aldrig noget i sækkene, der kan stikke eller skærer sækkene itu.

Skal man samme dag retur til marinaen, opfordres alle vores medlemmer til at tage evt. 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 man 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 affaldssækkene. Er der fyldt helt op, skal affald tages med hjem til havnen - også selvom man bliver nødt til at sejle rundt med det i nogen 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 udløses, hvis motoreffekten overstiger et bestemt mål i forhold til bådens længde. Har du en båd uden køl, der er hel- eller bare halvplanende, er der stor risiko for, at båden er omfattet af bestemmelsen - medmindre man er i besiddelse af minimum duelighedsbevis.

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 føre 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 der være en vest til hver eneste ombordværende, for det andet skal vestenes størrelser passe til de ombordværende og for det tredje skal vestene være hele og i orden. 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 vil have svigermor med på sejlturen. 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 veste i forkerte størrelser.

Sagen vedrørende redningsveste er dog ikke alene et spørgsmål om penge, men derimod 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 fortøjer 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 medlemmer af Ry Bådlaug 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 på de øer og lokaliteter, hvor der skal holdes en 50 meters afstand ved passage. 50 meters afstand gælder bl.a ved passage af Andebugten i Knudsø, Alø ud for Dynæs og 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 i øvrigt bør ligge i alle både.

Opankringsregler på Gudenåen og søerne.

Det skal også erindres, at det er

en overtrædelse af regulativet for sejlads på søerne at opankre tættere end 50 meter fra land ud for en privat søbred. 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, når der er rigeligt med legale steder at opankre.

Fiskeri i Gudenåen.

Vær opmærksom på, at der kræves både lokalt og nationalt fi-

skekort 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 de vandområder kortet giver adgang til. Når man tegner medlemskab, får man udleveret et fint kort, der viser de områder, der må fiskes i – og om det må ske fra land eller skal ske fra båd.

Vær opmærksom på disse regler, hvis du ikke vil risikere en bøde og konfiskation af dit fiskeudstyr. Reglerne om nationalt fiskekort blev indført i 1993 – og det nationale fiskekort kan købes på posthuset.

Fiskeri uden både nationalt og lokalt fiskekort koster, hvis fiskerikontrollen indfinder sig, kr. 500 i bøde – og så bliver fisken altså alt for dyr.

Aldersgrænse for sejlads med motorbåde

Efter reglerne i Regulativ for

sejlads på Gudenåen er der en mindste alder på 16 år for at føre en motorbåd - så check lige dåbsattesten, inden du overlader roret til barnet. 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 bevidst, på lygtepælene langs havnen, blevet opsat affaldsspande med så lille 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 at man ikke anvender kommunens affaldsspande, 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

Endelig skal vi huske, 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 små grill let brænder hul i brædderne og i værste fald sætter ild til brosystemet.

Skal der grilles – og det skal der jo en gang imellem - så tag og anvend de grill pladser, der er etableret rundt om i søsystemet ved broer tilhørende Brosamarbejdet.

Den naturlige spalte

eller: **Manden ved bålet**



Kurt Nielsen

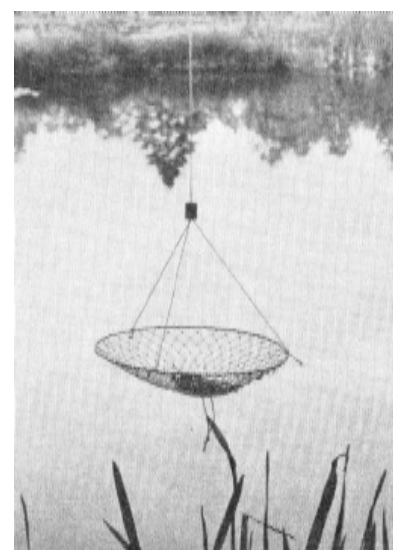
Nu er det jo bare ærgerligt for Jer der ikke fik startet på at lave Jeres egne kryddersnaps sidste sommer. For nu er de nemlig lagret mellem et halvt og et helt år, og vi kan sidde her og nyde resultatet, med en lille ”bim på”, og hvis de

er rigtig gode, kan det måske ende med en lille pind til øret. Ja-men, er det ikke bare herligt! Og hvis vi så til frokost får en god gammeldags marineret spegesild med tyttebærsyltetøj på og selvfølgelig en dram til, så er toppen simpelthen nået, og det kan ikke blive bedre. Nu vil nogle af Jer nok sige, nu rabler det da for ham, tyttebærsyltetøj på sild? Ja, men prøv det, og I får måske en anden mening. Og det skal være rigtige spegesild eller gammeldags modnede, ikke de syrnede lig, som alt for ofte sættes på bordet hist og her, og hvor man så forsøger at skjule smagen med karry og andet snask! Nå, men nu er det sommer, og det skal det selvfølgelig handle om denne gang. Så lad os tage fat på nogle af de utallige muligheder der er for at komme nærmere på, og leve i

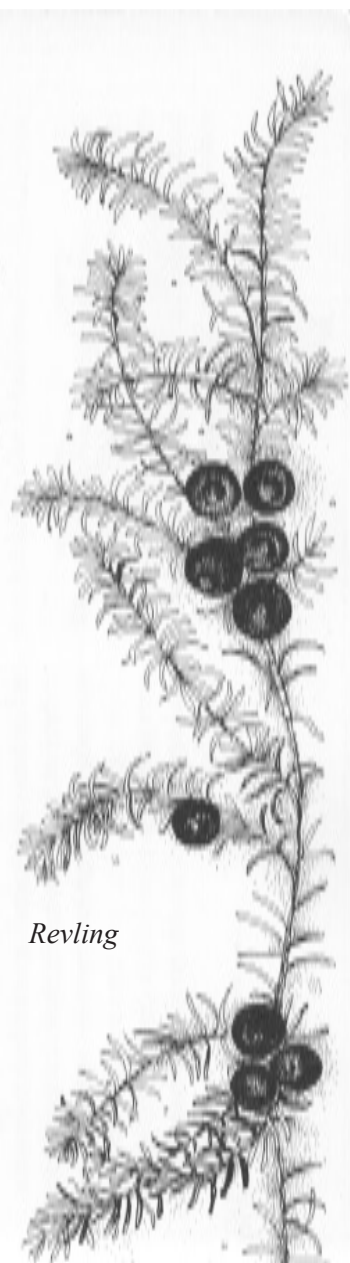
og af naturen.

Hvad har en mand så egentlig brug for, en kniv, en primus eller gasblus og en gryde, samt nogle fiskekroge og lidt strik, så kan han klare sig en god tid uden at være nød til at henlægge jagten til brugsens kølediske. Der er så mange muligheder for at udnytte alt det, som han kan samle i naturen, og fange i vore søer og vandløb. Og hvis så fiskeriet endelig skulle svigte, må han jo ligesom Mikkel se at få fat i en suppehøne i skumringen fra et hønsehus et eller andet sted. Og selvfølgelig gøre det som Mikkel aldrig gør, nemlig at afregne med ejeren. Nød lærer som bekendt nogen mand (og dårlig fanger) at lade sig nøje, sådan er det!

Et stille fiskeri jeg ikke tidligere har omtalt, og som nok heller ikke dyrkes særlig meget her i søerne, er fangst ”husmands hummere” eller krebs, som de egentlig kaldes. De kan fanges på krebsebrikker, og disse kan I sagtens selv fremstille af et par stive ståltrådsringe og noget tætmasket net eller kyllingetråd. Brikkerne agnes ved at binde et stykke frisk rå fisk, eller frisk råt kød fast midt på brikken. Sæt dem på bunden udenom båden, når I ligger fortøjet ved en bro, eller for anker på lavt vand. Krebsene bliver først aktive i skumringen, så dette fiskeri kan fint drives samtidig med, at I nyder aftenkaffen og fordriver aftenen i båden. Brug så bådshagen til at røgte brikkerne med en



4 – 5 gange i timen, så skulle det nok kunne give nogle stykker, så der kan holdes krebsekalads. Hannerne er absolut de største, tag dem, de har helt sikkert gjort, hvad de skulle! De kan kendes på griflerne, som de har på undersiden af halen, og sæt så hunnerne ud igen, så der bliver til slægtens videreførelse. Hannerne er i øvrigt nogle rå og brutale børster, når de parrer sig med hunnerne. Jo se, de fatter om hende med klosaksene, og kaster hende simpelthen om på ryggen og gør det! Men den stilling er jo både kendt og populær over hele kloden, ja selv i Afrika, hvor det dog påstås, at det var missionærene, der indførte den her! Så det var nok ikke helt løvn', når missionærerne kom hjem og fortalte om, at de havde omvendt så og så-mange sorte!!! Som I selvfølgelig alle ved, er bærrerne ved at modne her i juli og august, og der kan samles vilde jordbær, hindbær, kirsebær og blåbær med flere. Man kan



Revling



spise dem lige direkte fra busk og træ, eller også anvende dem på utallige andre måder til syltning, bagværk og kryddersnaps. Der er dog et bær som jeg tror ofte bliver vraget på grund af en lidt tør og fad smag, og det er revlingbærret, eller sortebær, som de også kaldes. Men I skulle prøve at plukke nogle sortebær. I gode år kan de optræde i meget store mængder, så det er hurtige at samle sig en god portion. Når de så er samlet, skal de rystes sideværts således at de største kommer øverst. Derefter ligesom skummer man de store af fra toppen, og spiser dem med fløde og sukker ligesom jordbær. Prøv det, og I vil blive meget overraskede over, at den lidt tørre fornemmelse man får i munden når man spiser dem rå direkte fra buskene er pist væk. Og resten, de mindre bær kan fint syltes, bare kom masser af citronsaft og naturligvis sukker i, så bliver det lige så godt som alt andet syltetøj, jeg har prøvet det mange gange. Og glem ikke at lave en revling-snaps når bærrerne nu er plukket: 1 dl bær dækkes med 2 dl snaps og henstår i ca. 4 måneder. Snapsen filtreres og vinder betydeligt i velsmag ved yderligere lagring i et år's tid, hvorefter den evt. fortyndes efter smag. Er det tidsmæssigt før bær sæsonen er nået, og I skulle glemme at få syltetøj med i provianten når I „bunker“ båden, kan I meget

hurtigt fremtrylle en rosegele af kronbladene fra hunde- og hybenroser.

Her kommer så opskriften på dette: 0,5 l vand og en teske vinsyre bringes i kog, derefter kommer 0,5 l fast sammenpressede rosenblade i, det koges 5 – 10 min under låg. Rosenbladene sies fra, og saften får et opkog med 2 spsk. geleringsmiddel, der er blandet med lidt sukker. Der røres godt i gryden. Gryden tages af varmen, og 0,5 kg melis hældes i og koger ca. 1 min. til sukkeret er opløst. Derefter hældes geleen på glas og stilles til afkøling, såre simpelt ik-å'!

Hvis I vil have noget mere farve på rosegeleen bliver I nød til at lave den hjemme, og ofre nogle af de velduftende røde rosenblade fra haven, og hvorfor ikke, de falder jo af alligevel.

Nu er det også ved at være den tid, hvor kantareller og rørhatte igen vågner, og begynder at stikke deres lækre hovederne op af skovbunden. Men inden I nu begiver Jer ud på bær- eller svampejagt har jeg et godt og efterprøvet gammelt husråd mod skovlus, eller skovflåter som de hedder, som jeg godt vil give videre til Jer. Hvis I følger rådet, kan det mindske chancerne betydeligt for I får flåtbid, og dermed også faren for en borelia infektion. Som I sikkert alle husker, kan man komme til at ligne en bedre skovtroll efter et sådan en infektion, bare tænk på hende der ”Mimi”, som I nok så i flimmerkassen for nogle år siden. Når man færdes meget i skoven kan det jo ikke undgås, at man kommer i berøring med kviste og græsstrå, og der sidder skovlusene på spring for at sikre sig et godt og blodigt måltid.

Her kommer så husrådet, i svampesæsonen, hvor jeg selv færdes rigtig meget i skoven uden for vej og sti, sørger jeg altid for at spise hvidløg hver dag. Nu vil I måske nok sige, det er da lige til

at brække sig over, og det synes skovlusene altså også, og overvejer derfor mere end en gang med at stige på, når man møder dem. Det er i hvert fald meget sjældent jeg får en skovlus på mig, og hvis det endelig er sket, har jeg oplevet, at den vandrede hvileløst rundt efter et egnet sted uden smag af hvidløg. Jeg har også hørt, at skovarbejdere bruger samme gamle husråd, ”hvidløg mod skovlus”, så der er noget om snakken!

Jeg vil slutte af med at ønske alle søens folk og landkrabber en fortsat god sommer, med få stik af myg, hvepse og flåter, men med mange trumfer så puljen af oplevelser vokser sig stor, og er værd at mindes, når sæsonen igen går på hæld.

Kurt

På en bar i Malmø Havn sad en sejler og bællede i sig, samtidig med, at han efterhånden blev mere og mere højroret end de andre gæster syntes om.

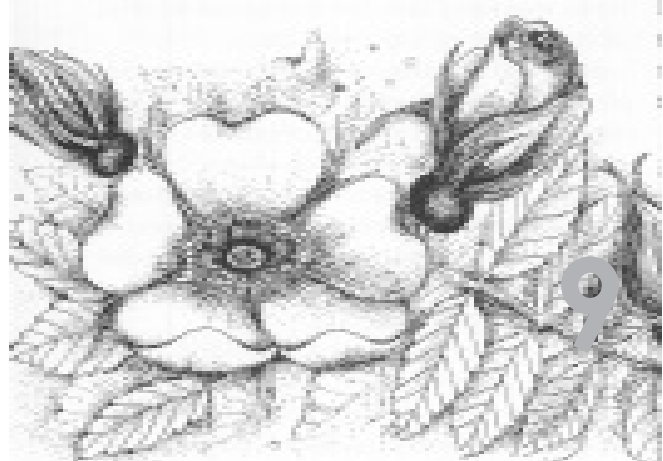
- Hør, sagde en af dem, - Du burde ikke drikke så meget, det er usundt. Tænk på, at der dør flere tusinde svenskere hvert eneste år, på grund af deres alt for store alkoholforbrug.

- Hvad rager det mig? Jeg er



Skovlus/skovflåt

Hunderose





Leo Nielsen

Første år med det nye skib Buster.

Sent på sommeren 2004, en regnfuld og kold aften, begyndte der en snak i vores båd, som vi nu kalder den gamle Buster. Temaet var lidt det sædvanlige, der var for lidt plads i båden, for lidt skabe til det mest nødvendige, og så var der jo denne kaleche, som nu igen stod for en udskiftning. Den var begyndt at gå op i syningerne, og var denne aften mere kold og utæt end sædvanlig. Som aftenen skred frem, kom tanken tættere på, at vi måske skulle se efter en anden båd.

En lang ønskeseddel blev udarbejdet. Noget var absolut et must, noget kunne være rart og noget var i en kategori, der kunne undværes, men som dog var rart at have. Over en vinter måtte vi erkende, at denne båd, fandtes simpelt hen ikke. Af en eller anden grund var den aldrig blevet fremstillet, og vi var nødsaget til at lave ønskelisten om.

Ny ønskeliste: Masser af skabe, bad, slut med kaleche, slut med at kravle på dækket og i seng, et serviceminded maskinrum og selvfølgelig 2 motorer. Vi kom tættere på, og der var værfter, der også havde tænkt således, men priserne var jo ikke til at overskue. En gammel drengedrøm hos skipper kom med i betragtningerne. Hvem husker ikke bådene fra

Hemingways romaner og filmen "Den gamle mand og havet". Vi skulle have en Trawler, en Grand Banks eller en Taiwan kopi.

Jagten gik i gang, og i vores internet tider skulle det vel ikke være et problem at finde sådan en båd. Samtidig blev vores gamle båd sat til salg på nettet. Ingen af delene gik nu særligt glat. Netop efter at vi, en flot lørdag, havde sejlet årets første tur i vor gamle båd, den gik vist nok til Silkeborg, og havde taget nogle salgfoto undervejs, måtte vi konstatere en mislyd i den ene motor. Det behøver vi nok ikke at uddybe, alle ved jo sikkert, at det betød, at båden måtte ud af vandet, og at motoren måtte ud af båden, alt i alt en forsinkelse på tre uger.

Nej, det med at søge ny båd, var jo mere spændende. Valget kom til at stå mellem tre både, som alle var tættest på vore ønsker, men som også havde mangler. Den på en gang mindst brugte, mest beskidte og dårligst holdte blev udset som emnet. (Der skulle jo også være lidt arbejde til vintren). Båden lå nede ved Rhinen i en by der heder Wesel. Sælger forlangte sin pris, og køber gav sit bud. Der var ikke umiddelbart forhandlingsgrundlag, et par uger senere var der en opblødning og præcist på skippers fødselsdag sidste år var vi aftalemæssig ejer

af den nye båd.

En række formalia med penge og så videre skulle så klares af, og en uge senere mødte fru og jeg samt vore to medbragte gæster Ebbe og Vibeke op på havnen i Wesel. Vi skulle overtage båden og sejle den hjem.

Første dag gik med meget "fniderfnadder". Først var der det med pengene. En elektronisk pengeoverførsel fra den lokale bank i Galten til samme bank i Hamburg klares på mindre end et sekund, fra Hamburg og til Wesel varer det en uge. Hvem havde regnet med det? Dernæst var der bådens afleveringstilstand. Det er ikke forkert, hvis jeg forsigtigt antyder at sælger og køber så meget forskelligt på dette. Nå, vi måtte jo videre, og næste dag var der møde med midt tysk nøjagtighed hos advokaten, hvor papirerne skulle underskrives efter først at have været oplæst for både køber og sælger. For køber endog to gange, fordi der under oplæsningen opstod tvivl om, hvorvidt køber havde forstået den tyske jura. Forholdet blev forklaret meget omhyggeligt til køber forstod meningen, og hele kontrakten blev oplæst igen, nu i ubrudt ordstrøm. Den meget talende advokat var absolut ikke til afbrydelser.

Efter denne formiddag kunne vi så gå ombord som ejere, og skipperinden kunne indvi båden med en smøg, sikkert den første der er røget i båden overhovedet. Dagen i forvejen havde sælger sat sig imod dette, da det endnu "juridisk set" var hans båd.

Skipper skulle så ud at indøve sejlmanøvre med det nye skib, og den var jo sandt at sige "lidt større end den gamle båd". Der var også en betydelig trafik på Rhinen, så uden at skipper bryder sig om at være en kryster, var der betænkeligheder. Vi fik den aftale med sælger, at han sejlede båden gennem første sluse, fra Rhinen og ind på kanalnettet. Herefter var der mere roligt vand at øve sig på. Sikke en tur. På Rhinen gik det fint frem til slusen. Sælger brugte

stort set ikke roret, lidt op og ned med motoromdrejningerne på henholdsvis styrbord og bagbord motor, var nok til at styre båden. Slusen blev kontaktet over VHF radioen, den var klar, så vi kunne sejle lige ind. Sælger havde dog ikke orienteret slusen om, at vi jo endnu havde et par kilometer til slusen, så de var ret utålmodige da vi nåede frem. Nu kom så opgaven, sælger skulle sejle båden ind på den ret snævre plads i den ret fyldte sluse, og hvilket cirkus, båden sejlede først mod den ene side, så mod den anden, var henne at røre den foranliggende båd og endte til sidst kilet på tværs i slusen. Medens slusningen foregik, forsøgte gasterne, at få skuden rettet lidt op så den i det mindste kunne komme ud slusen, når den var tømt for andre både. Der var flere, der havde fået arme og fingre i klemme, så der var en mærkelig stemning ombord.

Omkring 500 meter ovenfor slusen var en lille havn, der ville vi ind. Sælger forsøgte sig igen med manøvren, resultatet var ikke stort bedre end ved slusen. Broen blev påsejlet et par gange, og folk på land måtte til sidst gribe båden. Hvad var det for noget vi havde købt?, og kunne vi overhovedet sejle den hjem?

Vi havde valgt en havnedag, fordi det var absolut nødvendigt med en kraftig rengøring i båden, inden vi overhovedet kunne opholde os der. Vi havde følgebil med på land, og der blev læsset adskillige læs til lossepladsen som det første. Herefter stod den på rengøring og reparation af en utæt søvandspumpe.

Næste eftermiddag var vi sejlklar, det vil sige, vi skulle lige have vand på. Havnens vandslange var for kort så vi måtte flytte båden. Vi kunne hale den derhen, men skipper mente, at han kunne lige så godt springe ud i det. Pælene i havnen var kraftige, så de ville næppe knække, og øvelse skulle der jo åbenbart til. Flytningen forløb nu fint, lidt langsomt og

forsigtigt og uden bump. Jeg tror skipper rankede sig en hel meter. I hvert fald var tanken der, at selv om anløb skulle kikse undervejs, så var det sikkert vanskeligt at lave det værre, end de to demonstrationer sælger netop havde præsteret.

Optanket med vand selvtilid og optimisme sejlede vi nu mod næste sluse, en lille time i solskin og flot vejr, vel nok det bedste vejr på hele turen.

Fremme ved slusen var den røde lampe tændt, og vi måtte vente, igen et rimeligt anløb ved ventebroen. Da lyset skiftede til grønt, og vi gik ud fra broen, tog pokker ved bådens manøvrevene. Midt i forhavnen til slusen ville båden hverken det ene eller andet. Oppe ved slusen må de have undret sig over denne sportsbåd fra Danmark, som ikke vidste, hvad han ville. Båden kunne ikke styres, roret var fuldstændig uden virkning, og vi måtte gå tilbage og ind til broen for motorerne alene, det gik jo også. Denne opgave havde skipper også prøvet med den gamle båd. Men genvunden kontakt til land måtte fejlen findes. Det viste sig, at i sådan en Taiwanbåd er forbindelserne fra rattet til rorpladerne, en sindrig konstruktion at kæder og aksler, som løber gennem det meste af skibet. Efter nogen søgning kunne vi se, at en kæde var hoppet af et tandhjul helt bagerst i båden og langt inde under vandtankene. End ikke en meget lille kinamand havde mulighed for at komme derind. Nu var gode råd virkelig dyre, men når nøden er størst er hjælpen jo som sagt nærmest. Nede i stuverummet hvorfra skaden kunne ses, men ikke røres, lå der en legetøjspagaj med en udskæring i selve årebladet. Med denne i strakt arm, var det lige akkurat muligt at lægge kæden på plads på hjulet. Praktisk at der sådan medfulgte specialværktøj. Årsagen til at kæden var hoppet af var, at en befæstigelsesbjælke af træ under vandtanken var



rådnet væk, og at kæden derfor ikke kunne strammes. Nå, med to håndværkere ombord blev en nødreparation lavet efter de for hånden værende søms princip og nogle dage senere, hvor vi fik bragt nogle materialer og forbedret roret på mere solid vis.

Første store punkt til kommende vinterarbejde var sat på listen. Styresystemet skulle totalt renoveres. Det var nu også klart, hvorfor de to første anløb med sælger gik så skævt. Sælger visde at hvis han brugte roret for hurtigt og for meget, ville kæden falde af. Denne risiko turde han ikke løbe. Vel overstået strabadserne gik turen videre. Båden sejlede fint, der var lidt rysteri fra den ene skrue, det vidste vi i forvejen, men styrbord side var fin og i orden, så denne kunne jo fortrinsvis trække læsset. Båden var fin at være på, og der var nok at se til og på. De første dage gik med skiftevis rortørn og rengøring. Der var en række dage, der var ret ens. Vejret var også ret kedeligt, tåge, finregn og køligt, så det lignede ikke meget en Rhintur, men hvad gjorde det, vi skulle jo bare hurtigst muligt til Danmark.

5 dage senere passerede vi Travemünde, og var nu i Østersøens salte vand. Der skulle planlægges kurser og vurderes på vinden. Valget blev, at det var mest komfortabelt at gå øst om Fehmeren og gennem Storebælt. Kursen blev sat, rorsmanden på plads og der var udsigt til en flot tur. Men, men, men, vi var kommet i



Kystvagtens søgelys. Et af de større tyske kystvagtskibe på patrulje i Østersøen, vendte pludselig rundt og sejlede langsomt og skulende efter os. Det varede ikke 5 minutter før vi blev opbragt af en gummibåd fra skibet. To mand gik ombord på Buster og den tredje blev i gummibåden. Alle papirer skulle forevises, men derudover var der ingen problemer. Efter ti minutter i båden og et telefonopkald til moderskibet forlod de os med et ønske om god tur hjemover.

Gennem regn og blæst, tåge og en smule sol gik det nu mod Danmark. Nord for Endelave havde vi nogen radiokontakt om vejret omkring Århus, og det var vist nok bedre at anløbe Tunø for natten og derefter vurdere situationen. Vi gik mod Tunø, og der var en vældig modtagelse, Orca og Corona lå og ventede i havnen, og der var flag og champagne på broen. Det var en modtagelse der ville noget og båden blev rigtigt indviet som dansk fartøj denne aften.

Videre mod Århus næste dag. Der var ret beskedent et par småting, der skulle ordnes så hurtigt som muligt. Båden var stort set uden udstyr for sejlads på havet, og

det skulle der laves om på inden sommerferien, som allerede var planlagt til Skærgården nord for Göteborg. Først måtte båden på bedding. Rysteriet fra skrueerne måtte ophøre, det var ikke umiddelbart muligt af fremskaffe en ny skrue til styrbord side, så den gamle måtte afmonteres og sendes til Korsør. Båden kunne ikke blive stående på beddingen, men måtte i vandet indtil ny skrue var fremme. Ikke noget stort problem i dette, der var jo mange andre småting som nyt køleskab, nyt komfur, nyt varmeanlæg navigation osv. To uger senere var der en ny skrue klar, båden kom igen på land for en kølhaling, og skruen kunne monteres. Båden var nu sparsomt klar til ferieturen, og den fungerede fint resten af denne sæson, dog må jeg nævne at listen over nødvendige og ønskede reparationer voksede betydeligt og var alenlang til november, hvor båden kom på land. Turen til Sverige og sejlturene i sensommeren på Århusbugten vil jeg ikke beskrive her, blot nævne at den var virkelig super, og absolut ikke sidste gang vi gør dette.

I november kom båden så på land, og reparationsarbejdet kunne virkelig begynde. Det var jo næsten som at renovere et gammelt hus. Man afmonterer noget for istandsættelse, men konstaterer hurtigt, at det der dukker frem nedenunder også skal istandsættes. Ambitionerne var ret store i november, men allerede i december så noget af projektet ret kompliceret og tidskrævende ud, og hvad der var en forventning, om at kunne klares på et år eller maksimalt to, blev nu mere realistisk til, at det sikkert tager en tre til fire år.

I april skulle der så forsøges med en søsætning i Ry. Det forløb nu ganske fint, blot dette at der skulle to lastbiler til opgaven, og at der ydermere skulle en følgebil med. Tre vogne med gult blink, blot for at sætte en båd i vandet. Det var nu ret så spændende, og det var også spændende hvorledes

båden var at sejle med på søerne. Den fylder jo trods alt lidt mere, den stikker lidt dybere, og den vejer lidt meget. Den har nu på intet punkt skuffet. Dens manøvreererne er ret god, og det er ikke vanskeligt at sejle ind til broerne. Vanddybden hindrer dog ind imellem at vi kan komme så tæt til land som ønsket, men alt i alt ikke et stort problem. Som det flydende sommerhus den jo er, er den helt velegnet på søerne, og kølvandsbølger? ja! det er jo ikke noget, som Buster kan frembringe.

Båden i teknik.

Bådtypen kaldes en Trawler. Konstruktion og ide er af amerikansk oprindelse, men alle er stort set bygget i østen. Den originale type hedder Grand Banks og blev fremstillet i Singapore. I Taiwan er der bygget et stort antal kopibåde. I store træk ens med mindre varianter i indretningen, men med meget store forskelle i håndværkskvalitet. Navne som CHB, Marine Trader, Eurobanker og Universal Litton er alle fra Taiwan og der kan nævnes mindst 20 andre. Alle handelsnavne for både med en fælles oprindelse. Ofte er basisskibet lavet samme sted, dvs. skrogunderdel og motorinstallationen. Herefter er arbejdet udliciteret til en kineserfamilie, som flytter ind i båden og færdiggør apteringen. Derfor de store forskelle i håndværket

Buster er fra Taiwan og leveret til Sydtykland i foråret 1983. I 1997 skifter den ejer, og har sikkert dengang været en pæn båd i hel original stand. Den rykker nu lidt op ad Rhinen til en sand katastrofe, op til Wesel, hvor vi købte den i 2005. Denne ejer har overhovedet ikke spekuleret i vedligehold. 8 år uden denne tanke. Der var eftermonteret noget udstyr, som nok kunne bruges i havnen i Wesel, men som helt sikkert var bedre egnet hjemme i huset og haven. Monteringsarbejdet var



noget ”klamp” og det meste fungerer ikke. Nå det kan der jo rettes på.

Båden har aldrig været på saltvand før vi overtog den.

Buster er 36 fod lang 13 fod bred og har en vægt på ca. 15. tons. Båden er af glasfiber, vist nok det man kalder håndoplagt. I hvert fald har der været nogen rysten på kineserhænderne, da det kan ses mange steder, med et elendig håndværk.

Derimod er træværket værd at nævne. Det meste er massiv Burma Teak. Enkelte steder er der anvendt finer i en slibebær tykkelse.

Den er udstyret med to Ford motorer på hver 6,3 liter med en ydeevne på 125 hk. Den ældste motor, for den ene er udskiftet på grund af en frostsprængning, har sejlet 1500 timer, den nyeste motor har sejlet 600 timer. Alt i alt er de jo nye og næppe tilkørt. Motorerne kører ikke så hurtigt, mellem 1000 og 1500 omdrejninger er en god hastighed, så sejler båden mellem 5 og 7 knob. Maxfarten er? 78,5 knob.

Båden er indvendig indrettet med en centersalon, en forkahyt og en agterkahyt. Begge kahytter har eget toilet. Agterkahytten har også bad.

Der medbringes på langtur 1000 liter vand og 1600 liter dieselolie. Så det er ikke nødvendigt at komme til land hvert døgn. Der kan sejles mellem 800 og 1000 mil på brændstofmængden.

Udvendig. Fordæk, agterdæk og flybride. Alt med solide rækværk. Mast og bom er ikke beregnet for sejl. Det er en kran, som er beregnet for at løfte den store tun eller sværdfisk op, som kan fanges i nogle af de områder hvor bådtypen har sin største udbredelse. Fjernøsten, USA, Australien, Canada, Alaska og lidt i Europa.

Leo



Bestyrelsesmødet d. 4. April.

Aldrig er så mange blevet trakteret med så lidt!! Da bestyrelsen forlod klubhuset to timer før normalt, så de ud som havde de fået en spand koldt vand i hovedet. Flere af bestyrelsesmedlemmerne havde ikke fået aftensmad inden mødet, for de plejer jo at få en lille anretning efter mødet.

Leo foretog på stående fod et hurtigt regnestykke, og fandt frem til, at han gennem årene havde deltaget i 144 bestyrelsesmøder, og at han aldrig havde været ude for noget lignende. Meget af tiden på dette møde blev brugt på at mobbe den formastelige. Og så netop dette møde, som var den nye formands første. Vi må da ikke håbe, at han allerede takker af p.g.a. dette katastrofale udfald af mødet.

Og hvad var så årsagen til at bestyrelsesmedlemmerne forlod dette møde med slunkne maver, matte øjne og ganske kraftsløse, p.g.a. manglende kalorietilførsel??

Jo, årsagen var den, at det ærede medlem sekretæren, ganske enkelt havde glemt, at det var hans tur til at sørge for forplejning!!!

På trods af denne utilgivelige handling, blev det alligevel pålagt sekretæren at sørge for forplejning til næste bestyrelsesmøde. Jens, ved du godt at der er noget der hedder en KVAJEBAJER???

N.B. På bestyrelsesmødet d. 2. Maj havde samtlige bestyrelsesmedlemmer en lille madpakke med, for alle tilfældes skyld. Men retfærdigvis skal det nævnes, at sekretæren havde husket at sørge for forplejning. (Eller var det fruhen)!!!

Hørt på havnen: Har ”Vand-Hans” fået ny båd???

Næ, det tror jeg da ikke, hvorfor spørger du om det???

Jo, for der ligger en båd ved bro C, der hedder ”Fru Jensen”!!!



Man føler sig altid meget velkommen, når man ankommer til en bro, hvor der ligger en eller to både, der optager mindst 3 pladser hver. En „RY-PARKERING“ (parkering på langs af broerne), som det kaldes i åens nedre løb, bliver mere og mere almindeligt



SLADREBÆNKEN

Fredag d. 19. Maj kl. 09.00, mødte 7 friske hygiejneassistenter op i klubhuset til hovedrengøring. Ja, den 7. Kom først da vi ringede efter hende, hun havde helt svedt det ud. Der blev skrubbet, skuret, pudset og poleret. Ikke en krog blev overset, ikke et spindelvæv ladet tilbage, selv ølautomaten indvendig fik en omgang. Jo, der blev gået på med krum hals. At gå på med krum hals, betyder at "gå til angreb", ligesom en tyr, med hovedet sænket som til at stange, og derfor med halsleddet bøjet eller krummet. Det beskriver udmærket vores arbejdsstilling. Ved 13-tiden var vi færdige, og vi sluttede af med dejligt smørbrød. Vi var alle enige om, at Hardy holder klubhuset rigtig pænt, og selvfølgelig hjælper alle, der bruger klubhuset, til med at rydde op efter sig.

Leo var så uheldig at tabe sine briller ved slæbestedet, den dag "Buster" blev søsat. De blev først fundet, da vognmanden var kørt, og brillerne kørt over. Heldigvis havde Leo et par i reserve, men med dem så han bare ikke så "godt ud". Han havde i hvert fald ikke set, at flaget på "Buster" vajede i tre dage (og nætter), indtil en behjertet sjæl bragte det ind på havnekontoret. Leo havde heller ikke set, at en af fenderne på "Buster" manglede. Den blev observeret flydende rundt inde i havnen et par dage efter søsætningen. Leo har nu fået nye briller, og han ser "godt ud" igen..

Kært barn har mange navne. Tag nu f.eks. Frank og hans båd "Martine". Af mange kaldes Frank nu "Hurtigsnitteren", og hans båd benævnes "Yo-Yo-en".

Vi er mange der kender årsagen til disse navneskift, men alle læserne skal selvfølgelig orienteres.

Båden søsættes, Frank her selvfølgelig kontrolleret alle ventiler forinden, ja, ikke nok med det, han har oven i købet mindet andre om, at de endelig skulle huske at kontrollere søventilerne, inden bådene søsættes.

Nå, men Frank's båd flyder, og alt er fint. Men inden længe viser der sig en våd plet på tæppet. Hvor i den hellige kofil-nagle kommer det fra, siger Frank til sig selv. Løfter tæppet, åbner en lem, og ser til sin undren at der sidder en ventil han ikke anede var der. Han strammer ventilen, skidtet knækker og nu fosser der vand ind. Frank springer på land, finder en pind, har heldigvis en lommekniv, og får så meget hurtigt snittet pinden til og stoppet den i hullet. Han ringer til Karsten (som netop havde sat sig med en fyraftensbajer), men som den flinke mand Karsten er, kører han selvfølgelig til Ry (igen). Franks hår stod efterhånden lodret. Men alt endte godt, båden kom op, blev repareret og søsat, (igen), og Franks hår faldt på plads. Nu har Frank en pose træpropper lig-

Ry Bådlaug byder velkommen til:

Alice og Tony Andersen Herning, Jan Elmholdt Herning, Knud Larsen Odder, Sune Quist Ny-Solbjerg, Michael Justesen Hørning, Gert Ilsø Hammel, Henrik Pedersen Galten, Michael Jensen Galten, Morten Eriksen Silkeborg, Anders Kildegaard Pedersen Silkeborg, Poul Krogh Silkeborg, Folmer Andersen Kjellerup, Carsten Johansen Sorring, Ninna og Torben Thanning og Gissel Ans By, Torben Kahr Them, Leif Westergaard Skanderborg, Jytte og Kresten Skou Skanderborg, Jonas og Jette Persson og Riis Skanderborg, Morten Pedersen Skanderborg, Jes Sønder Låsby, Poul Erik Riis Ry, Ove Frost Sørensen Ry, Lars Nielsen Ry, Peter Møller Ry, Kim B. Hansen Ry, Elin og Poul Dugaard og Hoieby Ry, Ole Holm Lucassen Ry, Morten Daugbjerg Ry, Frode Hansen Ry, Steen Holst Nørre-Snede, Kjeld Nielsen Ulstrup, Eva Overby Gjærn



Morten Damholt

Broholdet 2005 / 2006.

Vi startede op den første weekend i dec. 2005. Der er ca. 20 mand på holdet, heraf 4 nye medlemmer.

Planen var udbygning / forlængelse af bro F med 10 meter samt vinger. 6 nye 3-meter pladser.

Vi fik en stor overraskelse allerede den første dag. Der skulle bankes en pæl på 10/12 meter ned, men den var ikke lang nok, så den måtte forlænges med 6 meter. (Der er 3,5 meter dybt. Den gamle rambuk kæmper bravt, den optimistiske formand har fået en lidt for stor pæl hjem, 30 cm. i top, og over 50 c. i bund. Den 5 mand store besætning giver sig til at synge : ”Vi står i røg og damp ved højen mast”, mens de springer rundt for at holde bukken på ret køl. Den dag var formanden ikke en HELT, (heller ikke den dag).

Så er det jo godt at vi har det gæve og rutinerede sav-hold, bestående af, Jørgen Post, Verner D., samt mini-hjælpere på skift: Vand-Hans med traktor (hans Audi), og Jonny G.T. Jonny blev senere forflyttet til bukken og broen, da de ældre herrer på blot én formiddag havde kørt ham trætt!!!

Hvordan Hans holdt ud, fortæller historien ikke noget om. Nå, arbejdet skrider stille og roligt frem, lørdag efter lørdag. Nogle på holdet har udtalt, at det går



bedst, når formanden er i sommerhus eller på skiferie.

Der er sket lidt omrokering på holdet. Formand Hardy er gået på halv tid, han deler morgenkomplet'en med T-Kurt, (således at de ikke bliver stressede). Hardy er den eneste af de to, der kan trække opvasken ud til kl. 10.00, (øl-tid), nogle mener han er gået Ole M. i bedene, forstået, at man kan stille sit ur efter ham. Hardy går stadig under navnet ”Gammelnok”. Men han er ikke mere alene om titlen ”vinterbader”. Det kan maler-formanden Per Brolund tale med om, den dag ”Jomfruen” smed ham af. Han var nu ikke den eneste, der blev våd, Vand-Hans og Jonny G.T., (senere kaldet Lap-pedykkeren), var også på vej ud på den ”blå hylde”. De to lystige svende var ved at lægge sidste hånd på Jonnys vinge (broende), siddende i den røde super-jolle, (lånt af Fiskeriforeningen). De skulle lægge et stykke tømmer op, men den ellers så fine jolle, var ikke så stabil som formanden havde lovet. Da de to svende satte sig i samme side, ville jollen også til den side. Hans måtte holde tømmer, jolle og sig selv fri fra overfladen, mens den knap så heldige Jonny fik hovedet under vand, mens kroppen dog stadig

var i jollen. Heraf navnet ”Lap-pedykkeren”.

Andre mener at det var med vilje han kiggede under vandet, for måske at finde det 1000-kr.-batteri, som formanden forinden havde lagt på den ”blå hylde”. (I kampens hede). Men der var endnu én, der ville mærke vandtemperaturen denne vinter. Den ellers så rolige Tommy Meldgaard skulle skynde sig af bukken, ville bruge formandens lille jolle som gangbro. Dette resulterede i, at jollen gik bagover, og Tommy fik våde sokker.

Det var lidt om vandhundene. På tablisten i år kom vores ellers så gode kæde (den, man har rundt om pælen når den hejses op), den kæde, som var næsten lige så gammel som bukken. Så var det godt, at et medlem af holdet kunne skaffe en ny og stærkere, mente han. Men den gode Bjarne måtte tro om igen, for da formanden skulle vise, hvordan man lige trækker en pæl op. Først gik kæden, så gik wiren, og så var den dag slut. Så Bjarne måtte på den igen. Nu har vi ny kæde, extra stærk, og helt ny wire på bukken, så 2007, kom bare an...

Morten

Afs.
Ry Bådlaug
Siimtoften 13
8680 Ry

Farvel til bådbyggeriet.

Så forsvandt endnu et håndværk fra Ry – bådbyggeren lukker og slukker, og vi kan ikke længere bryste os af, at vi i Ry har en bådbygger med både værksted og forretning.

Nu ved jeg godt, at Jørgen 'Bådbygger' stadig bliver boende her i Ry og som altid gerne giver en hånd med, men det er ikke en bådbygger der overtager foretagenet og driver det videre. Mon ikke mange vil savne det sted, hvor man lige kunne gå hen og købe en fender eller redningsvest eller hvad man nu sådan lige står og mangler, måske bare et godt råd – eller den mulighed om vinteren at kunne leje sig ind på værkstedet for at lave en større eller mindre reparation eller vedligeholdelses operation. Pladsen har da også for mange været en vinteroplagringsplads.

Selv om alle disse ting vil blive savnet, så er det måske mest vemodigt, at selve håndværket forsvinder fra søområdet.

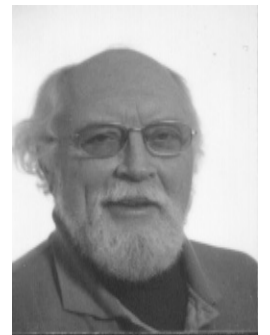
Mens restaureringen af Gl. Turisten stod på havde redacturen rig lejlighed til med videokameraet at følge bådbyggerhåndværket, og det var bestemt ikke uinteressant at se, hvordan plankerne blev banket på plads og bagefter kalfatringen, eller hvordan lønningens / rælingens samlinger blev lavet – det er så heldigvis dokumenteret og bevaret for eftertiden.

Redaktionen ønsker selvfølgelig Jørgen 'Bådbygger' alt mulig godt i mange år som efterløner/pensionist.

Med håbet om en god og varm sejlerperiode – det trænger vi i skrivende stund til –

Ønsker den gamle redacteur

God sommer



Niels Hovgaard

