

BLAD NR. 3/02
SEPTEMBER



Ankret





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:	Søren Nikolajsen	86951313
Broudvalg:	John Pedersen	86890452
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
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 Mogens Weigelt
Havneassistent Kim Würtz

NYE MEDLEMMER - DET ER OGSÅ OS!

Redaktion:
Else Jensen
Hanne Thykier
Jens Hvass
Kurt Nielsen
Birger Madsen
Niels Hovgaard
(Ansvarshavende)

Forsidebillede:
Sommer i Ry

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. Dec. 2002**

Vigtige telefon numre

Vandforurening (begrænset/lokal):

Ring Ry Kommune,
Teknisk Forvaltning
Tlf. 86 89 15 55

Udenfor kommunens åbn-
ingstider ringes til chefen for
Teknisk Forvaltning
Knud Martin Kjeldsen
Tlf. 86 89 31 12

Vandforurening 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 Ko- mando

SOK: Tlf. 89 43 30 99

Havnefogeden Horsens

Tlf. 20 80 13 38

Amtsregistrering af både/ afmelding/ændring

ring til Birthe Sandgård
direkte Tlf. 89 44 67 89

Gæsteregistrering af både

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



Leo Nielsen

Formanden har ordet !

Sommersæsonen er alt for hurtigt forbi og pludselig sidder man og skal skrive lidt om bestyrelsens planer og ideer for den kommende vinter. Med det vejr, og de mange sommeroplevelser vi har haft, kan det være en yderst vanskelig opgave at samle tanker om is og sne, vinteropbevaring og vinterreparationer. Nå, der er jo ikke noget at gøre ved det, det er jo det samme hvert år.

Det er nu ikke fordi der ikke er sket bemærkelsesværdige udviklinger i Ry Bådlaug her over sommeren.

Vi kan glæde os over, at medlemstallet efter et dødvande i foråret igen er oppe på, og lidt over, hvad vi sædvanligvis ser på denne tid af året. De nyindmeldte medlemmer har i år medvirket til en drejning af de efterspurgte bådpladsstørrelser. Efter at vi i snart mange år konstant har stået overfor ønsker om større bådpladser. Ønsker, som jo ofte var svære at efterkomme, når havnen har en begrænset udstrækning og jo også gerne skulle indeholde samme antal både. Så mærker vi nu, at efterspørgslen mere rettes mod de mindste og midterste pladsstørrelser, hvilket jo er særdeles hensigtsmæssigt.

Noget tyder også på, at der blandt de nye medlemmer er et stigende antal både på trailere, hvorfor det nu er mere aktuelt end nogensinde at få renoveret slæbestedet, og få system på trailerparkeringen.

Netop omkring slæbestedet står bestyrelsen med et dilemma, som vi gerne vil debattere ved

den kommende klubaften ”Møde med bestyrelsen”. Sagen drejer sig i det væsentligste om valget mellem to løsningsmuligheder for slæbestedet med relation til, hvor store både slæbestedet skal kunne bære.

Den ene mulighed er at renovere slidsken igen og herefter fastsætte, og hårdhændet håndhæve, at der er en maximal tilladt aksellast. En anden vej er at etablere et slæbested, der kan bære et akseltryk på 8 til 10 tons, hvorefter enhver restriktion er overflødig.

Vi har jo stadigvæk en mindre udvidelsesmulighed for en af broerne, Bro F, men udviklingen i efterspørgslen af pladsstørrelser gør, at der ikke er behov for denne udvidelse lige i øjeblikket. Det er jo også godt at have en pladsreserve i baghånden.

Der vil nu alligevel blive noget broarbejde i den kommende vinter idet der skal laves endnu en handicapbro ved bro C, og der er et par landfæste der skal renoveres. Der er således fortsat noget at gøre på havnen vinteren igennem.

Vi har her i sommer konstateret et problem med den nye vejføring forbi Skimminghus. Forbikørselshastighederne er ved at være noget, der kan gøre sig på baneløb. Vi har set bil med trailer i så høj fart at trailens hjul slap vejen over flere meter. Vi skal have den hastighed ned inden vi står med en ulykke. Jeg vil på det kraftigste opfordre alle medlemmer til at tænke meget over kørehastigheden ned forbi Skimminghus og havneområdet. Der er trods alt mange fodgængere i området,

vejen er jo fra før skimminghus og helt ud til skimminghøjpladsen kombineret vej/cykel og gangsti, som også benyttes af børn i redningsvest.

Vi har samtidig taget kontakt til både kommune og politi for at få opsat skilte i retning af 20 eller 30 km eller måske sivegade/legegade. Når der er klaring på, hvilken skiltning der er optimal, vil den blive opsat og vi vil herefter bede politiet holde øje med at skiltningen overholdes.

Vinteropstilling af bådene er nu nært forestående. Skimminghøjpladsen har fået en færdigafpudsning således, at den nu er planeret ud, hvor der har været sætninger efter sidste års anlægsarbejde. Der er samtidig lagt et lag vasket ral på pladsen, således at der nu ikke mere slæbes så meget snavs med op i bådene.

Vi har ikke lavet en fast forskrift for, hvorledes bådene skal stå på pladsen. Vi har hidtil fundet, at det ikke var nødvendigt, idet pladsen jo fortsat er stor nok til at rumme bådene. Jeg vil imidlertid godt komme med et par begrundede anbefalinger.

Indkørselsvejen er ikke i midten af pladsen. Det vil derfor være fordelagtigt at de store både placeres ud mod søen, og de mindre både placeres over mod banesiden.

Vendes bådene med stævnen ud

mod hegnet opnås to fordele. Dels kan bådene sættes tættere på hegnet, stævnen kan endog gå ind over hegnet, dette giver mere plads midt på pladsen, måske til en ekstra række. Og dels letter denne placering opsynet med pladsen og bådene. Vi skal jo ikke overse værdien af, at når bådejere er ude for at se til egen båd også lige lægger mærke til at kalechen eller presenningen på båden i hjørnet sidder lidt mærkeligt, og kontakter havnekontoret eller ejeren.

Til slut vil jeg erindre om klubaftenen ”Møde med bestyrelsen”. Her har jo alle mulighed for at stille forslag om alt vedrørende Ry Bådlaug og Ry Marina. For at vi fortsat kan finpudse på vor perle af et fritidssted, er der god nytte i at vi mødes og diskuterer tingene, så alle synspunkter kommer med.
Leo

Quizen stopper

Som sædvanlig vandt Kirsten Jensen en flaske rødvin. (Det var den eneste besvarelse.)

Redaktionen

Ole har desværre besluttet at udtræde af redaktionen, forhåbentlig kun for at holde en pause. Til gengæld indtræder Kurt Nielsen, (Te-Kurt) der efterhånden har skrevet en række artikler til ANK'RET, og Birger Madsen indtræder som fast fotograf for ANK'RET. Vi byder de nye medlemmer velkommen og takker Ole for en god indsats og hyggelige stunder gennem årene.

Ole kan nu sige, at der skal hele 2 til at erstatte ham.

Redaktøren

Ry Bådlaug byder velkommen til nye medlemmer

Benny Sølvsten	Vanløse
Henning Clausen	Herning
Ib Larsen	Ikast
Jørgen Peter Graugaard	Hinnerup
Max L. Nielsen	Harlev J
Claes Bonde Nielsen	Galten
Bent Vixø	Stjær
Flemming Dybbøl	Galten
Jan Jørgensen	Galten
Thorkild Jonassen	Galten
Knud Gloggengeisser	Silkeborg
Finn Elisiusen	Silkeborg
Svend Holm	Silkeborg
Ejner Johansen	Them
Knut Sejthn	Skanderborg
Jørgen Skovsen Nielsen	Svejstrup
Frits Vendebæk	Ry
Kim Bossoow Sørensen	Ry
Torben Justsen	Ry
Henrik Degn	Ry
Knud M. Jensen	Ry
Flemming Enggaard	Ry
Kjeld Østergaard Hansen	Hovedgård
Robert Madsen	Brødstrup

Blandt cykler og indkøbsvogne var der også kabel/trådmateriale i havnen - formentlig udlagt i den „gode“ hensigt, at det skulle snoes om en nærgående skrue, så den kunne sidde rigtigt godt fast.



Jens Hvass

Søndag den 17. juli – en skøn sommeraften kl. 1845 var havnen fuld af gæster, dels på grund af det gode vejr, men også fordi der kl. 1900 var koncert i pavillonen på havnen.

Freden og hyggen blev dog sat på en hård prøve, da en Nordkap 17 gæstebåd med 4 voksne og lige så mange børn kom susende ind i inderhavnen nær rutebådene.

Båden forårsagede så store bølger, at disse var ved at smadre de både, der lå fortøjret langs betonkajen. Ved mobilisering af al sin rå styrke reddede Hardy sin egen båd for skrammer, men båden der lå bag Hardy, og som var ubemandet, vippede så meget, at fenderne kom over kajkanten. Da båden vippede modsat tog skrogsiden et par ture op og ned over betonkanten. Derved fik båden en del lodrette ridser, der absolut ikke pyntede på den ellers flotte glasfiberbåd.

Straks Nordkap'en selv nåede ind til kajen sprang alle mændene fra borde og styrtede ind til kanten af den gamle vej, hvor de flot opmarcheret pissede på rad og række – uden hensyntagen til de mange, der nød madvarer og diverse ved havnekiosken, de mange, der havde taget opstilling ved pavillonen og endelig alle dem, der gik på stierne frem og tilbage. Springvandet i Silkeborg var småting i sammenligning med, hvad de herre kunne præstere.

Hvor primitiv kan man være???

Jeg fandt det herefter passende at ”sludre” lidt med skipperen på Nordkap.en. Det kunne jo være opportunt at vide, hvorfor han

Gak ikke ud og gør ligeså.

var fritaget for at sejle med gæstenummerplader. Nå – det viste sig, at han ikke var fritaget for dette, men han syntes bare, at det var mest passende, at nummerpladerne lå gemt inde i forkahytten!! Båden var åben og meget over-skuelig, og mit søgende blik faldt ikke over skyggen af så meget som en eneste redningsvest. Det viste sig da også, at der hverken var redningsveste til hverken børn eller voksne!!

Når jeg nu var faldet i snak med den gode skipper, kunne det være helt morsomt at se, hvordan et ”speedbåds-kørekort” ser ud – for et sådant skal mange bådejere jo have på sig fra og med 1. juni 2002.

Skipper havde sandelig intet speedbåds-certifikat – for en god kammerat til ham havde da fortalt,

at han må sejle med – i dette tilfælde 30,4 – hvilket igen ganges med 1,36 for at omregne til effekt i HK – i dette tilfælde max 40 HK. for at sejle uden ”speedbåds-kørekort”.

Som forbrugeroplysning skal oplyses, at dagsprisen for sejlads uden ”speedbåds-kørekort” udgør den nette sum af kr. 3.000 med en betalingsfrist på 3 uger.

Ved min efterfølgende snak med et besætningsmedlem på Ry Rutebåde kunne denne oplyse, at selvsamme Nordkap om eftermiddagen havde gjort farvandene længere vest på utrygge hele eftermiddagen. På et tidspunkt trak båden op gennem Allingå med anslået 15 knob – og med så store hækbølger at en kano med en mor og hendes 2 børn vippede rundt og måtte svømme i land. Dette



at han i hvert fald ikke var omfattet af kravet til speedbåds-certifikat.

Hans Nordkap var 17 fod lang og forsynet med en 45 HK benzinator – så i hans tilfælde indtræder kravet til speedbåds-certifikat ved en motorkraft på 40 HK.

Regnestykket ser således ud: Da en fod er lig med 30,48 cm er båden (17x30,48) 5,18 m lang. Formlen er herefter således LOA x LOA plus en konstant på 3 (5,2 x 5,2 + 3) hvilket giver det antal

opdagede besætningen i Nordkap'en overhovedet ikke, idet de var langt forbi og forsvundet i en vandtåge, da kæntringen skete.

Man burde ikke kunne betale sig fra en sådan adfærd!



Hærværk og indbrud i bådene.



Jens Hvass

Sommeren 2002 kom vi nogenlunde gennem, uden de helt store skader på bådene. Ikke sådan at forstå, at vi har kunnet have vores både helt i fred, men dog har skaderne været begrænsede.

I forbindelse med skolernes dimensions fest samledes mange af afgangsklassernes unge på Skimminghøj til fest og druk.

Hen på natten trak de unge hjem via Ry Marina – og samme nat var der besøg i et par både med bl.a. tyveri af ildslukkere til følge. Videre blev der lidt oppe i byen spændt en grøn vandslange tværs over vejen – formentlig med henblik på halshugning af en motorcyklist. Hvad kunne hensigten med handlingen ellers være??? Hvor dum, hensynsløs og primitiv kan man dog være.

Der er ikke konstateret sammenhæng mellem deltagerne i dimensions festen på Skimminghøj og ovennævnte, men da alle passerede havnen på hjemvejen, er mistanken nærliggende. Er det afgangselevernes værk, har de ikke fået meget ud af deres skolegang – og man må nok også sige, at et og andet også er glippet i deres almene opdragelse.

Natten mellem 19. og 20. juli var den gal igen. Nok et hold

ukendte mennesker besøgte havnen. Denne gang havde man slæbt en slange fra bro C ind på land og åbnet for vandet, der fossede ud hele natten.

På bro F havde man åbnet en båd – dog uden at forårsage skade i eller på båden.

På bro G havde man smidt den ene ende af derværende vandslange ind i en båd – og åbnet for vandet. Ved kaptajn Vom.s morgeninspektion på havnen var båden blevet bordfyldt og hang alene i tovværket. Efter at havnens dykpumpe havde kørt en times tid, flød båden igen. Havde der været tale om en af de større både, ville tovværket formentlig ikke have kunnet holde båden – og en tur på bunden havde været det ulykkelige resultat.

Der må have været mere end en person om dette togt mod vores både, for et enkelt menneske kan alene udvise så megen til ondskab og nedrigthed.

Det undre mig meget, at ikke et eneste ungt menneske i ovennævnte grupper har ment, at løjerne gik over gevind – og rettede henvendelse politiet eller Ry Bådlaug med informationer om gerningsmændene. Intet – absolut ikke et pip har vi hørt. Er det da virkelig sådan i dag, at man selv lidt stolt over, hvad ens kammerater er istand til at ødelægge for andre, når bare det kan gøres skjult og uden omkostninger???

Sæsonen er snart ved at ebbe ud, så det var måske på sin plads her at opfordre til, at alle bådene tømmes helt for værdier, når de bliver lagt i vinterhi på Skimminghøj. Vi har som anført personer her i byen, der ikke har lært at skelne dit fra mit – og dem må vi sandelig ikke friste.

Arrangementskalender.

Oktober

Lørdag d.12. kl. 19.00

Pigemad.

Et stærkt hold af gastronomer vil fremtrylle specielle kulinariske oplevelser. En aften, man ikke bør gå glip af. Tilmelding nødvendig. Se opslagstavlen i klubhuset.

EXTRA - mød op - EXTRA

Mandag d. 14. Kl. 19.00 Introduktionsaften for nye medlemmer.

Kom ned i vort hyggelige klubhus, og hør lidt om Ry Bådlaug, hvad vi laver, hvad vi står for, o.s.v. Der vil være kaffe på kanden, og lidt godt til ganen. Vi glæder os til at se dig/jer.

EXTRA - mød op - EXTRA

Søndag d. 27. Kl. 10.00.

Standerstrygning.

Sejlsæsonen går desværre på hæld, og det er tid at stryge standeren, og officielt vinterklargøre havnen. Der er som sædvanlig dejlig kaffe og rundstykker i klubhuset.

November.

Tirsdag d. 12. Kl. 19.00.

Møde med bestyrelsen.

Klubaften, hvor det er muligt at fremkomme med ideer og forslag til bestyrelsen. Så har du noget på hjerte, så mød op denne aften.

December.

Søndag d. 1. Kl. 14.00.

Juletræ for børn og voksne.

Den traditionelle julehyggedag, med underholdning og slikposer til børnene, gløgg og æbleskiver til de lidt ældre.



Leo Nielsen

Der har her i Ry, gennem mange år været talt om, at en ferietur med båd til Müritz ville være et godt rejsemål. Der har også været holdt mange klubaftner, hvor sejlere har berettet om sommerens sejlads, hvor planen oprindeligt var, at komme til Müritz, men hvor turen blev noget andet, fordi vejret, båden, helbredet eller andet drillede. Efterhånden var Müritz blevet noget uopnåeligt, noget der i hvert fald ikke kunne klares af både fra Ry. Eller, som Niels Hovgaard skrev efter hans seneste togter mod søen „livet er for kort til sejlads på Elben“. Senest er der endog eksempler på, at man tager bilen og lejer en båd dernede.

Men hvorfor er en tur til Müritz dog så attraktiv?
Søen er Nord Europas næststørste ferskvandssø. Den ligger i et søområde, som indeholder hen ved hundrede mindre søer, hvoraf de fleste indbyrdes er forbundet med vandløb og kanaler. De fleste af søerne kan besejles. For at komme til Müritz eller Mecklemburg Seeplatte, som området hedder, og som Müritz er en del af, er der kun to veje. Gennem floder og kanaler, enten fra Elben eller fra Oder. Turen ad Elben er den korteste, til gengæld er turen ad Elben modstrøms. En strømhastighed på 4 til 5 knob er ikke usædvanlig og der er mange tilsandede områder på Elben ved normal vandstand. Dette at sejle modstrøms på Elben, er nærmest en udfordring i sig selv. Der Seeplatte Meckleburgs har altid været attraktivt som natur-



Speedbådsejlads ved Travemünde

område. Det er som udgangspunkt tyndt befolket, og har aldrig rigtig lidt den naturmæssige overlast, som storbyer og industri ofte er årsag til. Der har altid været drevet meget skovbrug i området. Meget store arealer er tilplantet med skov af stort set alle normalt forekommende træsorter. Grænsende ned til søerne, er der mange steder store engarealer som i DDR tiden alene tjente til græsningsarealer for den tids kød eller mælkefabrikker. Meget af dette ligger i dag som naturreservater. Disse enorme arealer, enge eller skove, øde for mennesker, og ofte svært tilgængelige, har skabt et dyreliv man næppe ser mange andre steder. Råvildt i flokke, bævere, vildsvin, storke og meget mere, er fuldt sædvanligt, og helt specielt er der et fugleliv, som kun få andre steder. Når man kommer fra vores område ved Ry, hvor der i juli og august stort set ikke høres fuglestemmer, så er der ved Meckleburgsøerne dagen igennem en koncert, så man føler sig hensat i et fuglevoliere.

Kort sagt, det der gør Müritz attraktiv, er naturen i området og udfordringen ved rejsen dertil.

Det kan ganske enkelt ikke passe. Vi kan så mange ting i Ry Marina, så kan en Ry-båd da for

pokker også sejle til Müritz og hjem igen. Gamle sejplaner blev gravet frem. Der var ikke de store problemer med kortmaterialet, waypoint osv. Alt var jo fremme sidste år, for 4 år, og for 7 år siden. Müritz skulle besejres. Buster havde tidligere været ad floden Oder mod Müritz, men måtte sejle udenom på grund af reparationer på sluseanlæg. Buster havde været ad Elben, men måtte opgive på grund af manglende vanddybde. Hertil kommer et par andre forsøg, hvor det har været vejret, en brækket hånd og tiden der var forhindringen. Der måtte lægges en strategi, ”kaskadeangreb”. To både den ene vej rundt via Elben, og en båd den anden vej rundt via Oder, så må vel i det mindste een Ry-båd nå Müritz denne sommer. For Frynsen og Buster var der fire uger til turen. Orca, der sejlede den længere vej, og på turen skulle forbi et gymnastikstævne på Bornholm, havde afsat seks uger til turen.

Vognmanden var bestilt til at flytte Frynsen og Buster til Horsens i løbet af torsdagen, forud for feriens start. Så var bådene jo sejlklare fredag ved fyraftenstid, og

var vejret til det, kunne der jo godt tages en aftensejlads, om ikke andet så til Snaptun. Så var ferien jo trods alt startet. Det viste sig muligt at vikle fredagen ind i en ekstra fridag, så allerede fredag morgen var det afgang. I ugen op til afsejlingen havde vejret vist sig fra en ret ugunstig side, med lavtryk efter lavtryk og vekslende vind mellem frisk og kuling. Fredag morgen var der svag vind fra vest, som i løbet af dagen gik over i ingen vind, fra skiftende retninger. Vi valgte et langt stræk, nu skulle vi rigtigt benytte os af det gode vejr, og om aftenen anløb vi Sønderborg. Næste morgen stod vi op til et tilsvarende vejr og var ikke sene til at benytte os af dette. Vi satte kursen mod Fehmeren, her skulle vi over den åbne del af Østersøen, medens chancen var der. Vel ankommen ved Fehmernsund sidst på eftermiddagen, besøgte vi en af Tysklands Østersøhavne, Heiligenhaven. Havnen ligger lidt vest for Fehmernsund. Denne havn er som sådan ret spændende at opleve, og har man så set den, er det godt. Havnen er mægtig stor, der er mange broer, og det første indtryk er, at der er masser af ledige pladser. Når man så er inde i havnen vil man opdage, at to af havnens broer har ledige pladser, men disse pladser

er forbeholdt udlejningsbåde, og at der ved de øvrige broer stort set ingen gæstepladser er. I land var der ikke meget spændende, men klitterne ud mod Østersøen var flotte. Nå pyt, for en overnatning går det jo sagtens an.

Næste morgen vågnede vi til en pibende storm. Der var virkelig larm i masterne. Pokkers nok! Vi havde endnu en dagsrejse til Travemünde, hvorefter vi kunne nyde godt at flodens og kanalens læ for vinden.

Der var jo nok ikke meget andet at gøre, end at indstille os på en dag i en kedelig havn. Op ad formiddagen, hvor vi havde været ude at se på bølgerne og vindretningen flere gange, begyndte en flugtplan at tage form.

Hvis vi nu gik ret nord, ud for havneindsejlingen, så ville vi have bølgerne imod de første ti til femten minutter. Med lav fart ville dette give en masse sprøjt, men var dog muligt. Efter dette punkt vil vi være mere ude af læ for nordvestenvinden, og bølgerne ville blive mere på siden, det kan vi ikke holde til ret længe. Men kunne vi fortsætte endnu ti minutter ville vi være så langt ude, at det var muligt at dreje østover og have bølgerne agterind hele vejen igennem Fehmernsund. Var

vi først igennem sundet, kunne vi sejle i læ af kysten helt til Travemünde.

Efter megen overvejelse blev beslutningen taget. Hellere ti minutters spænding til søs, end en hel dag i en kedelig havn. Der blev gjort klart skib som aldrig før, alt frit liggende gods blev stuvet eller surret og så stak vi ud. Turen gik fint, og så vidt jeg har erfaret var det eneste der væltede under turen,

Ebbes askebæger. Ebbe skulle selvfølgelig ryge ud af havnen, og havde lagt cigaren i askebægeret da det blev mere spændende at sejle. På et tidspunkt tog cigar og askebæger en tredobbelt saldo en halv meter op i luften, og så mod dørken. Askebægeret selvfølgelig med bunden i vejret.

Tæt ved den planlagte mærkerunding kunne der spores en svag utilfredshed blandt Busters mandskab. Jeg ved ikke, hvor mange der kan forestille sig Østersøens bølger, der har haft frit løb over 65 sømil, men jeg kan fortælle at de har en betragtelig størrelse. Vi skulle have sejlet i ca. ti minutter, men for at undgå mytteri drejede vi efter otte, og der blev øjeblikkelig ro i båden. Vi surfede med vinden og bølgerne mod Fehmerensund og læ. Turen mod Travemünde gik på glat vand.

På Lübecker bugt ud for Travemünde, havde vi en noget speciel oplevelse. Langt før byen kunne vi se adskillige helikoptere i luften og vi undrede os over, hvad de skulle. Det lignede ikke en normal eftersøgning. Da vi kom tættere på, kunne vi se formålet. Der var racerløb for speedbåde, vel at mærke både med flere tusinde heste ombord. Et mægtigt område af bugten var afspærret og omkring afspærringerne var der tæt pakket af både med tilskuere. Bådene sejlede på en trekantbane, mange sømil på hver led, men trods alt også med tre skarpe vendinger pr omgang. Det var spændende at se, ofte kunne helikopterne kun lige følge bådende. Dagen efter kunne vi i Lübecks aviser læse at vinderbåden, som var fra de forenede emirater, havde holdt en gennemsnitsfart på 198 km/t. Efter optankning i Travemünde gik turen mod Lübeck, hvor vi ankom sent om aftenen. Dagen efter var udpeget som frivillig havnedag med byrundgang i Lübeck. Der er utroligt meget at se i



Nedslusning til Elben

denne gamle landsdelshovedstad og Hansahovedsæde.

Efter en velfortjent landlov i Lubeck, gik turen ad den gamle Elben-Lübeck kanal mod Launburg. Strækningen er på ca. 80 km, der er hastighedsbegrænsning på 10 km/t og der er 5 sluser på vejen.

Det er en to-dages tur, så vi tog et natligt ophold i en lille hyggelig havn ved navn Mölln. Der er en atmosfære i denne havn, ret lig de hjemlige forhold i Ry. Havnen er dog ikke så stor som Ry Marina, måske er det derfor, at havneme-steren i Mölln bestrider to job. Et som administrator af havnens bådpladser og et som restauratør i klubhuset.

Næste dag gik det videre, og hen på eftermiddagen blev vi sluset ud på Elben ved Launburg. På grund af alt det arbejde med slusningerne, var der ikke blevet tid til frokost endnu. Vi klampede uden på en fragtbåd, der lå til reparation for at nyde frokosten. Vi lå fint med god udsigt over Elben. Der er i dette havneområde, hvor Kanalen og Elben flyder sammen, en særlig hastighedsgrænse på kun 4 km/t. Dette er svært at overholde. Vi havde vel næppe ligget der mere end ti minutter, før en af bådene fra Wasser-SchutzPoliti dukkede op og prajede en kabinebåd der kom med pæn fart. Bekendtskabet har sikkert været dyrt.

Foran lå nu Elben. Vi kunne se den kraftige strøm enkelte steder i form af kraftige krusninger på overfladen. Andre steder var vandet helt glat. Vi kunne naturligvis ikke nærer os for at gå et stykke videre. Ca. 15 kilometer oppe ad Elben var der en by, som efter kortet skulle have en god havn. Byen hed Boisenburg og der ville vi hen.

Først måtte vi imidlertid øve os lidt i det særlige makeringssystem der er på Elben. Her bruger man

ikke sømærker som andre steder. Man har et system med nogle kryds der betyder, at nu skal man sejle til den modsatte side af floden, hvor der også står et kryds. Umiddelbart efter krydset står der et firkantet skilt, dette skilt gentages flere gange medens man sejler i henholdsvis højre eller venstre side af floden. Pludselig kommer man til et nyt kryds, og så er det med at komme over til den anden side. Kvajer man sig, står man ubarmhjertigt på bunden, som jo dog består af blødt sand, så båden tager ingen skade, men det er ærgeligt at skulle trækkes fri.

Nå, turen til Boisenburg gik over al forventning: Det der med at sejle på Elben var tilsyneladende ikke så svært. Der var pladser i havnen, og vi fik to gode placeringer lige ved opgangen til digearealerne ud mod Elben, og havnens klubhus med havnekontor. Klubhuset lignede nu mest et fængsel. Det var bygget af kraftigt murværk, indvendigt var alt i sten, og dørene var af metal næsten som branddøre, og så var der jerngitter for alle vinduerne.

Havneme-steren forklarede senere, at bygningen tidligere havde været station for DDR grænsepolitiet. Havnen som vi lå i, havde

tidligere været benyttet til deres patruljefartøjer. Nu var der blot lagt nogle pontoner ud, så den kunne bruges til lystbåde.

Næste morgen ved skippermødet over en dåse øl, kom en af havnens fastliggere forbi med morgenbrød. Han var ret uforstående overfor, at bådbesætningerne kunne sidde der på bænken i land med øllen, og lægge planer for dagens sejlads. Øl var efter hans mening noget man først kunne drikke efter frokost. Nå! Vi var ganske uenige, men derudover var han meget snaksalig. Vi fortalte naturligvis, med en vis stolthed, at det var lykkedes dagen i forvejen at sejle fra Launburg til Boisenburg uden en eneste grundstødning. Kommentaren hertil var nu ikke opløftende, da han meddelte, at de værste strækninger var ved Hitzacker og Dömitz som skulle passeres i dag.

Hvorvidt dette går godt, og om Ry-bådene mødes på Muritz og om Orca's tur forbi Bornholm må vente til næste nummer. Redaktionen har begrænset sideantallet. Leo.



Den gamle hjuldampner Kajser Wilhelm ved Lauenburg



SLADREBÆNKEN

Det berettes via mobiltelefonen, at vejret ikke er så sejlervenligt for det gode skib "ORCA". Turen fra Lolland/Falster mod Bornholm foregår i høje bølger, men det oplyses at besætningen holder humøret højt og synger. Måske er det den dårlige forbindelse på mobilen, men det kunne lyde som : "Nærmere Gud til dig ..."

Nye medlemmer, der på fornuftig vis starter i det små med en 16-17 fods jolle med påhængsmotor finder søsystemet så attraktivt, at der indenfor bare én måned skiftes fartøj... nu til en Nidelv 24 med lokum og rundsiddegruppe. Et andet medlem med en Polar 22 fod, har ligeledes fundet sejlerlivet så afstressende og familievenligt, at en 27-28 fod's båd er i kikkerten.. og det efter bare 3 ugers sejlads. Konen og de 2 herlige unger er nok medvirkende årsag til fritidsinteressens nådesløse krav til komfort... Ikke et ondt ord om folk i autobranschen... men de har vist "*Ild i røven og åben pung*".

Foreningens skriftkloge sekretær John Salling får i den kommende tid brug for alt hans kunnen ud i søforklaringer... en mægtig skade i stævnen ... og på *styrbord* side... kræver vist mere end en skolemester kan klare. Natsejlds og lanterneføring....Saga 27'eren gik vist ... meget... istykker. Noget uforståeligt er det dog, hvordan en påsejling kunne finde sted med de hastigheder, der er lovlige.. så vidt vides er der ikke *påsejlingsret*, så modparten burde måske været faldet af (undveget) i tide.

Det forlyder, at formanden har fået én af ordensmagtens høflige henstillinger(uden girokort) for fejlagtig parkering på Marinaen. Formanden havde på skrækeligste vist hensat sin sølvfarvede Toyota på havnefogedens plads og det til trods for synlig skiltning med "Reserveret havnefogeden.. Parkering forbudt" og formanden hedder bestemt ikke "Budt" til efternavn.. for budt.

Dette til advarsel for andre der har læse-/staveproblemer. Girokort på p-afgift kr. 510,- udstedes gerne.. *til kaffekassen*.

Noget presset indrømmer skipperen på "Buster", at en akustisk alarm skulle have været installeret, så havde han sikkert opdaget at en kilerem var sprunget og dermed bragt den tonstunge dieselmaskine på noget over kopunktet. Godt der er 2 maskiner i "Buster".

Gamle hærdede medlemmer falder heldigvis ikke til ro... nu bliver Ry Marina vært for motorsejlernes Rolls Roys.. en Nauticat 33, hjembragt fra broderlandet Sverige af selve "Jørgen Bådebygger" og fru Dorte. Tillykke !!

Vanens magt er stor... under dette års regatta i Silkeborg havde de ansvarlige vendt toiletvognen 180 grader, så der, hvor der før var indgang for "hanner" nu var blevet til for "hunner". Peter Melballe fik et par kærlige blikke fra de unge damer, som netop var blevet lettet for trykket.. mon Peter huskede at sidde ned under aftapningen i fjendens lejr.



Der er dog stadig nogle, der stædigt fastholder , at det eneste, der skulle have været sponceret til „LINE“ var en æske tændstikker



Per Horn Pedersen

En sølygte kan give de sejlede mange oplevelser. Sommeren 2001 var der ønske om, at opsætte sølyst ved ”ALØ”, En lille skare af brosamarbejdets folk sejlede ud med ”NANOK” fra RY med Jomfruen på slæb.

Der var fastgjort et seks meter jernrør, som skulle skrues ned i bunden ved ”ALØ”. Turen gennem Alling Å og Rosvig gik stille og roligt uden problemer. Efter ca. 2 bajers tid ankom vi til den ønskede position, på 2 m vand.

Tænk så, hvordan det er, at stå på en flåde med et 6 meter rør, hvor der var 2 meter under vand og 4 meter op i luften. På det tidspunkt blev vi passeret af en motorbåd med de tilladte 8 knob, så en større kanindåb var nært forestående. Men alle forhindringer blev overvundet og røret blev skruet i undergrunden.

Efter veludført arbejde ved solnedgang, drog ”NANOK” med Jomfruen på slæb mod Ry igen. På det tidspunkt var det blevet langt over Folmers spisetid, så det skulle gå stærkt. Soden blev blæst af alle dyser, med det til følge, at Jomfruen var ved at blive omdannet til en ubåd, og Ingrid fik et mindre chok, (det har vist foretaget sig). Tempoet blev sat ned og vi kom alle tilbage til Ry i god behold.

Sølygten blev monteret og mange sejlere har fået glæde af det i 2001.

Selv om det ikke har været nogen isvinter, formåede isen at nedlægge vores rør, i begyndelsen af feb. 2002. Vi kunne ikke finde røret og håbede så, at det var godt begravet på bunden.

En sølygte i søgelyset.....

Men i Pinsen blev den uheldigvis genfundet at mindst 2 sejlere, som påsejlede det, med store skader til følge.

Vi satte igen kursen mod ALØ i Sørens flagskib – LM 27 ført af skipper Nicolaisen. Som hjælpebåd havde vi importeret en jolle fra Møllesøen.

Vi spandt et tov fra båd til båd, og for at holde det ved bunden, havde vi fastgjort 2 ølankrer. Vi fik hurtigt bid, og forsøgte at dreje røret op. Vi fik besøg af Hady og Minna, som prøvede at trække røret op med deres båd. Det lykkedes heller ikke, så røret blev afmærket med forhånden værende materialer – 2 antikkefiskegarnskugler og en plasticpose.

Men søndag den. 26 maj skulle det f..... være. M/S BUSTER og OLIVIA samt RB jolle satte kursen mod WP, (wp.nr. oplyses ved Leo). To skippere – en letmatros og en dæksdreng samt tre kathytsjomfruer, så intet burde kunne gå galt.

Efter opankring og fastsurring af de to både, som besætningen helt sikkert ville få en høj karakter for, udi det kunststriske islæt, gik Leo og jeg i jollen. Jeg iført korte bukser og redningsvest. Leo bare tæer og opsmøgede bukseben og redningsvest, plus sikkerhedssnor til brillerne, hvad han senere fik brug for.

Vi fik røret fastgjort til jollen, eller var det omvendt !!!!!. Vi sejlede

rundt og rundt for at dreje røret op. Er der noget med vigeregler til søs ??????

Den er da begrænset, når man er fastgjort til et rør, som står urokkeligt fast i bunden af Julsø. Vi havde en radius på fire meter og kunne kun sejle rundt og rundt.

En ældre jolle med en 3,5 hk Yamaha påhængsmotor, også af ældre dato, med et ældre ægtepar med fatter ved roret og fru siddende i en ny hvid havestol med hunden på skødet, kom på kolisionskurs af os. Jeg råbte til dem, drej uden om. Der kom to svar tilbage ”dæ æ ingen hvan” ”dæ a ingen hvan” – og så dunk, vi var kollideret så vores fenderliste gik af og Leo fik testet sin brillesnor. Og som jeg husker, høfligt at have forklaret dem, at vi ikke kunne vige, sejlede de i en stor bue uden om, og der er masser af ”hvan” i Julsø.

Røret slap sit tag i bunden og er fjernet.

P.G.A. begrænset spalteplads her i bladet, omtales hjemturen ikke. Vi prøver noget nyt, det bliver sikkert ikke så oplevelsesrigt, men der kommer lys forude.

Per Horn Pedersen



Den naturlige spalte

eller: **Manden ved bålet**



Kurt Nielsen

Så er vi igen nået igennem et år og fremme ved efteråret, hvis vi svampejægere bruger det som opdeling af året. Sidste efterår skrev jeg lidt om svampejagt, så det vil jeg lade ligge i år, næsten. Men jagt skal det nu alligevel dreje sig om, for det er jo lige op over at den egentlige jagtsæson begynder. Nu kan vi igen invitere gæster på en herlig vildtmiddag, hvor vi kan sidde og nyde stykker af de dyr vi selv har dræbt, og samtidig sidde og tale om det. Her vil modstandere af jagt nok sige, sådan en afstumpethed, er det virkelig nødvendigt at gå ud i naturen og dræbe dyr for fornøjelsens skyld. Nej, det er det ikke, man kan lade være med at spise kød, som nogle meget få praktiserer, jeg kender nu ingen. Eller også kan man få andre til at dræbe dyrene for sig. Tænk engang på, hvor mange kølevogne med kød fra tamme dyr, som bliver dræbt på samlebånd der skal til, for at holde en storby i live i bare 24 timer. Nu er det jo heldigvis for os jægere sådan, at menneskene gennem generationer er rykket sammen i byer der er blevet større og større, medens vi, et mindre antal(i Danmark ca. 3 %) og vi er hovedsageligt mænd udenfor byerne, der stadig kan følge vort urtidsinstinkt og gå på jagt efter den ægte vare. Mænd har jo gået på jagt lige så længe der har gået mænd på jorden, ellers havde vi overhovedet ikke været her i



dag. Men det har man glemt inde i byerne, hvor det unaturlige liv gennem generationer efterhånden er blevet det naturlige, og hvor

max”. Nu er det jo sådan, at det er specielt dyrene med de store øjne der fokuseres på, det der med at sprøjte i haver og huse for lus og



modviljen mod at dræbe dyr nok skyldes det forhold, at der i byerne hovedsageligt kun bor mennesker. Det er udelukkende dem der drejer sig om, så når man taler om døden, er man bange og hvisker derfor sammen når man taler. Nej, inde i storbyerne får man ikke spændingen i tilværelsen ved at gå på rigtig jagt “og dræbe dyr” nej, man får spænding ved for eksempel at gå til bankospil og vinde en “tam and med en plastikpose i maven”. Men lad mig så lige minde om, at der faktisk går et drab på ethvert andespils banko. Og som jagtmodstanderne nu kan få sig selv til at udtrykke det, “det er måske i orden at du går på jagt, men behøver du dog at nyde drabet”, hvilket nogenlunde svarer til at sige, “det er da i orden at du kaster dig ud i kønsakten, men behøver du dog at nyde kli-

myrer og dræbe dem i milliardvis er jo helt normalt, og accepteret af de samme bymennesker. Men hvad er forskellen, det er også levende væsener. Det var så lidt synspunkter om jagt, og jeg ved, at der blandt jægere også findes nogle af de største dyrevenner, men det kan fint kombineres når man er opvokset og har fået en naturlig opvækst på landet. Og nu til det praktiske, det er med vildt og dyrekød som med oksekød, det skal modne for at blive en kulinarisk oplevelse, og om efteråret først på jagtsæsonen, er det næsten altid for varmt til dette, og da jeg ikke, og vel også de færreste andre jægere har, eller har haft adgang til kølehus, så har jeg altid modnet de harer der skulle anvendes senere, ved at brække dem, altså tage indvolde ud umiddelbart efter jagten. Når

de så var kølet af, pakket dem ind med "hareskindsfrakken på" og ned i fryseren. Så ved nytårstid, hvor temperaturen som regel svinger omkring 0 grader, tage dem op igen, og hænge dem i et tørt, koldt udhus i 12 til 16 dage, hvorefter skindet tages af og de gøres grydeklar, og så påny nedfryses indtil de skal anvendes. Så kan de faktisk som man siger det "tygges med øjenbrynene". Lad os så se frem til at nyde alle vildtmiddagene her i efteråret, og der skal være rigeligt med sovs og hjemmelavet tyttebærsyltetøj eller rønnebærgele til - mums. Ja, jeg kan som sædvanlig ikke lade være at falde tilbage på svampene og nævne, da vi nu er inde i sæsonen så kunne forretten til sådan en middag jo fint være en rigtig god svampesuppe lavet på f. eks. Foranderlig Skelhat der, efter min mening, er den allerbedste til dette. Men I skal ikke tage den uden kyndig vejledning første gang, da den har en ret ubehagelig makker som hedder Randbæltet Hjelmhat, og den vil jeg på det bestemteste fraråde, ihvertfald hvis I selv skal spise med.

Nu er vi jo midt i efteråret, og så er det jo også højsæson for brombær, især hvis vi får en mindre fugtig periode der strækker sæsonen til hen omkring, hvor frosten begynder. Og det er en jagt som hele familien kan deltage i, men det er vigtigt at være rigtig udrustet med gummistøvler og kraftige bukser, da buskene ikke helt frivilligt



Taskekrabbe

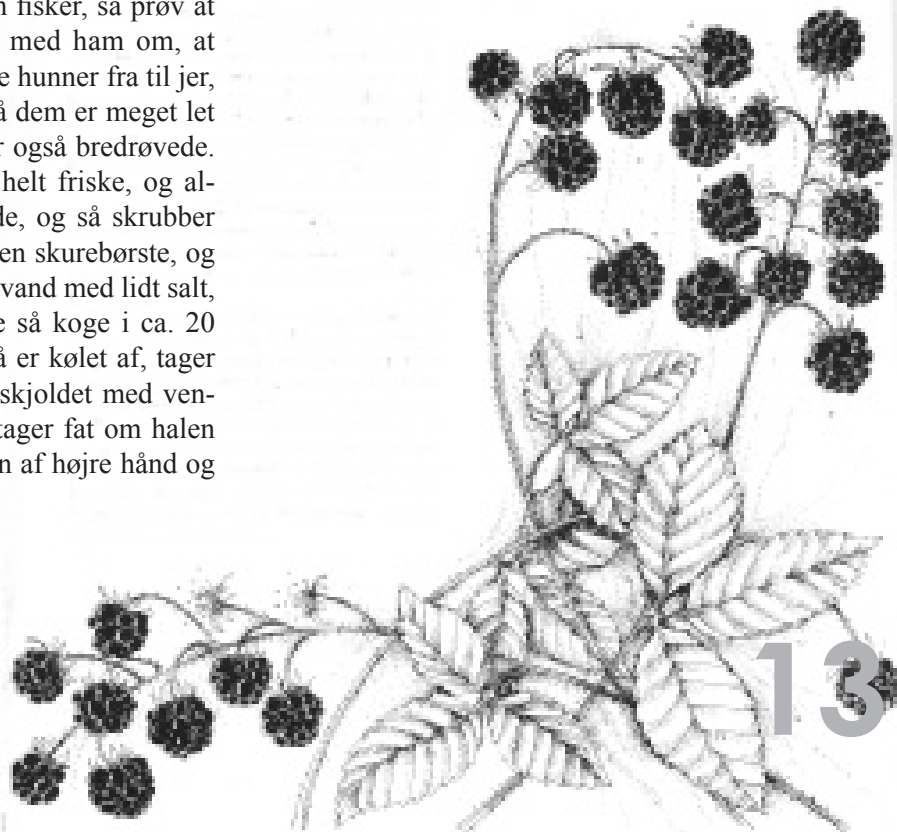
giver bærrerne fra sig. Jeg plejer gerne at sige, at man skal bevæge sig i samme tempo som en kamælon når man plukker brombær, så når man i tide at opdage, hvis tornene hæfter sig fast. Og så er der det vigtige forhold vi ikke må glemme, at pandekager jo næsten ikke kan spises uden brombærsyltetøj. Men der er selvfølgelig også mange andre muligheder, man kan for eksempel sætte bærrerne på brøndumsnaps i et par uger i målforholdet 1:1, filtrere og så lagre det i et halvt års tid, indtil forkølelsessæsonen rigtig sætter ind, så er det lige knapt så kedeligt at være forkølet.

Lige en sidste ting jeg vil nævne, der nok ikke er så kendt blandt "søkrabber", og som der også er højsæson for her i oktober, det er taskekrabberne. Hvis I kommer til kysten et eller andet sted, eller kender en fisker, så prøv at lave en aftale med ham om, at han tager nogle hunner fra til jer, kendetegnet på dem er meget let at huske, de er også bredrøvede. De skal være helt friske, og allerhelst levende, og så skrubber man dem ned en skurebørste, og ned i kogende vand med lidt salt, og der skal de så koge i ca. 20 min. Når de så er kølet af, tager man omkring skjoldet med venstre hånd, og tager fat om halen med håndroden af højre hånd og brækker

fremad, så er både hale, ben og hoved fri af skjoldet. Så kan rognen og alt det der sidder tilbage i skjoldet spises på rugbrød med salt og peber samt citron. Ja, det der sidder i klørerne og benene kan også spises, men det kender de fleste jo. Når man som jeg er kommet på Læsø igennem en halv menneskealder, og har levet af jomfruummere, så vælger men krabberne først, hvis muligheden er der for at vælge. Prøv det, og I vil sikkert gi' mig ret, og ha' så et rigtig godt efterår allesammen.

Kurt

Og så er der lige den om den lille grædende hugorm der siger: - **Moo'ar** "er det rigtigt at vi hugorme er så forfærdelig giftige". Ja'ee det er rigtig nok min ven, men hvorfor er du så ked af det? "Jo - for jeg har lige bidt mig i tungen"!



Det Hvasse hjørne



Jens Hvass

Med en fantastisk dejlig august måned med temperaturer oppe mod de 30 grader, er vi nu så småt ved at måtte erkende, at sæson 2002 lakker mod enden.

Prøv lige og se, hvad der blev skrevet om vejret sidste år:

”Det lakker mod enden for sæson 2001 i Ry Marina. En rigtig god sæson blev til, med utroligt mange gode sommerdage med temperaturer, der mange dage lå mellem 25 og 30 grader – ja enkelte dage endda over 30 grader. Jeg kan ikke lige mindes, hvornår vi har haft så mange varme sommerdage. Godt for os, og ganske elendigt for fjernvarmeværket, der ikke har tjent en krone på mig i mange måneder. Selv her 22. august står termometeret i nordsiden på næ-

sten 27 grader.”

Noget tyder på, at det er klogt at gemme lidt af sin ferie til august måned.

Det har alt i alt været en rigtig god sæson for langt de fleste af vore medlemmer. Glædeligt er det, at ingen har lidt personskade i forbindelse med fritidsinteressen – sejlsads såvel inde på beskyttede vande, som ude på de vilde salte vande.

Et enkelt medlem fik desværre en grim skade på sin båd i forbindelse med en kollision i Borresø, og et andet medlem måtte med utæt båd hentes hjem fra Køge. Det er altid kedeligt, når man får skade på sin båd, men så længe det kun er materielle skader, skal vi være glade, og notere episoden som nok en oplevelse.

P

Harmonikatræffet

Lørdag den 17. august 2002 afholdt Ry Bådlaug den traditionelle Harmonika sejlsads. Vejret var optimalt med sol og tropetemperaturet, og der var godt humør



over hele linien.

Efter afgang fra Ry Marina sejlede alle ud til en position vest for Alø, hvor der blev ankretholdt til en hyggelig eftermiddag med masser af musik.

Kun 10-15 både deltog i arrangementet. Lidt synd, at ikke flere havde lyst til at deltage i dette friluft arrangement.

Efter en hyggelig eftermiddag i Julsø sejlede flåden til Ry Marina, hvor der var Grill party og igen masser af musik.

Hoska Harmonikaklub og Ry Harmonika Klub sørgede for god musik fra start til slut – og det var vist ret sent på natten, de sidste kom i seng – eller var det først på dagen??

P

Pensionistsejlsadsen

Søndag den 25. august kl. 1300 startede årets pensionist sejlsads, hvor en trofast skare på 65 af kommunens pensionister mødte op til årets sejltur i farvandet mellem Ry og Silkeborg.

Vejret var ikke helt med arrangementet. Nok var det 24-25 graders varme, men der kom nogle gevaldige regnbyger ind imellem. Da alle både havde kaleche, kom alle dog tørre hjem igen.

Efter en dejlig sejltur rundt på søerne med indlagt kaffe- og andre pauser, vendte flåden ved 1730 tiden hjem til Ry Marina, hvor arrangementet sluttede med Skipperlabskovs i rigelige mængder til hyggelig harmonikamusik ved Ry Harmonikaklub.

Køkkenholdet bestod i år af Maren og Rudolf, assisteret af skibskokken Kaptajn Vom, der stadig lå på reden ved Ry Marina.



Det er i den grad glædeligt, at så mange bådejere med deres familier hvert år stiller op til dette arrangement, der er et af årets højdepunkter for mange af vores pensionister.

P

Optagning af både

Bemærk venligst at ALLE både skal være fjernet fra Ry Marinas broanlæg senest 15. november 2002.

Gå venligst i gang i god tid med forberedelserne til optagning af båden, så ikke en enkelt weekend med dårligt vejr får dig til at overskride fristen.

Indtræder et eller andet ganske uforudset op til 15. november, så kontakt straks havnekontoret, så de ikke skal til at bruge tid på at ringe til dig.

Som medlem af Ry Bådlaug er man forpligtet til at efterleve "Havnereglement for Ry Marina" hvori ovennævnte tidsfrist er anført under punkt 2.2.

P

Tovværk i Ry Marina

Samtidig med, at båden fjernes fra bådepladsen, skal ALT tovværk fjernes fra pæle og broer. Tovværk der ikke er fjernet fra broanlægget senest 15. november vil blive indsamlet og destrueret.

Man bør vænne sig til at medtage tovværk, når båden glider ud af pladsen for sidste gang for at komme på land.

P

Vinteroplægning af både

Jeg er ikke helt klar over oplægnings politikken i år, så inden båden sættes på land, bedes du kontakte havnekontoret, så du får din båd anbragt rigtigt første gang.

Skimminghøjpladsen må anvendes til oplægning af både, der har fast plads i Ry Marina – og kun i perioden fra 1. oktober til 15. maj. Både der er i marinaen på lejebasis kan efter aftale med havnekontoret oplægges på Skimminghøj,



hvis der er plads.

Sørg for solid afstivning af båden på Skimminghøj-pladsen, så din båd ikke udgør en risiko for nabobådene, når vinterstormene sætter ind.

I forbindelse med oplægning af båden er det klogt at anbringe båden med stævnen ud mod knæhegnet, således at alle bådene kommer til at ligge med agterenden ind mod midten – mod kørevejen. På denne måde er det meget nemmere – både for os selv og for vagtmanden - at holde øje med, om der er eller har været ubudne gæster i båden. Husk at tilse din båd jævnligt, specielt når det har været stormvejr.

P

Oprydning på Industrivej 14.

Som det står i vores havnereglement punkt 5, SKAL alt grej være fjernet fra pladsen på Industrivej 14 senest 15. november. Grej og udstyr, der efter denne dato henligger på pladsen uden forudgående aftale, vil blive destrueret af bestyrelsen, der har ansvaret for, at pladsen efter 15. november afleveres tom og rengjort.

P

Optælling af grej og udstyr samt budgetønsker.

Ry Marinas udvalg har et fast ar

bejde i september, der hedder optælling af grej og udstyr, så vi kan danne os et overblik over tab og svind mv.

Materiel-listerne med bemærkninger om tab/mangler skal efter færdiggørelse afleveres til bestyrelsen.

Udvalgene skal også i september sætte sig sammen for finde ud af, hvad de har af ønsker til det kommende budget, som bestyrelsen går i gang med her midt i efteråret. Er der ting der skal repareres, ændres eller nyanskaffes, så er det altså nu udvalgene skal i gang. Budgetønskerne for 2003 skal være bestyrelsen i hænde senest til første bestyrelsesmøde i oktober.

P

Månedens tankestreg

Tillid er smitsom - men det er



manglende tillid desværre også !!!

P



Kim Würtz

Man skal lede meget længe for at finde et bådlaug, hvor man bliver modtaget på den måde som vi er blevet det. Vi blev modtaget ualmindelig godt.

Jeg startede på broholdet, og fandt ret hurtigt ud af at disse ”brobissere” rent faktisk arbejder hårdt. Hvad betyder det at man lige skal forlænge et par broender, og banke pæle ned i 10-12 meter for at finde noget der ligner en bund, jeg syntes det er noget af et arbejde, men med den ”ånd” der er på broholdet, findes der ikke en opgave der er for stor for disse ”bissere”. Tak for jeres gode modtagelse.

Da vi købte vores båd, en Nidelv 24, fik vi lidt problemer med brændstofpumpen, da motoren ikke kunne gå i tomgang eller med noget der bare lignede styrefart, var resultatet ret morsomt at betragte.

Vi skulle ligge til i Marinaen, resultatet af manglende tomgang er noget der lyder som en mellemting mellem Vojens speedway bane og et Formel 1 løb, fuld gas frem, fuld gas tilbage. Skrækken malet i hovedet af konen, når han at slå bak inden broen, det gik, **frem** råber konen du er **lige** ved at ramme bådene ved modsatte bådebro. Vi kom dog ind ved de rigtige pæle. Tilskuerantallet var på dette tidspunkt vokset betragteligt ved klubhuset.

Brændstofpumpen bliver renoveret og vi kunne ligge til på en noget mere civiliseret måde, og uden at vække evt. sovende folk i bådene mellem Ry og Silkeborg. Efter mange dejlige ture i båden, ender det med et haveri ude i systemet (ved Alø). Konen sejler skuden, hvilket hun for øvrigt

Sikken en modtagelse.

gør godt. Ud for Alø lyder det grangiveligt som om vi sejler over en masse grene, eller andet der ligger i vandet. Kaptajnen Kim, (Konen har sagt ok. for ordvalget) gør sig klar til at give førstestyrmændene en overhaling, men balladen fortsætter, og vi bliver opmærksomme på at støjen stammer fra noget lige under dørken. Motoren stoppes, maskinen eftergås, ingen synlige fejl. Men vi kan ikke få den sat i gear, hverken frem eller tilbage, båden driver faretruende tæt på Alø. Alle både der kommer forbi hilser, selv rutebådende trutter i hornet, men man har vel lidt stolthed, så man meddeler ikke lige med det samme, at man har lidt problemer. Båden bliver flikket nødtørftig sammen, og vi sejler på plads. Vel hjemkommen springer vi på land og spørger om der er nogen der kan hjælpe med at finde ud af, hvad det er der er galt med skuden. Alle er vældig interesseret i at hjælpe, men næsten samtlige siger at vi skal spørge John. Det gør vi så, efter at vi har fundet ud af at ”John ” er vores broformand som vi har arbejdet med hele vinteren. John ankommer til båden, og sammen med Havnefogeden som også lige er ankommet, ender det med at vi er 4 ombord. Motoren eftergås rimelig hurtigt, uden at der findes fejl. Som John siger, ” så kan det kun være ved aksel/gearkassen vi skal finde fejlen “. John tager fat i akselen drejer svagt på den, og udtrykker meget billedligt : **UHA, DET FØLES DYRT**, og han fik fuldstændig ret. Om havnefogeden har set rædslen i vores ansigter skal jeg lade være usagt, men som han sagde : det behøver jo ikke at være **rigtig** dyrt, måske kan det repareres. På det tidspunkt var det ordene, der igen fik åndedrættet igang. Vi skiftede gearkassen med hjælp fra John, som brugte en hel dag på at afmontere og påsætte gear-

kassen, det siger vi tak for nok engang. Båd, motor og gearkasse går som en drøm. Vi har sejlet uden problemer i et helt år, hvor er det dejligt.

Ved sidste generalforsamling var jeg så heldig at blive valgt som suppleant til bestyrelsen, med medfølgende ” job ” som havneassistent. Arbejdet er både sjovt og givende, der kommer mange gode historier når der påfyldes diesel på bådene. Når havneassistenten dobler prisen op, modtages det uden klager, dog var der en enkelt der fandt det underligt, at der skulle betales ca. kr. 1342,00 for ca. 100 liter diesel, fejlen blev rettet, og en lettere nedbøjet havneassistent modtog gemytlige spydigheder. Det er en del af arbejdet.

Pokalsejladsen blev desværre aflyst på grund af for få tilmeldinger. John, konen og jeg blev alligevel enige om, at vi ville sejle ud til Paradiset og grille. Birger skulle støde til senere, det gjorde han også, **meget senere**. Nu er Birger ellers rimeligt stedkendt på søen, men af en eller anden grund mente han, at Paradiset var blevet flyttet om ved siden af Aqua i Silkeborg. Vi kan efter flere sejladser oplyse Birger om, at Paradiset ,og tilhørende øer, stadig ligger, hvor det altid har ligget. Silkeborg Kommune oplyser ligeledes, at der for nuværende ikke er planer om at trække omtalte område, tættere på Silkeborg.

Vi kan kun sige, at det er dejligt at komme i Marinaen. Der er altid en der vil snakke, har en god historie etc. Men som skrevet ,så er det svært ikke at føle sig velkommen i Ry Bådlaug eller på Marinaen.

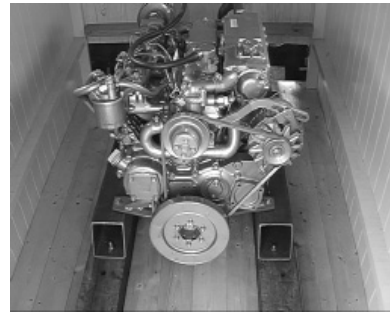
Med venlig hilsen
Kim og Bente



Ny fendeliste



Den nye motor hejses ombord og stilles i det nye motorrum



Det nye styrehus hejses ombord - nu ligner det



selv rattet er placeret

Arbejdet med restaureringen af Gl. Turisten skrider frem, langsomt men sikkert. Det er endnu ikke klart, om den overvintrer hos Jørgen Bådebygger. Der forestår endnu meget arbejde indenbords. Nyt tag og toilet er det næste, og der skal laves agterdæk og bænke, og det endelige malerarbejde skal klares, så der er at stykke vej endnu. Se iøvrigt bagsiden.

Apropos Klabautermanden.

Under denne overskrift skriver Sonja (Liv) i SM-Knyt:

*Jeg har læst i mit blab fra Ry
Om sagn og rygter i jer by,
Om „SKIBSNISSER“ så frække-grimme og kry
Næh-tag jer i agt I fenderfolket fra Ry,
Næste gang I kommer her til min Silkeborg by,
Her tror vi nemlig ikke på rygter og sagn,
For vi har en „skibsnisse“ så virkelig af navn.*

Råd og dåd

Glasfiber - gult og kedeligt: Lav en 10 - 20% opløsning (100 - 200 g Oxalsyre opløses i 1 l vand), og glasfiberen renses grundigt med blandingen. Skyl efter med vand. Der kan evt. poleres efter med Wienerkalk og Denatureret sprit.

Afrensning af træ: (f.eks. teak) for gamle pletter m.m. inden der gives møbelpleje: Lav en 10 -20 % Oxalsyre opløsning. Påsmøres med svamp eller børste og lad sidde. Efter tørring fejes træet og vaskes med koldt vand.

IR A BORDO

og tag med på en kulinarisk oplevelse fra Ry til MEXICO

Lørdag den 12.oktober 2002 kl. 19.00

Det foregår i vores dejlige klubhus

MENU

Velkomstdrink spændende

Forret særdeles interessant

Hovedret stærk / sød / sur / flot / farverig / festlig

Dessert En overraskelse

Hasta la vista



Ole Mortensen

Sommeren 2002 sendte et større antal fartøjer ud i de salte vande, og store var forventningerne til sommertogtet. 3 besætninger havde planlagt ekstra lange togter til Tyskland (Müritz) og den ene af besætningerne skulle en lille omvej til Bornholm først... noget med et Landsstævne "ud i legemesøvelser". Denne tur blev noget af en oplevelse for besætningen, faktisk ligesom en tur i rutchebanen i Tivoli... bare en tidsmæssig megatur.... ca. 10-12 timers varighed i næsten lige så høje bølger. De andre besætningen, der gik ligepå fik en noget roligere tur til det gamle Østtyskland og derfra videre til ønskemålet. Det oplyses dog fra sædvanlig pålidelig kilde, at det var noget af en arbejdssejlads... mange dage på floder med max. 5 km i timen og strækninger på mod 190 km. Tyskerne bruger et udtryk "langweilich" på godt dansk "kedelig". Det forlyder samstemmende fra besætningerne, at det har været en oplevelsesrig tur og måske formanden og vennerne kunne formås til at berette lidt om denne langtursejlads på de tyske floder og søer, specielt kunne det være interessant at høre om de besejlede steder senere blev berørt af oversvømmelserne, der ramte store dele af Tyskland.

Når gode sejlervenner er på havtur, sker det ofte af de hjemmевærende er i telefonisk kontakt med dem derude.. også bageren fra Østbirk med lille mor fru Gunhild, som var rundt om Sjæl-



land. Bageren kunne oplyse, at der var vandindtrængen i det gode skib "Ofelia." Flere kistebænke indeholdt saltvand... gulvtæppet var drivvåd.. hva' var der galt... en mindre lækage omkring bovpropellen blev særlig aktiv ved brug af propellen... Vandindtrængen blev yderligere forværret af en gammel skade ved stævnrøret. Alt i alt nok til at havturen nu måtte aflyses.. og det i Køge... Carsten Vognmand blev hidkaldt og bjærgningen gik uden problemer.. også turen over Storbæltbroen... en noget kostbar transport henset til 2 x broafgift...

Vi andre og det var mange af os, der havde forlagt årets ferie til Ry Marina, kunne glæde os over de mange oplevelser havnelivet bød på. Gæstesejlere fra Skanderborg holdt deres sædvanlige indtog i vores hyggelige klubhus og havde fine liggepladser på broenderne. Køleskabets hylder var nøje inddelte og skabsfryseren fik ved denne lejlighed fyldt skufferne med alskens lækkerier i stiv tilstand.... vel nok til at kunne overleve en generalstrejke. Vores sædvanligvis stille køkken sydede og udsendte herlige dufte fra de mange retter, der blev frembragt fra de mange kokke.

De mange havnekoncerter fra pavillonen udsendte de herligste lyde og disse arrangementer tiltrak et utal af borgere der med campingstolen under armen fik sig en gratis hyggestund med musik og en herlig udsigt over Lillesø og havnens smukke skibe, hvor også mange besætningsmedlemmer havde taget ophold og flere nød aftensmaden og rødvinen til disse arrangementer. (Jeg ved

ikk' om det er fordi vi er så glade for vores både, meeæn... jeg følte flere gange ligesom misundelige blikke diskret kastet ud på de besætninger, der nød tilværelsen med vand under kølen") Vi er squ' da også heldige.. ikk' !

I klubhuset og ikke mindst på terrasserne hyggede mange medlemmer sig.. den kolde pilsner og den rubinrøde rødvin blev nedsvælget i passende mængder. Fællesspisninger blev med største lethed arrangeret så'n lidt spontant... en enkelt gang var menuen lækker flæskesteg med sprød svær, rødkål og herlig brun sovs til kartoflerne.. og det i en temperatur på et par og 20 grader. Det kalder vi julemad i utide !

En gruppe af medlemmer, der har "Engen" – bro 62 - som yndet opholdssted, har kunnet berette om, hvordan en medarbejder fra Statsskoven en stille lørdag morgen kunne tilbyde - som privatperson - et antal nyrøgede ål, og det til det man må kalde hjemmemarkedspris.... helt rensat for diverse forlystelsesafgifter... Det blev af næsten ukendte årsager til den lørdag.. Formiddagen blev brugt til pelsning af disse uhyre og med passende ølpausser blev resultatet da også fint. Frokosten blev indtaget ved det nyetablerede bord/bænkesæt... plads til 16 – 18 spisende sejlere og som en naturlig del af frokosten ,så



skulle disse velsmagende enheder ledsages af *kartoffelvand fra Ålborg...* åh', hvor det smagte... én af deltagerne.. en glad gut fra den nordvestlige del af Fyn... fik en af de hersens ønskebranderter, der på forunderligste vis holder sig svævende.... *lige i tilpas afstand fra "Orkanens øje"*... Underholdningsværdien blev ikke mindre af, at der måtte tilkaldes frømandsassistance til at få brillerne op fra dybet... der hersker stadig uenighed om *hvordan* brillerne kunne havne i vandet... den lørdag blev der grinet, hygget og festet.

I bådlaug er vi nu i den heldige situation, at flere børnefamilier igen er kommet til. Dette er et sundhedstegn og godt for foreningens videre færden... en ny generation skal til og den skal samtidig "opdrages" til at passe på denne skat og naturperle, vi råder over. Hvad får ungerne – bl.a. kvartetten Mads, Maj, Mikkel og Chistina - så tiden til at gå med?... Jo' h de kan f.eks kaste en line med en krog i overstørrelse ud fra broerne... ikke for fange fisk, nej for at se hvad undergrunden kan byde på af efterladenskaber. Det skulle vise sig at være en fangst ud over det forventede.... Flere strippede cykelstel, tovtumper, adskillige bildæk.. endda op i lastbilstørrelse, tærede metaldele af ukendt oprindelse, stålwire i metervis, også en udtjent frontkost til en traktor havde fundet midlertidig hvile på søbunden. Største fangst var nok 7 sammenhængende indkøbsvogne fra Kvickly. Det var Mikkel, der i sin utrættelige fisken fik "bundbid" måtte tilkalde voksenassistance. Den lille krog havde fanget noget tungt og derfor blev et såkaldt frokostanker rigget til og med en kraftig line, fik vi voksne fat i "Søuhuret", der kun meget nødtigt lod sig påvirke af den mange voksne næver. Der blev forsøgt med landtræk fra et anhængertræk på Rene's bil... "Uhyret" bed

sig fast i en af de kraftige bropæle og dermed slut på kampen... dog kun indtil videre, for Jørgen Christensen var ikke sen til at tilbyde dykkerassistance. Jørgen smed resolut tøjet og iført små badebukser indtog han det våde element.. hen til den formastelige pæl.. et antal dybe vejrtrækninger og så langsomt ned i opretstående stilling de ca 4 meter til bunden. Her fik han efter flere forsøg fravristet "Uhyret"s greb i pælen. Nu kunne det, der senere skulle vise sig at være 7 indkøbsvogne, trækkes hen mod slæbestedet.. igen trukket af Rene's personbil. Butikschefen i Kvickly var glad for fangsten og tildelte de unge mennesker et gavekort og gav samtidig en kasse flaskeøl til de voksne. Jørgens dykken og dermed lange ophold under vand, var ved flere lejligheder ved at fremkalde nervøsitet... nu måtte han da nødvendigvis snart op igen.. han var da ikke udstyret med *gælder*... sidst vi så ham ! Her kom vores tobaksfanatiske medlem... Folmer Lund's holdning til tobakkens skadelige påvirkning til kort. Jørgens daglige forbrug af 20-30 cigaretter påvirkede ikke kondien.

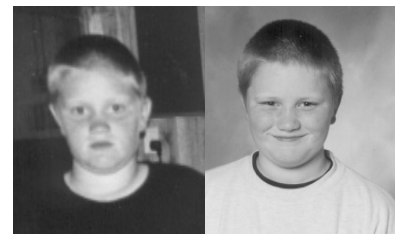
Den samlede høst af uanbringe



lige effekter blev til 2 fulde trailere, der blev borttransporteret til den lokale gravplads... lossepladsen i byens østlige udkant.

Den lange "Indianer Sommer".. Indian Summer i august har givet denne sommer en herlig afslutning, det varme og solrige vejr har helt fortrængt de blæsende og regnfulde stunder i Industriferien.. alle har fået "én på opleveren" og er nu rustet til efteråret og den kommende vinterperiode. Et skønt sommerhalvår er nu på retur og uanset "Drivhuseffekt" eller andre årsager, så elsker vi dette fænomen... SOL OG VARME !

Ole E.



Storfangerne Mads og Mikkel



Som det fremgår af billedet, er vognene hægtet sammen, hvilket vil sige, at seks har fået deres 10-er tilbage, men den sidste mangler sin, og det er synd. Redaktionen er enige om, at han ved henvendelse til Jens Hvass vil få udvirket en udbetaling af beløbet.

Det er kommet redakteuren for øre

At der har været nogen kritik af den billedside, ANK'RET har bragt af restaureringen af Gl. Turisten. Denne kritik kom helt bag på mig, og derfor bliver bagsiden anderledes end den plejer.

En lidt nøjere research af problemet viser sig ikke at være helt så omfattende, som først antaget, men det er jo svært at gøre op. Under alle omstændigheder er det mit indtryk, at kritikken er mere politisk end redaktionel, idet dem jeg har talt med har udtrykt kritik p.g.a. modstand mod hele projektet og dermed Ferskvandsmuseet og den tænkte fremtidige placering, og hvad kommer den sag Ry Bådlaug ved?

Den observante læser vil have gennemskuet, at jeg er klart tilhænger af restaureringen, men vil samtidig sige, at jeg mener, at hele havnefronten og livet på søerne kommer Ry Bådlaug ved. Gl. Turisten bliver, er det bestemt, vores nærmeste nabo, men også det videre havneforløb kommer os ved, også den spanske trappe og 'Peterspladsen' af enkelte benævnt 'gylletanken'. Måske ender det med at blive pænt, når det bliver tilgroet og trappen med et gelænder bliver til at færdes på,- også for vi gangbesværede. Jeg mener også at Simtoften kommer os ved. Alle bygninger skal fjernes, for de er grimme, lyder det, og jeg kan ikke forstå, at ikke en enkelt af bygningerne kan istandsættes og bevares, således at vi i fremtiden kan sige, at den bygning er det eneste, der stammer fra det, der engang var byens største arbejdsplads. Er der ikke nogen historieopfattelse og dermed pietetsfølelse tilbage? Ry Stationsbys historie er dog ikke så gammel, så vi må da hæge lidt om det, der er.

Hvis alt, hvad der er grimt skulle fjernes, så skulle Himmelbjergtårnet sandelig også fjernes, for det er da ikke nogen skønhedsåbenbaring. Selv tidl. Forstander Therkelsen, der var formand for tårnkomiteen, da vi kom til Ry i 1967, lagde ikke skjul på grimheden, men nu var tårnet der, og ingen kunne vel drømme om at fjerne det.

Vi har Gl. Turisten, et klenodie bygget i Ry til at besejle Himmelbjerget, og det er af skibsbevaringsfonden erklæret for bevaringsværdigt og støttet med 370.000 kr. – det er de statsskattekroner, der er brugt, (i modsætning til den spanske trappe, der er lavet for kommunale kroner) resten kommer fra fonde og sponsorater, og så er det planen, at projektet skulle kunne hvile i sig selv i fremtiden ved de ekskurtionssejladser der bliver tale om – og ikke skolesejladser til Himmelbjerget og dermed konkurrence med det eksisterende selskab, som der lynhurtigt er gået rygter om.

Jeg mener, at det bliver et smukt syn, når også museumsskibet bliver vores nabo og vi kan møde det i søernes kroge, hvor ferskvandslivet studeres af bl. a. skoleelever og lejrskoler.

Noget andet er så, at jeg måske i min begejstring har overdoseret redaktionelt, men det skyldes, at jeg jo flere gange om ugen besøger bådbyggeren for at følge restaureringen med mit videocamera, og derfor er i besiddelse af et meget stort billedmateriale, som jeg naturligvis gerne vil vise jer en mikrobrøkdal af. Jeg har halveret billedantallet denne gang, og de der ikke kan udstå eller tåle at se Gl. Turisten, må så springe siden over. Jeg synes det er et interessant projekt, og der gøres et stort arbejde af det frivilligt nedsatte skibslaug hvoriblandt der også er medlemmer af Ry Bådlaug.

I øvrigt er ANK'RETs spalter åbne, og vi modtager gerne kritik – selvfølgelig som altid helst i skånsomme vendinger.

Fortsat god slutsæson med forhåbentlig mange gode sejlture endnu.

Hilsen

Den gamle redakteur