

NEPTUN

KALENDER



Et "pletskud" af Jan Jakobsen

Indhold:

Lederen	5
Havnekontor	8
Nytårsvandring	10
Kapsejladser 2025	12
Afriggerfest	14
Togt med "Norrøna"	18
Julequiz	32

43. ÅRGANG

4/25

DECEMBER



MIDTJYSK MARINESERVICE

TLF. 2168 9097

Midtjysk Marineservice tilbyder:

- Serviceeftersyn på motor, gear samt olieskift m.v.
- Hovedrenovering af motorer

Diverse opgaver

Forårs- og efterårsklargøring, bundmaling, polering, VVS, abtering, el og smedearbejde.



*Service og reparation af motor samt alt omkring båden.
- 20 års erfaring i marinebranchen.*

Webshop med salg af nautisk udstyr



DANSK
BÅDUDSTYR

www.danskbaadudstyr.dk
www.midtjyskmarineservice.dk

Vigtige e-mail adresser:

Formand Jan Vestergaard	formand@snv.dk
Kasserer Ole Mikkelsen	kasserer@snv.dk
Klubsekretær Nikolai Peetz	klubsek@snv.dk
Medlemskartotek Lars Laursen	medlem@snv.dk
Mentorgruppen	mentor@snv.dk
Tur- og aktivitetsudvalg Kim H. Rohde	tur@snv.dk
Ungdomsafdeling: Ida Thyregod	ungdom@snv.dk
Sejlerskole Lars Bjerregaard	sejlerskole@snv.dk
Kapsejlads John Frank Paulsen	john@snv.dk
J/70 Troels Meldgaard	J70@snv.dk
Webmaster Jan Jacobsen	webmaster@snv.dk
Bladredaktion Dorth Grue	dorth@snv.dk
Sejlkлубben Neptuns hjemmeside	www.snv.dk

SEJLKLUBBEN NEPTUN, VEJLE

STIFTET 1881

STÆVNEN 53, 7100 VEJLE

Alle henvendelser angående medlemskartotek / adresseændringer rettes til
e-mail: medlem@snv.dk

Medlem af Samvirkende Idrætsforeninger i Vejle, Dansk Sejlunion og Dansk Idrætsforbund

BESTYRELSE:

Formand: Jan Vestergaard
Keglebakken 2, Grejs, 7100 Vejle
Mobil: 40 34 28 14

Næstformand: Lars Lauersen
Hesselhøj 1, 7100 Vejle
Mobil: 24 48 51 97

Kasserer: Ole Mikkelsen
Ibækstrandvej 14E,
7100 Vejle

Klubsekretær:
Nikolai Peetz
klubsek@snv.dk

Bestyrelsesmedlem
Lars Bjerregaard

Suppleanter til bestyrelsen:
Anders Bertelsen

Havneudvalg: Jan Vestergaard,
Lars Laursen, Nikolai Peetz

Havnechef:
Hans Jørgen Jensen, mobil 20 28 39 90
hj@vejlelystbaadehavn.dk

Havnechefens kontortid:

Oktober - februar:

Mandag - fredag kl. 10.00-12.00
Onsdag kl. 14.00-17.00

UDVALGSFORMÆND:

Sejlerskole:
Lars Bjerregaard - sejlerskole@snv.dk

Kapsejladsudvalg:
John Frank Paulsen - john@snv.dk

Ungdomsafdeling:
Ida Thyregod - ungdom@snv.dk

Aktivitets- og Turudvalg:
Kim H. Rohde - tur@snv.dk

J/70 udvalg:
Troels Meldgaard - J70@snv.dk

NEPTUNS REDAKTION:

Ansvarshavende redaktør:
Jan Vestergaard
Keglebakken 2, Grejs, 7100 Vejle
Mobil 40 34 28 14

Produktion: Danskgrafisk

Bødetakster for de mest almindelige overtrædelser

Manglende redningsveste	1.500 kroner per manglende vest.
Hastighedsovertrædelser	5.000 kroner første gang og 10.000 kroner anden gang.
Sejlads i forbudszoner	5.000 kroner første gang du overtræder forbuddet og 10.000 kroner anden gang.
Manglende bevis	5.000 kroner første gang og 10.000 kroner anden gang.
Manglende ansvarsforsikring	Det er lovkrav at have en ansvarsforsikring, når du sejler speedbåd. Manglende ansvarsforsikring udløser en bøde på 1.000 kroner.

Pantaenius – ske hvad der vil!



PANTAENIUS

Agentur for Lystfartøjsforsikringer

Østerbro 11 · 7800 Skive · Tel. +45 9751 3388

pantaenius.dk



Det kimer nu til julefest... og julelysene stråler op i en ellers mørk og grå tid, og forhindrer det hele i at gå i sort.

På alle kanaler spilles der julemusik – for nogle en fryd for øret. Der er trængsel og alarm i gader og stræder og på alle kanaler, hvor reklamer, julekalendere og jule tips til hvordan man håndterer svigermor juleaften, blandes sammen til én stor cocktail frem mod kulminationens aften den 24. december.

Om få dage vender lyset tilbage og vi kan igen se frem mod lysere tider og en ny sejlsæson i horisonten.

Planer skal times og tilrettelægges

Med tanke på sæsonen 2025, som har budt på rigtig mange gode oplevelser og aktiviteter, er det en spændende og inspirerende periode som vi ser ind i! Det er nu at de nye planer for ungdom, sejlerskole, J/70, tur- og kapsejllads bliver udarbejdet og tilrettelagt af vore entusiastiske frivillige i de respektive udvalg.

Ungdom forsætter med spændende vinteraktivitet samtidig med at IDA og teamet omkring forbereder den kommende sæson. Sejlerskolen arbejder på en forstærket udgave, således at vi forsat kan uddanne dygtige sejlere under sikre forhold.

Arbejdet omfatter forberedelse af de praktiske forhold samt prioriteringer i forhold til klubbens menneskelige ressourcer samt mulige økonomiske rammer. Alt dette forventer vi at blive endnu mere eksponeret på Neptuns hjemmeside.

Fra bestyrelsens side har vi fokus på at samle op i forhold til budgetter og økonomiske rammer for det kommende år, hvor kassereren

forbereder regnskabsafslutning. Derudover skal der opgøres og indberettes medlemmer til de offentlige statistikker. Vores aktiviteter såsom klubkonference og formandsmøder, lokale møder med klubberne i nærområdet, har fundet sted – alle steder hvor vi udveksler god information og erfaringer.

Flot og festligt efterår

Efteråret har budt på flere af vore rituelle aktiviteter som standernedhaling og ikke mindst vores afriggerfest. Sidstnævnte blev i år succesfuldt arrangeret af Bente, Rene og Anders og det var en både hyggelig og god fest med nye og mere erfarne medlemmer og partnere. Der blev budt på spændende og velsmagende mad fra Remouladen, iblandet udfordrende konkurrencer og efterfølgende hyggeligt samvær med masser af mingling omkring for dem, som havde lyst.

Jeg kan kun opfordre til at deltage i dette arrangement. Det er det, der gør klubben til mere end bare en samling sejlglade toser. Arrangementer som disse skaber fælles minder og referencerammer som binder os sammen som helhed - så tag nu fat i dine sejlerkammerater eller dine naboer på broen og sørg for at I kommer afsted. Vi glæder os til at se jer!

Husk at arrangementet altid afvikles sidste lørdag i oktober!

I forbindelse med standernedhaling og afriggerfest kunne vi i år afsløre at ”Årets præstation” blev givet til J/70 teamet, der i år ender som nr. 6 i ligaen ud af de 21 bedste danske klubber. Som nummer 4 til Nordic Sailing League Finalen ud af de 27

bedste hold fra Norge, Sverige, Finland, Danmark. Rigtig flot gået!

”Godt Gjort” pokalen blevet givet til Dorthe Grue, der de sidste 12 år har stået i spidsen for vort klubblad. Dorthe har som tovholder og samarbejdspartner sikret, at vi forsat har kunnet udsende klubbladet hvert kvartal.

Tak for den mangeårige indsats – med masser af tålmodighed!

Dette er samtidig en æra som slutter, da vi fremover vil erstatte det nuværende set-up med løbende nyheds udsendelser via en kombination af nyhedsbreve/emails og informationer på vor nye hjemmeside.

Mangler du ideer til dit nytårsforsæt, så er her et input:

SNVs mission – er klubben i Vejle, der skaber rammerne for trygt, udviklende, sportsligt og inspirerende fællesskab indenfor sejllads.

Dette sammenholdt med vore leveregler:

- Hvis du mangler noget – skal du måske stå for det
- I en forening kan du ikke fyres – kun få ros for din indsats
- Hierarkiets pyramide vender på hovedet i en frivillig forening
- Jo mere du giver – jo mere får du tilbage

Dem der er længst fremme i forhold til disse regler, er alle vore frivillige som igen og igen løfter i flok – tak til alle jer!

På vegne af den samlede bestyrelse vil jeg hermed ønske alle medlemmer og jeres familier en Glædelig Jul og et Godt Nytår.

Med sejlerhilsen
Jan Vestergaard, formand



Klubstander

Vi vil fortsat gerne opfordre alle båd-
ejere til at anskaffe en klubstander og
sætte den under bagbord saling. Hvis
båden fører flere standere skal Neptuns
stander være øverst.

Ældre både kan føre standeren i toppen
af masten.

Klubbens stander kan du købe i Havne-
kontoret eller Marinebutikken for 75 kr.



ALIVE
SINCE / 1877

MUSTO





HAVNECHEF HANS JØRGEN JENSEN
 vl@vlbh.dk - Tlf./SMS: 20 28 39 90

Havnekontoret er åbent pr. 1. oktober:

Man, tirs, tors og fredagkl. 10:00-12:00

Onsdagkl. 14:00-17:00

Økonomi Jette M. Hansen
 3162 9101 bogholder@vlbh.dk

Kontor Helle Elling
 3114 6225 kontor@vlbh.dk

Selvom vinteren for nogen måske er en stille tid her på havnen, er der stadig aktivitet og opgaver, der skal løses. I vintertiden har vi jo altid planer for alt det, vi ikke når i sommersæsonen; Oprydning, vedligeholdelse af udstyr og ikke mindst planlægning for det nye år - Også personalet får lidt velfortjent feriefri.

2026 bliver et spændende år for Vejle Lystbådehavn

Det store projekt omkring renoveringen af Estakaden (Bølgebryderen) og pier Syd og nyetablering af terrasseområdet glæder vi os meget til. Disse nye anlægsarbejder kommer til at løfte Vejle Lystbådehavn betydeligt. Noget vi kan glæde os over og ikke mindst få glæde af i mange år fremover.

Kranen er også gået på fortjent vinterferie. Det er blevet til mange ton og mange kilometer tilbagelagt. Det er dejligt at se jer så positive og velforberedte til kranservicen - Tak for det.

Kontoret går på juleferie fra og med den 23. december 2025 til og med den 2. januar 2026.

Vi er klar igen mandag den 5. januar 2026.

I ønskes alle en Glædelig Jul og et Godt Nytår.

Mange hilsner

Hans Jørgen og hele personalegruppen



Et dymanisk køkken med jordforbindelse

Til frokost serverer vi traditionelle frokostretter med fokus på smørrebrød, der er ført up-to-date i stil og anretning.

På vores aftenkort finder du enkle og velsmagende retter med internationalt snit.

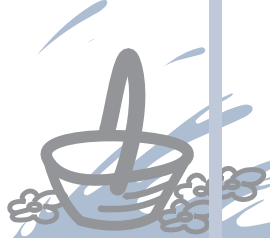
Indretning passer til maden – smagfuld og enkel, men krydret med frække detaljer og moderne afslappet stemning.

Nordisk, men international.

remouladen

Velkommen hjem

Stævnen 55, 7100 Vejle. Tlf: 7573 8300. www.restaurantremouladen.dk



Den 4. januar inviterer Sejlkлубben Neptun til den årlige nytårsvandring



Vi mødes på den store p-plads på:

Vestre Engvej 55, 7100 Vejle - (cirkuspladsen kl. 10.00)

Hele vandreturen går rundt om Kongens Kær med naturvejleder Peer Høgsberg, og den er på ca 5 kilometer. Turen går ad fine vandrestier i fladt terræn, og er klapvogns- og barnevognsvenlig.

Undeveis vil naturvejlederen fortælle om natur og kulturhistorie.

Vi starter på den nye promenadesti mod vest langs med Vejle Å. Langs å-stien kommer vi forbi det gamle Rosborg Voldsted, og længst mod vest kommer vi over den helt nye 130 m lange snoede metal-stibro hen over Bredstenvej.

Derfra går det videre ad fine stier og plankestier imellem Kongens Kær og Knabberup Sø, stedvis langs med Højen Å. Her og langs sydsiden af Kongens Kær, kan vi se på fuglelivet og måske er vi heldige at se havørnen. Efter vi er tilbage er der samling og forplejning i Klubhuset ca. kl. 12.00.

Medbring: Gerne børn/børnebørn, gode travesko, godt humør og gerne en fuglekikkert.



Turleder: Naturvejleder Peer Høgsberg

For tilmelding send mail til:

kimhrohde@hotmail.com eller sms/ring på: 25 11 15 56



Aktivitets- og Turudvalget

Faglighed, finish og forkærlighed for både

Hos Vejle Yacht Service brænder vi for alt, der sejler. Vi tilbyder professionel service, reparation og fornyelse af både – uanset størrelse og type. Med mange års erfaring i bådebygning og apteringsarbejde leverer vi løsninger, der kombinerer solidt håndværk med æstetik og funktion.

Vores kompetencer:

- Bådebygning og reparation
- Eksklusivt teak- og apteringsarbejde
- Bundbehandling
- Polering, lakering og finish
- Klargøring og vedligehold

Vi lægger vægt på kvalitet i hvert eneste detalje, og at du kan tage ud på vandet med fuld tillid til dit fartøj.

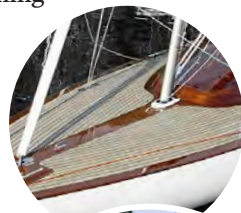
Find os i Vejle

– tæt på havet, tæt på dig

Giv os et kald på tlf. +45 2295 9473
www.vys.dk || thomas@vys.dk

Vejle Yacht Service

– *fordi din båd fortjener det bedste!*





SNVs kapsejladser 2025

KAPSEJLADS

Tirsdagssejladserne var som altid en sejladsserie med individuelle starter. Bådene bliver sat til at starte på et tidspunkt, der gør, at man så vidt muligt når målstregen nogenlunde samtidig.

I løbet af sæsonen, bliver der lavet små reguleringer af nogle bådes starttidspunkter, så alle har en chance for podieplaceringer. Dog var der en udfordring i, at dommerne om tirsdagen var gået i land, og det ikke var muligt at finde et nyt team. Det blev så lagt ud til udvalgte besætninger at bestemme aftenens bane og meddele det på kanal 77 et kvarter før start.

Efter sejladsen skulle deltagerne så notere deres placering på en op-hængt seddel i klubhuset. Efter min mening har det fungeret rigtig fint. Sejlerne har fulgt anvisningerne og John fra kapsejladsudvalget har udført et flot og seriøst arbejde for at få det til at lykkes.

Vindforholdene har været fine. Kun en sejlad i svag vind, hvor ingen både kunne nå målstregen inden for tidsfristen. Herfra skal lyde en opfordring til SNVs sejlere. Vil I gerne lufte jeres båd lidt mere, sejle lidt uforpligtende kapsejlad Så tilmeld jer i 2026. Det er rigtig hyggeligt og der er plads til mange flere.

Endelig sørger Lange jo for at der kan hygges med en grillet pølse efter sejladsen.

Resultater tirsdag

Forår:	"Top Fem" - 16 tilmeldte både
Peter Riisberg	Grinde
Claus Hulegaard	Arcona 430
Jan Bertelsen	Dehler 38
Poul Johansen	Knarr
Jacob Banggaard	L29

Efterår:	”Top Fem” - 17 tilmeldte både
Sydbank	J/70
Havneøen	J/70
John Paulsen	X-442
Ole Krebs	Spækhugger
Poul Johansen	Knarr

Torsdagssejladserne blev i år afviklet med tre løb, da løb 1 blev delt med 2 folkebåde og 2 knarrer i første løb og de hurtige både (7 stk.) i andet løb og H-bådene (6 stk.) i tredje start.

Det har givet nogle rigtig gode sejladser, hvor vinden har været til stede alle aftener. Der skal lyde en kæmpe tak til dommerbådens team, der hver torsdag har bestræbt sig for og lykkes med at lave nogle baner af passende længde og retning.

Her skal tilføjes at der er plads til mange flere deltagere, hvis I ønsker at sejle kapsejls på korte op/ned bane med to starter hver torsdag.

Resultater torsdag

Serie 1:

1. løb blandet

1. Poul Johansen	Knarr
2. Kim Jørgensen	Knarr

Løb blandet

Søren Larsen	J-70
Andreas Wissing	Melges 24

3. løb - H-både

Peter Gorrisen
Jimmy Frederiksen

Serie 2:

1. løb blandet

Kim Jørgensen	Knarr
Knud Nielsen	Nordisk Folkebåd

2. løb blandet

1. Andreas Wissing	Melges 24
2. Sydbank	J/70

3. løb - H-både

1. Jimmy Frederiksen
2. Claus Magelund

Serie 3:

1. løb blandet

Kim Jørgensen	Knarr
Poul Johansen	Knarr

2. løb blandet

1. Søren Larsen J-70
2. Jørn Petersen X-99

3. løb

H-både

1. Peter Gorrisen
2. Jimmy Frederiksen

Serie 4:

1. løb blandet

Kim Jørgensen	Knarr
Poul Johansen	Knarr



Til sidst en stor tak til Anders Johansen for at holde fast i sejladserne ”de rå”.

Det er ikke så voldsomt som det lyder....
Faktisk rigtig hyggeligt og det forlænger
sejladssæsonen i begge ender af kalenderen.

Med sejlerhilsen
Poul Johansen



Afriggerfest i Sejlerstuen

Afriggerfesten blev i år arrangeret af Bente, Rene og Anders og de klarede det til en "dacapo" - på trods af at danseorkestret holdt friaften.

Tilmeldingen på 54 har ikke været så stor

i meget lang tid og må være et tegn på at SNV medlemmerne gerne vil fællesskabet.

Marinebutikken ved Aage Korsbech var sponsor for nogle præmier som blev overrakt de heldige vindere. Tak for det!

Tidligere formand, Anders Nielsen, byder velkommen til festen





Kokke fra Remouladen i gang med at anrette hovedretten

Carsten Faubel beretter om aktiviteterne i J/70 Udvalget



Jan Ipsen blev vinder af et tågehorn



Niels Hau blev vinder af en pandelygte



Carsten Faubel vinder en lyserød fiskestang med lyserød fiskeline

Pokaluddeling ved afriggerfesten



*Puk Andersen, Carsten Faubel og Lau Lauridsen
modtager pokalen "Årets præstation"*



Dorthe Grue modtager pokalen "Godt gjort"

Standernedhaling

...i regnvejr på Stævnen 53



Vejret viste sig ikke fra den bedste side på dagen for standernedhalingen den 25. oktober og var sikkert medvirkende til at fremmødet var noget "tyndt", men traditionen tro var der tale ved formand Jan Vestergaard og SNV sangen sunget.



Glædelig jul og godt nytår
med tak for det gamle ønskes SNVs
annoncører, sponsorer samt medlemmer

Svar til quiz'en side 32:

4
F
Lillebælt
Skibe under 20 m
Vindhastigheden, tiden og pladsen
Forfra

Kællingeknude
4-6 sek.
337,5 grader
Nej
9



Beretningen om et togt med Grinden "Norrøna" i 1991

"Norrøna"s sejlads til England, Engelske Kanaløer og Holland

Denne beretning bygger på skipers logbog, den nødtørftig førte dagbog samt hukommelsen, der ikke er, hvad den har været, men alt taget i betragtning skulle denne beretning give et nogenlunde sandfærdigt billede af togtet.

Sidst "Norrøna" havde været på langfart var i 1989, hvor turen gik op til Shetlandsøerne og derfra til det norske Vestland, hvis dybe fjorde blev udforsket.

Denne gang skulle færdens gå sydpå! Inspirationen kom fra en sejlerkammerat, som tidligere havde været på Kanaløerne - det lød spændende, og hjemturen skulle gå gennem de hollandske kanaler.

Vinteren og foråret blev brugt til planlægning. En besætning skulle også findes. Den gamle besætning fra Shetlandsturen var spredt for alle vinde. Til alt held var to af mine faste kapsejladsgaster, nemlig Thomas Agerbirk og Peter Demant parate til at tage med på turen, selv om Peter aldrig havde været ude af Vejle Fjord. Carsten Jensen, som havde været med en halv tur på "Norrønas" første færd i 1986 til Skotland og Hebriderne meldte sig også under fanerne, og så var vi pludselig en besætning.

Turen blev planlagt i alle enkeltheder, så godt som det nu er muligt, og det var nu kun at vente på at afsejlingsdagen skulle oprinde.

Afgangen fra Vejle var fastsat til den 29. juni ca. kl. 16.00. Hjemkomsten var planlagt til lørdag den 29. juli kl. 10.00 formiddag.

Så kom dagen den 29. juni - en lørdag - det var rigtig dårligt vejr. Karup havde meldt kuling, regnbyger, vind fra vest og nordvest styrke 12-20 m/sek. Ca. kl. 15.00 var vi fire sejlere, Karsten, Peter, Thomas og skipper samlet på båden, der var klargjort til turen. Dagen i forvejen havde vi provianteret, og alt var nu stuvet på plads.

Familie og venner var mødt op i stort tal, og mange havde gaver med til os, spændende fra kager til læsestof og Lambrusco-vin. Der blev skålet og udtalt mange gode ønsker for sejladsen. Kl. 16.15 præcis var vi klar til afgang. Krydsfok og storsejl blev sat. Ude på fjorden tog vi fokken ind og slørede for storsejl alene. I vestlig kuling loggede vi syv knob for storen alene. Da vi rundede Trelde Næs flængede vi storsejlet. Heldigvis havde vi et reservesejl med, og det holdt. Under Lillebælt-broerne havde vi kryds ellers slæk på skøderne. Vi loggede over syv knob. Søsygen begyndte så småt at melde sig hos to af gasterne. Da det lysnede søndag morgen var vi i tysk farvand. Vejret var stadig dårligt, men allerede kl. 09.40 var vi i Holtenau, ca. seks timer før beregnet. Vi havde tilbagelagt de 110 sm fra Vejle til Holtenau på 16 timer. Vi gik straks ind i slusen i Holtenau. Der

er to sluser - en lille til sejlbåde og mindre fartøjer og en stor til de større skibe. Når de grønne lys står faste, må man sejle ind i slusen, hvor man skal sejle helt frem og fortoje. Her det behagelige at man ligger ved flydepontoner. Så skal man klatre op af slusen og gå over i en nærliggende kiosk, hvor man køber en gennemsejlingsbillet. For både op til ti meters længde koster det DM 20,00. Med denne billet i hånden går man så op på øverste etage i kontroltårnet og får sin billet afstemplet. Herefter kan man vende tilbage til båden og vente på gennemfart. Slusen åbnes efter behov døgnet rundt.

Vi fortsatte gennem Kieler-kanalen til Rendsburg, hvor vi helt inde i lommen ved Rendsburg by fandt en lille hyggelig marina. Vi fik os vasket, ryddet op i båden og ringet hjem. Til aften spiste vi store bøffer. Om aftenen besøgte vi den lokale sejlkлуб, hvis restaurant var forpagtet af en sønderjyde. Vejret var regnfuldt, men vinden havde lagt sig. Havnemesteren i den lille marina var en spøjs fyr. Han råbte alle både an i sin råber, lige meget hvor langt eller hvor tæt de var på broerne og ve den, der placerede sig forkert i marinaen.



Lidt om Kieler-kanalen eller Nord-Ostseekanalen. Den blev indviet i 1892 og er ca. 98 km lang. Gennemsejlingstiden for en sejlbåd for motor er ca. 10-12 timer. Sejlbåde må kun færdes på kanalen i dagslys. Tidligere kunne man proviantere toldfrit i både Rendsburg og Brunsbüttel, det kan man nu kun i Holtenau.

Efter et solidt morgenmåltid afsejlede vi fra Rendsburg mandag den 1. juli kl. 09.30 og ankom til Brunsbüttel kl. 16.00. Opkald på VHF-kanal 13 til Kiel-kanal 1 giver dig slusemesteren i Brunsbüttel. Han meddelte, at vi skulle ligge ved slusen kl. 06.00 tirsdag morgen - da ville det være højvande ude i Elben. Vi skal med tidevandet ud, for vi kan ikke stævne strømmen, som løber med op til seks knops fart, når den er på det højeste. Navigatoren er blevet fodret med 12 Way-points direkte til Dover på den engelske sydkyst. Vi har ca. 400 sm til Dover, så vi dropper Helgoland i denne omgang. Overfartstid er beregnet til tre til fire døgn. Blot vi nu får vinden fra det rigtige hjørne - den står stadig i vest.

Tirsdag morgen den 2. juli er vinden gået i syd, måske en kende til øst. Det lover godt. Vi er nu ude i Elben og for fuld medstrøm går det ud mod Cuxhaven. Vi er nødt til at gøre et stop i Cuxhaven for at proviantere toldfrit til rejsen. Vi fandt en skibs-handler, hvor vi kunne bestille vore varer, som efter at være blevet plomberet hos tolden blev leveret ved skibssiden, dog først om eftermiddagen.

Thomas Agerbirk vasker op

Fortsættes side 20

Kl. 17.00 er vi klar til at forlade Cuxhaven. Vi går ud i medstrøm. Vinden er gået i øst, nordøst og styrken er ca. fem til ti m/sek. Spileren bliver sat, og så går det ellers der ud ad. Vor medbragte vacuumpakkede proviant (kød) var desværre blevet dårlig, så det måtte smides ud. Diner'en kom til at stå på pølser og hvidvin.

Vi sejler i udkanten af den trafikerede rute. Der var stor trafik, og vi måtte hele tiden holde godt udkig. Dagen der fulgte blev solrig med frisk østlig vind, så vi loggede konstant fem til syv knob for spiler. Sidst på dagen måtte vi dog hale spileren ned - vinden blev for kraftig og vi pendlede for meget i den urolige sø. I stedet spilede vi en genua, det var bedre og gav en mere rolig sejlads. Dagen går med vagt og søvn, eller man soler sig eller læser. Ind i mellem får vi en kop kaffe eller en øl. Efter et døgn's sejlads fra Cuxhaven har vi tilbagelagt 150 sm, så det går fint fremad. Vi kørte en time med motoren for at lave strøm til batterierne.

Vore spisetider overholder vi til punkt og prikke. Frivagten laver morgenmad, som altid begynder med bacon og æg, som der

spises lidt eller meget af, afhængig af vejrliget. Frokosten tages der afslappet på, men middagen om aftenen gøres der meget ud af. Vi får også vin til middag hver dag.

Torsdag nat den 4. juli passerede vi gennem et område fyldt med olieplatforme. Vi havde stærk nordstrøm og samtidig skiftede AP'eren til kanal ti og gav nogle meget modstridende meldinger, så der var et tidsrum, hvor det var svært at holde kursen. Vi har stadig frisk østlig vind, så vi lænser af sted med fin fart. Navigatoren siger ankomst Dover fredag morgen kl. 02.30. Det er et dårligt tidspunkt at anløbe en fremmed havn, men lad os nu se - vi kan risikere at komme i modstrøm. I Den Engelske Kanal løber strømmen nemlig meget stærkt - op til seks til syv knob når det er værst. Den løber øst-vest og omvendt og aftager efterhånden som den når henholdsvis Atlanterhavet og Nordsøen.

Så blev det fredag. Navigatoren siger ankomst Dover kl. 05.00, så vi har haft modstrøm. Vi har masser af luft, ca. 8-12 m/sek. fra SØ. Humøret er højt om bord, vi har haft en meget hurtig overfart. Alt fungerer godt om bord - det er en god besætning. Vi skal forsøge at finde Goodwind fyrskib, det gør vi selvfølgelig også, men navigatoren skiftede på samme tid til en ny kæde A 11, så det gav igen noget turbulens. Ud for Dover havn er der en vældig færgetrafik. Vi må vente ca. en halv time på at komme ind. Det var lidt vanskeligt at finde den nye marina, hvor vi kunne ligge ved flydebroer

*Peter Demant, skipper Jørgen Nyland
og Carsten Jensen*



og således være uafhængig af tidevandet. Vi fandt den, godt gemt af vejen omme bag trafikhavnen. Vi gik straks til køjs, for vi var trætte.

Kl. 10.00 formiddag gik vi op i sejlkлубben og blev vasket. Det var dejligt - efter fire døgn i søen trænger man til et bad. Frokost spiste vi om bord - derefter gik vi på shopping. Dover er en hyggelig by med stor færgetrafik over kanalen og med den imponante Dover Castle rugende oppe på kridtklipperne over byen. Om aftenen spiste vi på en italiensk restaurant og gik derefter hen i sejlkлубben. Den var fyldt med festlige mennesker, der var levende musik og stor udskænkning fra baren. Dagen efter skulle de sejle en kapsejlsads op til Goodwin Sands og tilbage igen. Vi blev inviteret med på kapsejlsadsen, men vi måtte betakke os, da vi har vort eget program. Vi fik mange gode tips om strømforhold i kanalen.

Allerede kl. 06.00 lørdag den 6. juli skulle vi ud af lystbådehavnen. Slusen åbnes kun ved højvande. Ellers skulle vi vente til kl. 18.00. Vi fortøjede udenfor lystbådehavnen ved slusemesterens flydebro og gik op i sejlkлубben for at bade. Kl. 09.30 meddelte vi Harbour-Control at vi var klar til afsejling og man bliver så eskorteret ud af havnen. Dette sker af hensyn til den store færgetrafik. Vinden var svag fra SØ, så vi måtte sejle nogle timer for motor. Vort mål er Cowes på Isle of Wight, en distance på ca. 120 sm. Vinden dør næsten helt og det bliver overskyet. Thomas laver pandekager - herligt! Vi regner med ankomst til Cowes i morgen, søndag, kl. ca. kl. 14.00. Der kommer luft - vi sætter spiler, vinden frisker til 8-10 m/sek,

så vi smider spileren igen, for det trækker op til uvejr. Heldigvis driver uvejret forbi os, vi slipper med et par regnbyger. Om natten er der masser af morild, vort kølvand glitrer som sølv.

Ud på natten dør vinden igen, så vi smider genuaen og starter motoren. Vi skulle kunne være i Cowes ca. kl. 09.00 søndag, hvis ikke strømmen driller, og det gør den for en gangs skyld ikke. Karsten og jeg sejler det sidste stykke ind til Cowes, og sikke et mylder af både. Masser af store rigmandsbåde ligger her side om side med små uanseelige som "Norrøna". Vel fortøjet i en af de mange marinaer i Cowes melder vi os hos Port Control og må bøde £16,50 for et døgn. Det er en høj pris, men stedet her er så besøgt, at der er kamp om pladserne. Efter et solidt morgenmåltid er vi klar til at gå i bruserne. Dernæst på sightseeing, shopping m.v. Om aftenen besøgte vi et par pubber. Der var trængsel overalt. Dels fordi Cowes-Week var forestående og dels fordi Admirals-Cup sejlsadsen skulle finde sted. Det danske Tuborg hold var ankommet med båd og alt deres grej.

Mandag den 8. juli. Morgenen bød på kuling og regnbyger. Vi besluttede at afvente en bedring i vejret og gik i stedet på vaskeri. Alt snavset tøj blev rent og vi fik gjort de sidste indkøb. Til vor frokost købte vi en stor portion "Fish and chips" som vi spiste ombord i båden.

Vi besluttede trods dårlige vejrmeldinger at sejle til Yarmouth - en lille, hyggelig by på

Fortsættes side 22

vestsiden/nordsiden af øen, for at se noget nyt; og det var trods alt på vores rute. Vi bliver sikkert mindst et døgn forsinket til Jersey, men vi har tid nok endnu. Sejladserne op til Yarmouth blev hård. Vinden lige imod og i styrke 12-20 m/sek + regnbyger. Kl. 18.00 var vi i havn, og efter at være anvist plads bestilte vi straks over VHF'en en vand-taxi til land. I denne havn ligger vi fortøjet ved ringe, der kan køre med tidevandet op og ned ad pæle. Vi kan slet ikke komme til kaj, så det er lidt besværligt. Efter et par pub-besøg vendte vi tilbage til båden. I morgen vil vi se at komme af sted til Jersey, næsten uanset vejret. Vi længes efter et fast opholds-sted. Vi har haft problemer med kompasset, det sidder sommetider fast, hertil kommer uregelmæssigheder med navigatoren når vi skifter kæde. I dette her område kan navigatoren skifte mellem en engelsk og en fransk kæde, og den har besvær med at finde ud af, hvilken den foretrækker.

Vi sejlede ud fra Yarmouth tirsdag den 9. juli kl. 10.30 efter at have spist et kraftigt morgenmåltid. Vand og diesel var ligeledes tanket. Vi satte straks sejl. Storsejlet i 2. reb og en lille krydsfok. Vinden var hård til kuling

ude i munden af the "Solent", som strædet mellem øen og fastlandet hedder. Strømmen var med os, vinden imod os, så det gav nogle gevaldige søer. Vi krydsede op forbi the "Needels", som er nogle karakteristiske klippeformationer på den aller-vestligste del af øen. Klipperne står som stoppenåle helt ude i havet.

Hele dagen sejlede vi hård bidevind i høj sø. Da medstrømmen hørte op og modstrømmen satte ind, blev vi drevet langt ud af kurs. Strømmen satte os op til 70 grader ud af kurs. Til sidst måtte vi have motoren til hjælp og med fuld sejlføring samt motor krydsede vi en lang, lang nat ned mod Kanaløerne. Undervejs sprang bøjen under storsejlsbommen, hvortil blokken til storsejlsskødet er fæstnet. Det må vi have repareret så snart vi kommer i land. Vor log er ligeledes ude af funktion. Om morgenen får vi øerne i sigte og kl. 09.15 tirsdag den 9. juli anløber vi Sct. Helier Port på Jersey. Vi er godt trætte, men nu er endemålet nået. Vi er også sultne, for hele tirsdagen har vi intet fået at spise pga. for høj sø.

Vi ligger ved en ventekaj. Port Control har over VHF meddelt os, at vi ikke kan komme ind i marinaen før kl. 15.00.

Vi benytter tiden til at få ryddet op i båden efter den hårde overfart, får noget at spise og går så op i byen for at finde et brusebad. Vejret er blevet varmt og dejligt, så det lover godt for vort ophold her.

Vel ankommet i marinaen, hvor vi ligger ved flydebroer, drikker vi vor Lam-



brusco, som blev os foræret ved afsejlingen fra Vejle. Vi fik alle ringet hjem og meldt alt vel ombord.

Efter spisetid var vi en tur oppe i byen ”St. Helier” hedder den, og den er vel især kendt fra TV serien ”Bergerac”, en engelsk krimi-serie, som er vist i utallige episoder i Danmark. Det er en hyggelig by – men fyldt med turister. Samtlige øer er nemlig frihandelsområde, d.v.s. ingen varer er belagt med hverken told eller moms. Det giver især billig tobak og spiritus samt smykker. Mange af stednavnene er franske, men ellers virker øerne og befolkningen typisk engelsk. I byen er der mange ”Sing along” pubs. En mand eller kvinde spiller klaver og synger for og publikum synger med. Det er vældigt sjovt. Vi var også oppe i Sejlklubben – den var meget fornem – vi drak et glas øl og skrev i gæstebogen.

Det er dejligt at have fast grund under fødderne. Vejret her på Jersey er nu varmt og solrigt. Vi har ca. 28 grader, og der blæser en let brise. Vi daser og ind imellem laver vi småreparationer. Befæstningen under bommen bliver lavet på et maskinværksted og lidt efter lidt er båden i orden igen. Peter køber nyt sejltøj – et pragtfuldt sæt til kun ca. 1300 kr. eller under halv pris i Danmark.

Vi traf også en hollandsk sejer, der gav os en masse informationer om sejlsadsen på kanalerne i Holland.

Skipper Nyland og Thomas bidrager til underholdningen

Vi havde besluttet at leje en bil og køre øen rundt. Det blev en Ford Escort – skipper skulle køre. Der er venstrekørsel og vejene er meget smalle. Vi passerede igennem mange små hyggelige byer og idylliske landskaber. Det hele minder meget om Mallorca. Vi kravlede til tops på en stor borg og havde et fantastisk udsyn over en stor del af øen. Vi kom trætte hjem efter de mange indtryk og gad ikke selv at lave mad. Vi ville på restaurant og spise, derefter på ”Sing along” pub og drikke øl og sluttelig ned i båden og drikke ”Irish Coffee”. Thomas har købt flødeskum og brunt sukker.

Vi spiser på restaurant ”La Provencale” – en dejlig restaurant tæt ved havnen og torvet. Vi spiser rokke-vinger med herlig hvidvin til og til dessert tærte. Godt mætte krøb vi på pub og til sidst hjem til en dejlig kaffe. En fantastisk god dag.

I dag, fredag den 12. juli, er det gråvejr på Jersey, men det er lunt – det kan måske blive til tordenvejr. Vi smutter op i byen. Thomas

Fortsættes side 24



har en aftale hos en frisør kl. 12.00. Vi andre går på indkøb. Listen er lang. Først skal vi have vekslet penge. Her på øen har de deres egne pengesedler. Postkort blev også købt og skrevet - nu har alle vist fået. Mens tre gaster lejede cykler for at tage en tur rundt i byen gik skipper ud for at finde lugtfri petroleum, som er svært at finde. Det lykkedes på et mekanisk værksted. Derefter hen i sejklubben for at få Jerseys stander. I morgen tidlig skal vi med højvandet ud - opholdet på Jersey er slut - vi skal over til den anden store ø Guernsey.

Jeg har regnet distancen ud til 30 SM.

Guernsey bliver så det sidste hvilested inden turen hjem. I dag kom en dansk båd i havn - den havde sejlet to år udenlands, nu skulle besætningen hjem og tjene penge til fortsat sejlads.

I eftermiddag kom solen igennem skydækket, så vi fik en dejlig varm eftermiddag. I aften skal vi for sidste gang på "Sing along" pub. Det slutter kl. 23.00, og så er det bare til køjs.

Lørdag den 13. juli op kl. 06.00 og i bad. I dag sprang vi Eggs og Bacon over og nøjes

med kaffe og ostemadder. Kl. 07.15 var vi klar til at sejle ud af havnen med kurs mod Guernsey - en sejlads på ca. 30 SM. Vi havde strømmen med os, og med en sejlføring bestående af storsejl og Genua II loggede vi 7,5 SM. Søen var ret grov. Thomas måtte til køjs, men Peter holdt sig. Det var et lidt vanskeligt farvand at navigere i. Kl. 14.00 var vi fremme ved indsejlingen til Beaucette Marina på nordsiden af øen - men ak o ve, der var intet vand i indsejlingen, som var en smal passage i klipperne, ca. 10-15 m bred. Det var i mellemtiden blevet lavvande, og vi måtte afvente højvandet, som først ville indtræffe ca. 5 timer senere. Vi lagde os for svaj ved en bøje og lagde os til at sove. Forinden havde vi talt med Port Control, som havde meddelt os, at vi roligt kunne blive liggende de første 4 timer. Kl. 18.00 var vandet steget så meget, at vi kunne sejle ind. Marinaen er placeret i en lukket lagune, med flydebroen og alle faciliteter. Desuden findes der en meget god restaurant. I Marinaen ligger en masse store både, såvel sejl-som motorbåde. Folk har bådene liggende fast her med opsyn - mange ejermænd bor enten i England eller Frankrig, så flyver de til øen og sejler så herfra. Grinden er næsten altid den mindste båd i havnen, lige meget hvor vi kommer hen.

Søndag den 14. juli nu ligger vi godt i marinaen. Vejret er køligt og blæsende. Vi får vasket tøj og får i øvrigt hvilet godt ud. Vi lejer cykler og kørte langs kysten ned til hovedbyen St. Peter port. Da det var søndag, var næsten alt lukket. Det lykkedes kun at få et glas øl mod





Efter 2 timers sejllads kom vi i en frygtelig modstrøm. Selv med frisk vind agten ind og motoren på fulde omdrejninger kunne vi ikke stævne strømmen. Vi stod total stille. I fire timer stod vi i strømsø inden vi endelig kom fri og kom forbi næsset. Herefter fik vi medstrøm og loggede 11,5 SM. De af os der kunne spise fik nu en bedre middag med rødvin.

at købe mad for min. tre pund pro persona. St. Peter Port har 2 store marinaer, og det er ret dyrt at ligge der. Vi foretrækker Beaucette Marina. Efter et par timer i byen tager vi hjem til båden.

Om eftermiddagen tager vi til stranden for at bade. Der er nogle store, flotte sandstrande, men vandet var hundekoldt. Men nu har vi prøvet det. I morgen skal vi påbegynde hjemsejlladsen. Vejret er ikke for godt, gråvejr med byger, men det kan jo ændre sig til i morgen. Vi har haft nogle dejlige dage på øerne, som vi sent vil glemme. Vi sluttede den sidste aften af med nogle store kopper Irish Coffee.

Mandag den 15. juli. I dag sejler vi. Vinden er i SV ca. 6-10 sek/m, så det passer meget godt. Peter og Carsten er cyklet til byen for at proviantere. Vi andre er ved at gøre båden klar. Diesel og vand bliver tanket og sejlergarderoben tjekket. På slaget 12 gik vi ud af havnen og fortsatte i medstrøm nordpå. Der var ret grov sø. Vi satte kurs direkte op mod Cap D'Hague, som er det yderste punkt på Cherbourg-halvøen.

Den Engelske Kanal er et vanskeligt farvand at sejle i. Der løber altid en stærk tidevandsstrøm, og enten er den med eller mod. Skal man kun sejle en kortere distance, bør man altid benytte tidevandstabellerne over det pågældende farvand. Skal man sejle i flere døgn i kanalen, så undgår man ikke modstrøm. Der er vi i Danmark privilegeret ved ikke at have ret mange strømfyldte farvande.

Den første nat i kanalen på vej hjemover forløb ret rolig. Der var stærk trafik og mange fiskerbåde, som lader hånt om alle trafikregler. Der kom mange regnbyger og det var ret koldt.

Tirsdag den 16. juli. Undervejs nordpå i Den Engelske Kanal. Vagtskifte kl. 07.00. Morgenmad, men uden bacon og æg – det ruller for meget. Dagen forløber uden store begivenheder. Vi ligger støt på kursen – vinden er agten ind. Solen vil ikke rigtig komme igennem. Når vi ikke er på vagt, sover vi eller læser lidt. Det trætter at være på havet, så for det meste sover vi på frivagten.

Fortsættes side 26

I den kommende nat skulle vi kunne passere Calais – der bliver sikkert mange færger at passe på. Jeg begynder at fordybe mig lidt i kortene over Hollands kyst, for indsejlingen til Schelde-deltaet er lidt kompliceret. Heldigvis bliver det ved dagslys. Til middag i aften skal vi have pølser og kartoffelmos. Vi moser nogle kartofler og kommer smør i – så har vi kartoffelmos. Dette her er det sidste lange stræk hjemover. Herefter skal vi gennem de hollandske kanaler og derfra langs de Frisiske øer til Cuxhaven – så er ringen sluttet. Vi glæder os til kanalerne – især de søsyge. Ud for Boulogne kommer en fransk patruljebåd og lyser på os med projektører, den kredser nogle gange rundt om os, men uden at praje os, og forsvinder derefter. De har måske troet, vi var smuglere. Vagten i nat ligger fra kl. 21.00-01.00 – det er skipper og Thomas. Næste vagt fra kl. 01.00-05.00 er Carsten og Peter. Nattevagten er altid anstrengende, for der skal holdes godt udvig – derfor kan det godt knibe med koncentrationen den sidste time af vagten.

Onsdag den 17. juli giver os solskin og moderat vind fra SØ drejende S. Det bliver dejligt varmt. Vi kan få spileren op. Ud på dagen får vi den hollandske kyst i sigte. Vi fandt uden besvær indsejlingen til Roompot slusen. Heldigvis åbnede den så snart vi ankom. Efter indsejlingen kom tolderne ombord. De gik grundigt til værks – de var vist på narkotika-jagt. Vi sejlede 6 til 8 SM op ad Schelde munden til en lille by ved navn Zürichzee.

I byen er der en hyggelig kanalhavn. Selve byen er med smukke gamle huse og hyggelige torve. I havnen lå masser af både alle steder fra. Vi købte vin og brød og hyggede

os indtil vi gik op i byen for at bade. Efter godt tre døgn på båden trængte vi til det. Efter et enkelt værtshusbesøg gik vi til køjs og sov som aldrig før. Vi mangler kort over det sydlige kanalområde her, men vi klarer os nok, ellers må vi købe nogle.

Torsdag den 18. juli vågnede vi op til et blæsende, pjaskende vejr. Man havde næsten ikke lyst til at stå op. Men vi skulle videre. Karsten og skipper tog op i byen for at veksle vore resterende engelske pund til gylden, desuden skulle der købes proviant. Vi købte også en masse jordbær – pris 2,45 gylden pr. pund – billigt. På vor nabo-båd lavede de en hel plan til os for vor videre færd gennem Holland. De gav os også et kort, som vi må huske at returnere. Hollænderne er yderst hjælpsomme. Kl. 11.30 er vi sejlklar. Det øsregner – det er ikke særlig spændende. Gennem sluser og under broer – den ene efter den anden – sådan går hele dagen. Somme tider er der temmelig lang ventetid ved broerne. Vi kan kun benytte særlige kanaler, for vi vil ikke ligge masten ned. Ellers er alt vel ombord. Vi har det godt og det hele fungerer upåklageligt – blot kunne vejret være bedre. En sådan kanalfart kræver godt vejr. Ankommet til Dordrecht finder vi en lille kanalhavn, hvor vi fortøjer for natten. Havnen ligger lige bag domkirken, så vi er midt inde i byen. Kl. 20.30 spiser vi middag på en græsk restaurant "Olympia" tæt ved domkirken. Vi får Uzo til velkomstdrink (på huset) øl, vin og steaks. Pris for fire personer 105 gylden – billigt! I morgen må vi se at komme tidligt op og afsted – det tager længere tid end vi regner med her i kanalerne.

Fredag den 17. juli er vi så undervejs fra

Dortrecht til Gouda. Vi er stået op kl. 07.00 men kan ikke komme ud fra vores plads ved egen hjælp. Vi står på grund. Nogle naboer hjælper med at hive og efter en times anstrengelser er vi fri. Vi sejler mod Gouda. Det småregner og blæser. Vi skal nå Gouda inden en bestemt tid, for jernbanebroen der åbner kun på bestemte tider. Vi kalder brovakterne over radioen for at høre, hvornår broerne åbnes. Vagterne er flinke til at svare, og alle taler engelsk. Før hver bro eller sluse er anbragt et skilt med nummeret på den kanal hvorpå broen eller slusen kan kaldes over radioen. Det tager som sagt længere tid på kanalerne end beregnet. Vi bliver nok nødt til at gå direkte fra Amsterdam over Zuiderseen og over Wattenmeer og ud i Nordsøen og glemme kanalerne i Nordholland.



Vi ser mange smukke huse med pyntelige haver helt ned til kanalen – alt er velplejet og landet ser rigt ud. Priserne på varer er nogenlunde som i Danmark. Frugt og grønsager er billige.

I eftermiddags lagde vi til ved en lille by nord for Gouda. Vi skulle proviantere – vi manglede faktisk alt. Til middag skal vi have koteletter og blomkål.

Besætningen vil gerne have en dag og aften i Amsterdam – det må vi se at få arrangeret.

Motoren har hidtil gået fantastisk godt, den bruger meget lidt dieselolie og den er fuldstændig tæt. Vi kalder den ”Niels Otto”, måske fordi der er lighed med dens reparatør. Vandtanken kan vi ikke bruge, den er utæt, men vi kan ikke finde lækagen. Til næste år må vi have anskaffet en ny. Disse neopren-tanke er ikke nær så gode som en rustfri tank eller glasfibertank. Kogeapparatet, der arbejder på petroleum fungerer også godt, så på nær vandtanken fungerer alt godt.

Der er livlig trafik på kanalerne, og vi må hele tiden gå til side for store flodpramme.

For at komme ind til Amsterdam skal vi igennem en masse smalle kanaler og under et utal af broer. Af hensyn til trafikken i Amsterdam, kan ingen både med mast på sejle ind til byen i dagtimerne, da broerne ikke åbnes. Derfor samles alle lystbåde i en lille sø før Amsterdam, og ved midnatstid sejler så alle både i konvoj gennem byen. Det var en spændende oplevelse.

Vi var ca. 50 både i én lang række med lanterne tændte, der passerede gennem byen. Det tog ca. tre timer at komme igennem byen. Vi fortojede i en lille havn ved den store gennemsejlingskanal kl. 03.00.

Vi sov længe næste dag. Det var også blevet sent i går. I dag skal vi opleve Amsterdam. Vi skal også proviantere og på kanalfart.

Fortsættes side 28

Kirker og huse og butikker bliver besigtiget, så dagen går hurtigt. Besætningen vil også opleve Amsterdam By Night, så efter at have spist påbegynder vi udforskningen.

Byen vrimler af turister af forskellige slags. Der er pæne, der er punkerne, der er rygsækkefolkene og der er de fulde. Hashsalget går strygende, sælgerne står på hvert gadehjørne.

Nogle gader i centrum er næsten ene sexbutikker og de prostituerede udstiller sig i vinduerne. Jo, der er noget for enhver smag.

Men Amsterdam er også en smuk by med flotte bygninger og kirker og parker. Vi besøgte domkirken, den var især smuk.

I morgen skal vi afsejle kl.08.00, så nogle af os skal være friske. Vi har ca. 250 SM til Cuxhaven og det må tage max. tre døgn. Vi tre ældre besætningsmedlemmer kom i god ro og orden tilbage til båden – Thomas kom lidt senere.

Søndag den 21. juli. Vi er afsejlet som aftalt kl. 08.00 og går hurtigt gennem Orangeslusen og ud på Zeudersøen. Kursen er sat mod Enkhäusen. Vi går for motor, vinden er ret imod, den er drejet i nord. Det gør heller ikke så meget for er vi først ude i Nordsøen igen skal vi styre øst/nordøst. I Enkhäusen tanker vi dieselolie – der var en meget stor marina. Vi havde ikke flere hollandske penge, så vi tilbød DM som betaling, men nej tak – tyske penge ville man ikke have. Der blev så betalt med en Eurocheck, og det for skallede 41 gylden, som olien kostede. Her på Zuidersøen er det et utal af både og rigtigt mange kuffer – disse fladbundede både,

som kan sejle på meget lavt vand. Kl.15.00 forlod vi Enkhäusen. Vi skal op til Kornewaldslusen, som giver adgang til Wattenmeer, det store lavvandede hav, som ligger mellem Zuidersøedæmningen og de frisiske øer.

Det bliver aften inden vi når slusen, men et opkald over radioen bekræfter, at slusen er åben og at vi blot kan sejle igennem.

Det var tanken at tage en rute gennem et afmærket løb direkte op mod øen Terschelling. Men ak og ve, der var ej vand nok til os. Afmærkningen var ikke intakt og vi gik på grund 3 gange. I nattens mulm og mørke må vi vende om – sejle tilbage til slusen, og forsøge en anden rute op til Harlingen. Det lykkedes – men ekkoloddet viste kun 1,5 m vand. Heldigvis begynder vandet at stige, så vi kommer igennem, men der var nerver på. Fra Harlingen kan vi fortsætte i en afmærket rende op til Terschelling, og her var der vand nok.

Rundet Terschelling fortsætter vi op langs nordkysten af øen, her viser kortet at der går en rende mellem øen og et stort rev, hvor bølgerne bryder i flere meters højde. Det viste sig umuligt at komme ud i Nordsøen denne vej. Renden smallede mere og mere ind og vi kom nærmere og nærmere på revet. I sidste øjeblik fik vi båden vendt rundt og måtte samme vej tilbage igen. Det viste sig senere, at der ikke længere er passage denne vej ud, men vore kort var kun to år gamle, altså må renden være sandet til inden for de to år. Om formiddagen kom vi så endelig fri af Wattenmeer gennem en dybere rende syd om Terschelling. Skipper havde slet ikke været i seng hele natten, så nu gik han til køjs.

Det havde været en besværlig nat og morgen, men nu var vi da endelige ude i Nord-søen igen. Der var ca. 200 Sm til Cuxhaven – ca. to dages sejlads. Der er ikke megen luft, men nogle gevaldige dønninger. Søsygen greb igen et par mand. Vi har fanget en stor makrel – det er første gang. Peter bliver fotograferet sammen med den, derefter smides den udenbords. Ingen har lyst til fisk.

Vi er nu hæmmet af næsten ingen vind og store dønninger. Motoren bliver startet og stamper troligt afsted, vi skulle gerne nå Cuxhaven i løbet af tirsdagen – men måske kommer der vind.

Vi kan se der bliver hurtigere lyst her nordpå sammenholdt med Kanaløerne. Om eftermiddagen får noget plastikbånd i skruen. Karsten må i dykkerudstyret og ned og skære skruen fri. Det lykkedes også, men Carsten skærer sig slemt i højre tommelfinger. Der bliver lavet en stram forbindelse og han siger det går fint. Natten der kommer er lun – vagtskifterne foregår planmæssigt, men der skal holdes godt udkig – trafikken er stor.

Tirsdag den 23. juli 1991. Morgenen begynder med fint solskin. Det er spændende om vi får megen modstrøm ind til Cuxhaven. Det skal igen blive dejligt med et varmt bad. Vi har igen været tre døgn undervejs uden særlig rengøring bortset fra tandbørstning. Strømmen får vi imod os, den løber i løbet af kort tid med mindst fire knobs fart og vi ligger kun få sømil fra Cuxhaven. Så nu kn vi ligge her de næste fire til fem timer uden at komme fremad. Vi kan ikke stævne strømmen – det er bare at vente på strømmen aftager og vender. Strømmen løber stærkt i fire timer, aftager så og i en times tid er der

ingen strøm, hvorefter den vender og bliver gradvis kraftigere. Det er typisk tidevandsstrøm. Vi laver os en gang aspargessuppe, noget skal tiden jo gå med. Vi når desværre ikke skibsprovianteringen inden lukketid, så toldfri varer får vi ikke med fra Cuxhaven. Men vi skal under alle omstændigheder have købt normal proviant og tanket dieselolie.

Vi får badet og ringet til Danmark og meldt alt vel ombord, hvorefter vi fortsætter sejlad-sen til Brunsbüttel, hvor Kielerkanalen be-gynder. Vi kommer gennem slusen ved mid-natstid og lægger os i den lille lystbådehavn bag slusen. Vi er trætte. Det sidste stykke fra Cuxhaven til Brunsbüttel var drøjt. Vinden var lige imod og strømmen med, så det gav en del krapso, som gjorde os våde.

Onsdag den 24. juli. Vi får tanket vand og olie og fortsætter så hjemturen gennem Kie-lerkanalen. Der er nu mange timers ensfor-mig sejlads forude; det er nok med én mand til at styre – resten sover eller læser. Ellers benytter vi tiden til at rydde op i båden. Vi kommer ikke ud af kanalen i aften, men må pænt vente til i morgen tidlig. I venteposi-tion ligger også grinden ”Fenja” fra Lynæs. De havde vist været en tur på Ejderen. Om aftenen er vi på restaurant og fik Jägerschnit-zel, vi er lidt trætte af selv at lave mad nu. Om få dage er ferien forbi – det er næsten sørgeligt. Samtidig med at man glæder sig til at komme hjem, så rykker lysten til at sejle stadig i en. Nå, livet er jo ikke bare sejlads, familie og arbejde venter.

Det har været øsende regn hele dagen i dag.

Fortsættes side30

Torsdag den 25. juli. Kl. 09.00 er vi igen nem slusen og fortøjer i havnen i Holtenau. Det er et dejligt vejr i dag. Solen skinner og det er lunt. Vi skal have provianteret toldfri varer. Bestillingsseddel bliver afleveret i butikken langs kajen og efter en time kan vi afhente varerne. Der er købt alt – lige fra Norsk Linieakvavit til hollandske oste. Nu får vi så håbe, at vi ingen toldkrydsere møder, når vi når ind i dansk farvand.

Blot nu vinden vil holde sig i øst eller sydpøst og ikke finde på at dreje mod nord. Kl. 14.00 er vi klar til afgang. Vi har 120 sømil til Vejle – det vil tage mindst halvanden døgn. Mod aften dør vinden og går i nord, så vi må starte motoren. Vi har kun tilbagelagt 20 sømil. Om aftenen ringer jeg via Kiel radio hjem til Vejle. Alt var OK. Det begynder at regne og regnen varede ved hele natten. Skipper har iklædt sig regntøj – han styrer og de andre sover. Nu kan vi snart komme i dansk farvand.

Fredag den 26. juli. Als skimtes om bagbord – til styrbord har vi Ærø. Det er endnu tungt i vejret. Sejlene trækker næsten ikke – vinden er flovet helt. Vi må igen have motoren i gang. Vi vil komme sent til Trelde, måske skulle vi tage til Middelfart eller Rosenvold for at sove nogle timer og gøre båden ren – ellers skal vi til det om søndagen i Vejle. Det tjener intet formål at anløbe Vejle ved midnatstid – alt det grej vi skal have fra

borde og så midt om natten. Nej, vi lægger os ind i Rosenvold for natten. Vi ankom efter kl. 23.00 – der var endnu varme på grillen, så vi fik stegte pølser og en kop øl.

Lørdag den 27. juli. Op kl. 06.30. Vaskes og båd gøres klar. Peter til campingpladsen efter morgenbrød. Thomas næsten umulig at vække. Han påstod, at han havde været til fest om natten og badet med tøj på – han fantaserer den dreng.

Præcis kl. 08.00 forlader vi Rosenvold og ankommer til Vejle kl. 10.15. Skippers kone ventede på kajen. En hollænder havde bemægtiget sig ”Norrøna”s plads – det tog lidt tid inden han forhalede og vi kunne komme på plads. Alt grej kom fra borde, besætningen ligeså og turen var slut.

Det har været en god og lærerig tur, som vi vil komme til at mindes mange gange.

*Vejle i oktober 1991
Skipperen på ”Norrøna”*





Anders Bertelsen
40 89 50 65



Flemming Gamdrup
53 21 49 38



Niels Hau
61 33 63 03



Finn Villadsen
20 34 99 05



Steen Littau
30 30 76 77



Niels Clausen
42 47 57 61

MENTORER

Sejlkлубben Neptun Vejle (SNV) har samlet nogle medlemmer i en mentor-ordning med det formål at kunne støtte og hjælpe nye medlemmer med de problemstillinger og spørgsmål, der ofte kan dukke op som ny i klubben.

Kontakter du gruppen kan du få gode råd og vejledning:

- Du har købt båd og gerne vil have en erfaren sejler med på den/de første sejlture.
- Måske har du problemer med dine el-installationer i båden og mangler råd og vejledning.
- Du har spørgsmål til hvordan riggen skal sættes for at opnå en optimal sejlføring.
- - eller måske helt andre spørgsmål, som presser sig på.

Generelt skal du ikke holde dig tilbage i at kontakte nedenfor viste mentorer, hvis du har behov for et godt råd eller måske en uhyggelig snak om det at være medlem af SNV.

I sæsonen bærer vi veste på havnen, hvor det tydeligt fremgår vi er mentorer, så kontakt os gerne, hvis du ser en af os!

Du kan komme i kontakt med en mentor på mail mentor@snv.dk, direkte kontakt eller på tlf.

Sejlkлубben
Neptun 
Vejle
Grundlagt 13. august 1881



Julequiz



Test din maritime viden

Hvor mange toplys skal en slæbebåd på 60 m med et slæb på 210 m vise?

- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4

Hvordan betegnes fyrkarakteren for Fast Lys i et søkort?

- ☐ Fl
- ☐ Oc
- ☐ Iso
- ☐ F

Hvor blev Danmarks første jernbanefærge indsat?

- ☐ Øresund
- ☐ Storebælt
- ☐ Lillebælt

Hvilke skibe må føre sidelys i en sammensat lanterne?

- ☐ Alle
- ☐ Skibe under 50 m
- ☐ Skibe under 20 m

Hvilke 3 størrelser har størst betydning for, hvor store bølger bliver?

- ☐ Vindhastigheden, tiden og pladsen
- ☐ Vindhastigheden, vanddybden og nedbøren
- ☐ Vindstødene, vindretningen og strømmen

Hvorfra kommer vinden, hvis et skib sejler 'kryds'?

- ☐ Forfra
- ☐ Bagfra
- ☐ Fra siden

Hvilket knude/knob medfører kølhaling?

- ☐ Pælestik
- ☐ Råbåndsknob
- ☐ Kællingeknude

Hvad forstås som en "lang" tone?

- ☐ 4-6 sek
- ☐ 6-8 sek
- ☐ 1-2 sek

Hvor mange grader svarer retningen NNV til?

- ☐ 270 grader
- ☐ 337,5 grader
- ☐ 326,25 grader

Kvitterer du for et DSC safety call via DSC?

- ☐ Nej
- ☐ Nej, der kvitteres på kanal 70
- ☐ Ja

Hvor mange cifre er der i et MMSI nummer?

- ☐ 12
- ☐ 9
- ☐ 6

Svarene finder du på side 17