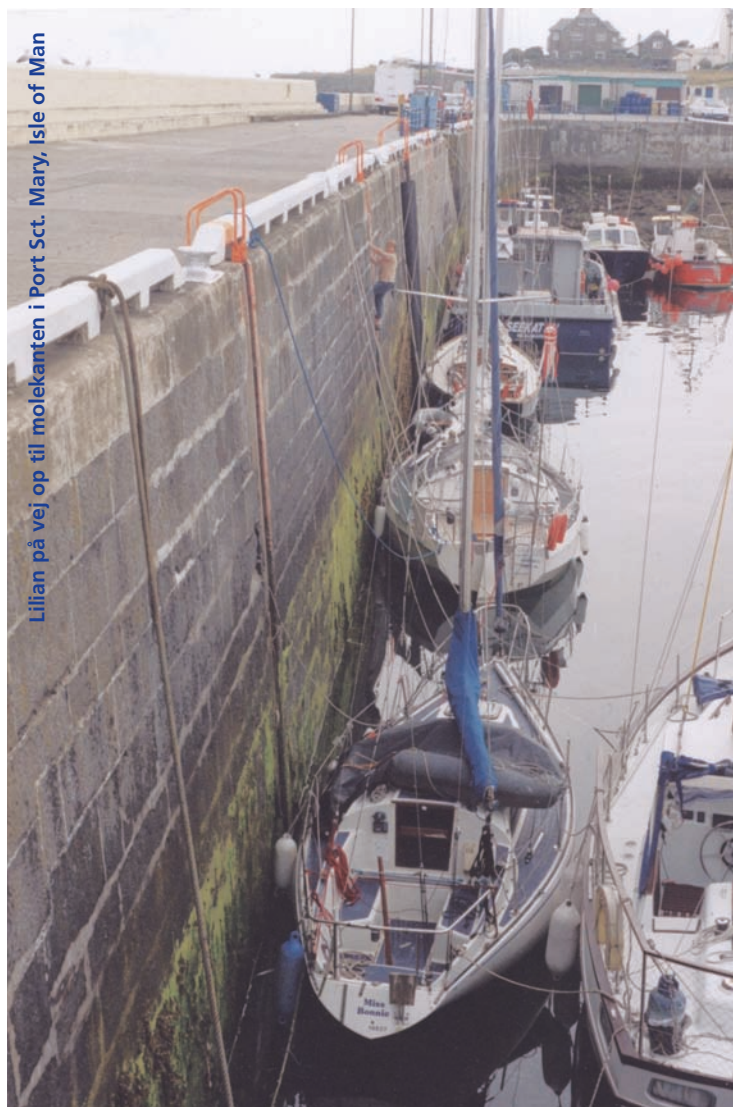


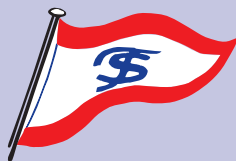
Dæmningen

MEDLEMSBLAD FOR TOREBY SEJLKLUB

Nr. 1 - Januar 2007 - 27. årgang



Lilian på vej op til molekanten i Port Sct. Mary, Isle of Man



Toreby Sejlklub

Dæmningen 2, Sundby

4800 Nykøbing F.

Tlf. 54 85 78 01

e-mail:

post@toreby-sejlklub.dk

www.toreby-sejlklub.dk

Klubbladet "Dæmningen"
udkommer:

Januar, april og oktober

Artikler og foto til bladet
bedes afleveret senest den 1.

i måneden forud for udgivelse til

Redaktør Hans Lund

Bøgevej 10, Systofte Skovby

4800 Nykøbing F.

Tlf. 54 86 82 93 - 24 21 11 46

Tekst kan også sendes på e-mail:

hr@lund.mail.dk

Indhold

Aktivitetskalender	5
Bestyrelsesmøde	6, 7, 8
Hyggeaften for mænd	9
Standerhejsning	10
Søsætning	11
Gule ærter	12
Generalforsamling	13
Forebyg ulykker om vinteren	14
Afriggerfest	16
Med "Virtus" England rundt	17
Bestyrelse og udvalg	31

B-broens både har fået masterne af og ligger klar til den årlige optagning



Formanden har ordet



Når dette indlæg læses har vi taget hul på 2007.

Vi er midt i den mørke tid – bådene står på vinterpladsen – og vi går alle og glæder os til at komme i gang med forberedelserne til den nye sejlsæson.

Under kyndig ledelse af Arne blev bådene sat på land i weekenden d. 20.- 22. oktober, og sejlsæsonen blev endeligt afsluttet med afriggerfesten den 18. november, hvor rigtig mange medlemmer mødte op og havde en festlig aften.

I løbet af vinteren afholder vores festudvalg flere arrangementer i klubhuset – enkelte er allerede afholdt, og heldigvis er der pæn tilslutning til disse arrangementer i Toreby sejlklub.

Efteråret og vinteren med storm, kulde og som oftest også is på vandet i Guldborgsund kan være hård ved vores anlæg og faciliteter.

Den 1. november fik vi den første efterårsstorm med højvande i Guldborgsund. Vandet stod, da det var på sit højeste, ca. 1,6 m. over daglig vande.

Det er mange år siden, at vandet har stået så højt i Toreby sejlklub, og situationen blev fulgt nøje af hele aftenen af flere medlemmer, der var klar til at trække i arbejdstøjet, hvis vandet blev ved med at stige.

Heldigvis slap vi med skrækken, og skaderne begrænsede sig til en løsrevet gangbro ved slæbestedet samt mindre skader på det elektriske anlæg på A og B broen, der begge stod under vand, da vandstanden om natten var på sit højeste.

Stormen og de kraftige bølger var også hård ved nord siden af molespidsen yderst på dæmningen, som i forvejen er meget skrøbelig.

Vi må nok se i øjnene, at vi skal have repareret stensætningen på molespidsen inden længe, da skaderne ellers kan blive forværret med store omkostninger til følge.

I løbet af 2006 fik vi udført de opgaver, som vi havde planlagt, men fortsat er der mange ting, som vi gerne vil have forbedret i klubben.

Årets generalforsamling er den 27. februar, og jeg håber at rigtig mange medlemmer vil møde op og give deres mening til kende.

Det er jo medlemmernes ønsker, som vi i bestyrelsen forsøger at efterkomme. Det er derfor vigtigt for os i bestyrelsen, at vi hører medlemmernes mening i bredest muligt omfang.

Til sidst vil jeg endnu en gang sige tak for en helt fantastisk god sæson i 2006 og ønske alle i Toreby sejlklub et rigtig godt nytår 2007.

*Jan Krastrup
Formand*

Toreby Sejlklub 2006



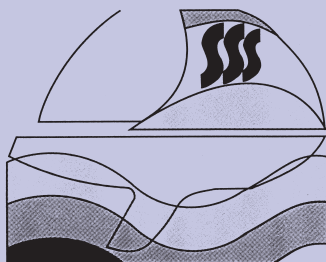
Alle sejl sættes til når....

... vi gi'r dig og din båd en service som består af en god gammeldags betjening, stor teknisk erfaring og ikke mindst omhyggelighed.

Vi er specialiseret i bådteknik, autoriserede og specialuddannede til at klare problemer – store som små.

Vi har servicevogne, der kører overalt på Sjælland, Møn og Lolland Falster.

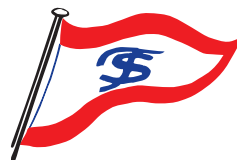
**Aut. forhandler af Volvo Penta,
Yanmar, Yamaha og Honda**



**SYDSJÆLLANDS
SHIP SERVICE**

Ugledigevej 47, Ørslev, 4760 Vordingborg

Telefon 55 98 52 71, telefax 55 98 40 50
Biltelefon 40 52 40 75



Aktivitetskalender

2007

Fredag 12. jan. kl. 18.30 Hyggeaften for mænd

Fredag 2. febr. kl. 18.30 Gule ærter i klubhuset

Tirsdag 27. febr. kl. 19.00 Generalforsamling

Fredag 2. marts kl. 18.30 Hyggeaften for mænd

Lørdag 14. april kl. 14.00 Standerhejsning

Lørdag 14. april kl. 19.00 Spisning af medbragt. mad

Fredag 20. april kl. 12.00 Søsætning

Lørdag 21. april kl. 08.00 Søsætning

Søndag 22. april kl. 08.00 Søsætning

Lørdag 26. maj - 28. maj Pinsetur til Nysted

Lørdag 23. juni kl. 17.30 Sct. Hans Fest

Ret til ændringer forbeholdes.



1. *Nyt fra formanden.*

Formanden har talt med Multicenter Syd om deres salg af bomnøgler og da det ikke fungerede tilfredsstillende er aftalen opsagt, men de vil gerne beholde de tre vinterpladser de råder over, plus at have arbejdspligt og det bliver til almindelig takst.

Vi har fået tilbud på asfaltering af området foran klubhuset og kørevejen fra slæbestedet og ned til vinterpladserne plus lapning af huller på vejen ind til TS.

Det blev diskuteret i bestyrelsen og vi bliver nødt til at udbedre vejen til vinterpladserne af hensyn til havnekranen der køre med bådene når de skal op og når de skal i vandet, men det skal laves inden optagning ellers venter vi til foråret.

2. *Nyt fra kassereren.*

Anlæg til fugleafskrækkelse er betalt.

El 3. kvartal plus div. småting er betalt.

Vandforbruget er faldet lidt i forhold til sidste år.

Kassereren opfordre igen alle der sælger eller skifter båd til at komme med de nye oplysninger så det kan blive rettet.

3. *Nyt fra øvrige bestyrelsesmedlemmer.*

Søren Porsmose: Nede ved fiskerne er det nye halvtag ved at være færdig.

Opmåling af pælebreder og vanddybder er næsten færdig.

Arne Reitz: Der har været lidt utilfredshed med datoerne for optagning da de ligger i efterårsferien, så næste år prøver vi at lægge optagningen en uge senere.

Alle opfordres til at sætte navn på deres vinterstativer ellers vil de blive sat ned bagved.

Mads Jørgensen: Plader over mellemrum på c-broen er skiftet.

Mads har været til møde med Friluftrådet og referatet i klubblad nr. 3/06, side 12.

Per Lund: Opslagstavlen er udskiftet med et bladsystem (se i klubhuset)

Per opfordre medlemmer til at se lidt efter vores klubhus da der har været problemer med at andre har benyttet vores toiletter og har efterladt den rene svinesti.

4. Eventuelt

Næste møde: 2-11-2006

Referat: Busser



TH. RASMUSSEN

LANGGADE 6-8 • 4800 NYKØBING F.

TELEFON 54 85 18 55

1. *Nyt fra formanden.*

Et forslag fra formanden om at Arne Reitz skal have telefonpenge, da han bruger sin egen telefon utroligt meget i forbindelse med optagning og søsætning, hvor han skal ringe rundt til folk om hvornår de skal være klar, og det ikke er rimeligt at det er en udgift for ham. Dette blev vedtaget i bestyrelsen dog undlod Arne selv at stemme. Formanden oplyser samtidig at Havnefoged Finn Jørgensen ønsker at stoppe, da han er gået på efterløn og skal til at sejle mere om sommeren, samtidig har afløser Gunner Boyesen meldt sig ud af TS. Så resultatet er, at deres opgaver er blevet fordelt i bestyrelsen.

2. *Nyt fra kassereren.*

Der kommer i øjeblikket løbende indbetalinger for optagning og vinterplads.

3. *Nyt fra øvrige bestyrelsesmedlemmer.*

Søren Porsmose: Traktor skal vinterklargøres. Bliver gjort.

Arne Reitz: Træer mellem klubhus og 1. vinterplads skal fjernes da de ødelægger asfalten foran huset.

Per Lund: Der har igen været svineri på toilettet i klubhuset, men da det er aflåst om vinteren må det være medlemmer med nøgle. Tag dog og efterlad rummet i samme stand som før brug.

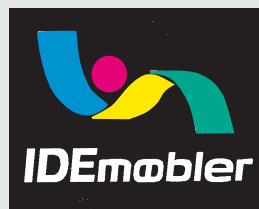
Busser: Huller i asfalten op til klubhuset skal repareres inden vinter, men kun på TS område. Bliver gjort snart.

4. Eventuelt.

Næste møde: 12-12-2006

Referat: Busser

MØBLER
TÆPPER
BELYSNING
BRUGSKUNST



BOLIG CENTER

Randersvej 2 · DK-4800 Nykøbing F. · Tlf. 54 85 44 00

1. *Nyt fra formanden.*

Alle bygninger på TS område er tegnet og målt op og afleveret til kommunen til godkendelse.

Vi slap billigt fra stormvejret i efteråret, det gik kun ud over den lille bro ved slæbestedet, men for enden af dæmningen har stormvejret ædt sig igennem og der skal snart gøres noget, så vi indhenter tilbud på arbejdet og ser hvad det kommer til at koste.

Formanden har indberettet til FLID om gæstesejlere der har været 28 betalende og 26 med frihavnsordning.

TS har fået ny adresse og der skal laves nye kuverter og nyt brevpapir.

2. *Nyt fra kassereren.*

Økonomi: 328.942 kr.

3. *Nyt fra øvrige bestyrelsesmedlemmer.*

Søren Porsmose: Der er lidt problemer med et medlem nede hos fiskerne, det drejer sig om pasning af sin båd, medlemmet bliver kontaktet med besked om at få bragt tingene i orden.

Arne Reitz: Komfuret i klubhuset har strejket, men er bragt i orden.

Efter stormen og højvandet er der problemer med strøm på broerne da der gået vand i nogle kabler og det skal ordnes nu.

Anlægget til mågeafskrækkelse er tegnet og det bliver sat op snarest.

4. Eventuelt.

Næste møde: 16-01-2007

Referat: Busser





Hyggeaften og god mad !



Man kan vist godt sige at den første aften blev en bragende succes, idet der var tilmeldt 14 personer og 13 var mødt op for at deltage i madlavning og hyggelig samvær (kun Busser var forhindret).

Eneste lille uheld var at strømmen slog relæet, da der blev tændt for alle fire varmeplader på komfuret samtidig. Ole blev vist lidt hed om ørerne, for hvad nu, – men alt flaskede sig, – alle var jo flinke til at hjælpe til, – så til sidst fik vi store dejlige danske bøffer med løg og spejlæg og masser af sovs.



Vi gentager successen fra december og mødes til fællesspisning

Fredag den 12. januar 2007 kl. 18.30

– hvor vi forhåbentlig bliver forskånet for uheld med komfuret

– og så slutter vi af

Fredag den 2. marts 2007 kl. 18.30

– og denne gang ta'r vi **damerne med**, så de ved selvsyn kan få et indblik i hvad vi sømænd laver, når de ikke er til stede.

Ingredienser til madlavning bliver indkøbt til hver enkelt aften

Drikkevarer til eget forbrug medbringes til hver enkelt aften

Pris pr. aften er sat til 50,- kr. pr. deltager

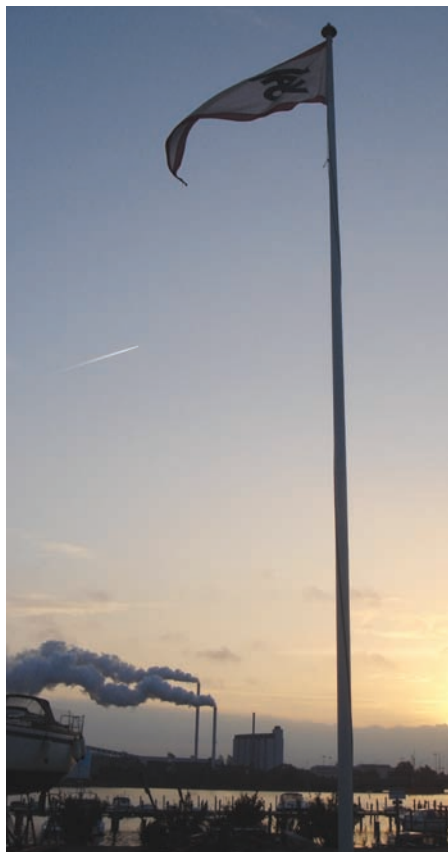
heri er indregnet den indkøbte mad, kaffe og kage.

Bindende tilmelding snarest til festudvalgsformand Finn Olsen på tlf. 54 82 46 12, dog senest 8 dage før hvert arrangement.

Max 20 personer til 12/1, dog + damer til 2/3 (– så først til mølle).



Standerhejsning



Klubbens sejlersæson indledes

Lørdag den 14. april 2007

kl. 14.00

med standerhejsning ved klubhuset.

Festudvalget vil efter standerhejsningen byde på en lille forfriskning.

Vi har alle igennem den seneste tid været beskæftiget med at gøre båden klar til en forhåbentlig stor sejlersæson. Derfor – uanset vejr og vind – så mød op til en hyggelig eftermiddag sammen med klubbens øvrige medlemmer, der alle – ligesom dig selv – længes efter at se båden ligge i vandet, og være klar til sommerens togt.

kl. 19.00

Festudvalget har gjort klar i klubhuset til fællesspisning for klubbens medlemmer. Kom med din mad og dine drikkevarer og lad os få en hyggelig og fornøjelig aften sammen.

Festudvalget vil senere på aftenen servere kaffe med kage.

Salg og service af skibselektronik

Webasto båd- og bilvarmere
Start- og forbrugsbatterier
Honda påhængsmotorer
Steiner kikkerte
Zinkanoder


K.J. Elektro A/S
www.kjelektro.dk

Ndr. Ringvej 17 • 4800 Nykøbing F.
Tlf. 54 85 89 99 • Vagt 40 98 89 99

**HUSK og skriv dig på
søsætningslisten
i klubhuset**

Søsætning for den kommende sejlesæson er planlagt til:

Fredag den 20. april kl. 13.00

Lørdag den 21. april kl. 08.00

Søndag den 22. april kl. 08.00

Lister vil blive fremlagt i god tid i klubhuset

Bemærk at **ALLE**, der har skrevet sig på listen **skal være til stede på området** fra starttidspunktet den dag hvor de er meddelt søsætning.

Vær venlig at **meddele Arne**, at man er på området.

Festudvalget serverer morgenkaffe lørdag/søndag mod en mindre betaling, ligesom der også vil kunne købes øl og vand.

OBS! Klubstandere og Frihavnsmærkat 2007 kan ligeledes købes ovenstående dage.

Bestyrelsen



Den årlige vintertradition

Så mødes vi igen til en rigtig gang **gammeldaws gule ærter med flæsk og pølse**.

Festudvalget dækker bord, laver selv de gule ærter og serverer kaffe, men i kommer selv med drikkevarerne og det gode humør.

Husk at tage en lille ting med, som du selv kan undvære, men som andre måske kan få stor glæde af. Efter festmåltidet holdes der, traditionen tro, **auktion** og det indkomne beløb går ubeskåret til festudvalgets slunkne kasse.

Tilmeldingsliste, som er bindende, ligger i klubhuset i perioden 12. til 26. januar og prisen står på listen

Ved henvendelse til Toreby Sejlklub

Benyt venligst nedenstående navne og telefonnr.

Bomnøgler		
Frihavnsmærker		
Klubstander	JAN KRASTRUP	54861886 / 23308886
Kasserer		
Pælepladser	NIELS ERIK BRAGE (NILLER)	54852827 / 40812827
Vinterpladser	ARNE REITZ	54869069 / 26249069
Klubhus	PER LUND	54148610 / 40453670
Ramslag	BUSSER CARLSEN	54855946 / 40255946
J-broen (Fiskerne)	SØREN PORSMOSE	54854536 / 25784536
Klubblad	HANS LUND	54868293 / 24211146
TS Hjemmeside	PALLE TØRNQVIST	/ 51330145

Se også TS hjemmeside på: Hyperlink <http://www.toreby-sejlklyb.dk>
www.toreby-sejlklyb.dk

Venlig hilsen Bestyrelsen

Toreby Sejlklubs årlige ordinære generalforsamling

afholdes

**Tirsdag den 27. februar 2007 kl. 19.00
i klubhuset**

Dagsorden vil blive udsendt i henhold til klubbens vedtægter. Vedtægterne kan også downloades fra Toreby Sejlklubs hjemmeside på: www.toreby-sejlkлуб.dk

Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen skal være formandens hjemadresse skriftligt i hænde senest 21 dage før generalforsamlingens afholdelse.
(dvs. senest den 6. februar 2006 på Humlevænget 1, Sundby, 4800 Nykøbing F.)

Bestyrelsen



Aktiviteter ved Toreby Sejlklub

FOREBYG ULYKKER - OGSÅ OM VINTEREN



Råd og anvisninger

Vær med til at forebygge ulykker

Kære bådejer i Toreby Sejlklub

Vinteren er over os, og for de flestes vedkommende betyder det, at båden står på land. Som led i projektet: "I Sikker Havn" sætter vi fokus på havnesikkerheden om vinteren. Til dette formål har vi samlet en række gode råd og anvisninger. Bemærk, at visse af rådene er egentlige lovkrav, og at visse skal følges for at få erstatning fra forsikringen, hvis ulykken skulle indtræffe.

Ligger båden i vandet vinteren over?

Hvis båden opvarmes helt eller delvist ved el, skal der jf. havnens reglement anvendes olieradiator eller keramisk varmluftsblæser.

Bevæg dig med ekstra omtanke - du vil ofte være alene på havnen. Vand, alger og is kan gøre broerne meget usikre. Sne på et glasfiberdæk gør det uhyggeligt glat. Lad ikke bådens flydeevne være afhængig af strøm fra land. Pas på med levende lys og opsæt en røgalarm. Sørg for kraftige eller ekstra fortøjninger.

Læs også mere på: www.flidhavne.dk eller www.sejlsport.dk

Sikkerhedsråd på land

Masten

Ved afrigning af masten skal man sikre sig, at den er forsvarligt fastgjort i mastekranen, inden stag og vanter afmonteres og at stropen sidder så tæt på tyngdepunktet som muligt, og at den kan bære masten.

Stativet - er det ordentligt eftersat?

Båden bør stå på et velkonstrueret og solidt stativ, hvor bolte og samlinger er che-

ket for rust og revner (risiko for gennemtæring indefra).

Pas på ikke at få hænder og fingre i klemme mellem båd og støtter, når båden sættes i stativet. Der findes en del eksempler på klemulykker i forbindelse med båd-håndteringen.

Kun 230V om bord, når du er i båden

Eloppvarmning eller opladning fra 230V-tilslutning frarådes på det kraftigste, hvis der ikke er nogen til stede ved båden. Specielt elvarmeblæsere er farlige og har forårsaget en del brande. Bemærk, at flere forsikringsselskaber i deres betingelser specifikt undtager ulykker forårsaget af elvarmeblæsere fra dækning.

Batterier og ladere

Oplad batteriet inden båden tages på land og sluk for 12V hovedafbryderen. Brug en oplader, der er beregnet til maritimt brug af den elektroniske type, som selv slår fra, når batteriet er fuldt opladt. Brug ikke en almindelig hobbylader.

Ledninger og stik

Brug aldrig alm. indendørskabler og stik som forlængerledning. Ledningerne skal være tykke og såvel stik som ledning skal

være med jord og beregnet til udendørs brug.

Kabelrulle

Bruger du kabelrulle, så husk at rulle kablet helt ud, for at forhindre varmeudvikling eller brand.

Brændstofopbevaring

Benzin

Benzin må **ikke** forefindes i fartøjer på land. Tankene skal tømmes og udluftes. Dette er et lovkrav. Der er desværre set eksempler på, at gasser fra fyldte eller halvfylde benzintanke har sat både i brand i vintermånederne. Løse tanke og reserve-dunke tages med hjem. Det anbefales også at fjerne øvrige brændbare væsker fra båden, såsom fortynder, maling m.m.

Diesel

Fyld bådens dieseltank for at forebygge, at der danner sig brandfarlige dampe. Dette skulle efter sigende også begrænse udviklingen af "dieselpest", der kan dannes, hvis der er store mængder ilt tilstede i tanken.

Gas

Det anbefales, at fjerne alle gasflasker fra båden om vinteren. De skal formentlig fyldes op alligevel. Dette er samtidig en god anledning til at få efterset slanger og installationen. Hvis slangerne de krakelere når de bukkes så skift.

Er din gasinstallation lovlig?

Hvis der sker en gasulykke, og det kan påvises, at årsagen var en ulovlig gasinstallation, er der ingen dækning til båd-ejer eller panthaver uanset om båden er kaskoforsikret eller ej. Der er desværre set kedelige eksempler på sådanne episoder. Sørg derfor for at installationen er lovlig ved bl.a. at have en lækagetester. Læs reglerne i BEK 9265 af 2004-05-01: Fritidsfartøjers bygning og udstyr m.v., eller kontakt en fagmand.

Når du arbejder på båden

Vær forsigtig, når du skal op eller ned fra båden. Der sker rigtig mange faldulykker i forbindelse med vedligeholdelse og klargøringen på land. I bedste fald medfører et fald knubs og brækkede lemmer, og i værste fald invaliditet eller død. Brug derfor kun stiger af god kvalitet (kassér den gamle træstige) og sørg for at den står solidt og ikke for lodret.

Lån et stillads

Det anbefales at låne havnens stillads, når fribord eller dæk skal vaskes.

Forebyg også indbrud, tyveri og hærværk

Tøm båden for løse genstande som elektronisk udstyr, påhængsmotor, pulver-slukker, spiritus, nødraketter m.m. Løse genstande hjemtages og opbevares i et lukket og aflåst rum.

Fjern fastmonteret elektronisk navigationsudstyr.

Er der en løs stige ved bådstativet, bør den fjernes eller låses fast, så den ikke kan anvendes ved tyveri.

Se til båden så ofte som muligt.



Afriggerfest 2006



Som man kan se på disse billeder, så blev der også tid til at synge vor afriggersang samt vor alle sammens dejlige vise om Guldborgsund.



Igen i år kan vi i festudvalget glæde os over at så mange medlemmer mødte op til vores afriggerfest - det er jo lige før vi skal have udvidet klubhuset. Men hvor er det dejligt at være med til at arrangere en fest med så god tilslutning. Blot synd at stegen ikke var helt så mør som vi havde ønsket os, men det er blevet drøftet med leverandøren, som var meget ked af det, og som lovede at hvis de en anden gang skulle levere maden, så ville de kompensere for det. Men alt i alt havde vi nu alle en dejlig aften sammen med mange glade mennesker.



Med "Virtus" England rundt

Sommeren 2006

Lilian og jeg havde ofte snakket om, at vi engang ville sejle sydpå i stedet for altid nordpå i sommerferien. Dvs. ned gennem Kielerkanalen og videre langs de Frisiske Øer, syd om England og videre op til Irland og Skotland og så hjem over Nordsøen og gennem Limfjorden.

Nu var muligheden der. Vi var ikke længere bundet af arbejde og andre forpligtelser. Båden var i topform, og vi havde været inde hos Weilbach og forsyne os med søkort og lodsøger, en dag vi alligevel var i København.

Jeg havde hørt noget om, at det var smart at få dokumenteret båden m.h.t. ejerforhold, moms o.l., så jeg kontaktede Langturssejlernes Forening og bad dem om at udstede deres standardformular, som respekteres af de fleste maritime myndigheder. Jeg huskede også at ringe til Codan Forsikring for udvidet dækningsområde. Begge dokumenter lettede indklarerung mange steder på turen.

Den 13. juni 2006 ved 18-tiden gled vi under Kong Frederik IX bro og gik for anker i svag østenvind ved Skelby Klint. Vi var på vej, og det kom til at vare 2½ måned, inden vi atter var i Toreby Sejlklub.

Næste dag, i fint sejlvæjr, nåede vi Strande Marina nord for Kiel. Det var første gang jeg lagde til i en Tysk havn overhovedet. Om morgenen den 15. juni sejlede vi så mod kanalslusen ved Holtenau, hvor vi betalte 12 Euro for at blive sat af i Kielerkanalen via den gamle sluse, som benyttes til lystbåde og mindre fragtskibe. Trafikken er omfattende, og vi blev overrasket over at se de ofte meget store skibe,



Kielerkanalen



Gamle sluse, Brunsbüttel, Kielerkanalen

som benytter den ca. 100 km lange kanal. Den første aften lagde vi til i Rendsburg, ca. midtvejs mod Brunsbüttel-slusen før Elbmundingen.

Den 17. juni om morgenen ved højvande kom vi gennem slusen, og i rivende medstrøm sejlede vi over mod Cuxhaven, hvor vi gik ind i marinaen i slusehavnen, som kun holder porten åben et par timer omkring højvande. Vi ville til Helgoland. Det var godt nok "den forkerte" vej, men alligevel - så vi gik fra Cuxhaven næste dags formiddag ved højvande, og med ca. 4 knob medstrøm og medvind sejlede vi (tæt ved land) vest over. Nu er Elbmundingen som bekendt tæt trafikeret af skibe til og fra Hamburg, og alle gør klogt i at respektere trafiksepareringen.

Nu var vi jo på den forkerte side i forhold til Helgoland, så på et tidspunkt var vi nødt til

at skære nordpå. Vi holdt godt øje med trafikken, og da der en overgang var et rimeligt stort "hul", lagde vi kursen over mod den anden side. Vi havde vel sejlet fredeligt en halv times tid, da vi pludseligt blev antastet af tre mænd i en lille hurtiggående båd med POLIZEI malet på siden. De spurgte høfligt, om de måtte komme ombord med to mand. Jeg var lidt desorienteret om grunden til deres besøg, men syntes ikke rigtig at jeg kunne få mig selv til at afslå deres anmodning. Det viste sig, at de blot ville gøre os opmærksom på, at vi ikke krydsede zonen i en ret vinkel, som man bør, uanset om der er trafik eller ej. De skulle kontrollere samtlige papirer vedrørende båden, navigationsuddannelse, pas o.l., og alt blev ført til protokols. De skulle bl.a. også vide hvor vi skulle hen, og da vi sagde Helgoland var kommentaren: "Nå, i skal nok op og proviantere toldfrit" - men det var nu mest for at se øen.

Den ene kontrollør havde boet i København og var dansk gift, og vi havde i det hele taget en hyggelig snak dels på dansk, dels på tysk, men vi måtte slippe 15 euro i bøde for vores forseelse.

Da de sejlede videre i deres lille båd bemærkede den ene ombord, at vores motor kørte, men at vi ikke havde hejst motorkeglen på halv fortøj! Internationale seefartsreglen! Jeg skyndte mig at stoppe motoren, og det første jeg gjorde, da vi nåede Helgoland i fæl modstrøm og svag vind sent om eftermiddagen, var at gå op i udstyrsbutikken på havnen og købe mig en motorkegle. - Ordnung muss sein!

Vi hilste på et par i en dansk båd i havnen. De var på vej til Caribien, og de inviterede os på irsk kaffe om aftenen i deres båd. Vi snakkede selvfølgelig om vores tur og "oplevelsen" med det tyske søpoliti, og så begyndte konen at grine. De havde været ude for det samme dagen før, men manden var godt sur over episoden.

Helgoland er absolut et besøg værd og ikke kun på grund af den toldfri sprut og tobak. Naturen og fuglelivet er ret enestående



Fuglefjeld, Helgoland

med bl.a. flere sule-kolonier.

Næste dag den 20. juni krydsede vi sydpå mod den tyske ø Norderney. Landskabet langs kysten minder en del om den jyske vestkyst med flade sandstrande og klitter med marehalm. Vi nåede ikke i havn før vi havde stærk modstrøm i søgattet, og det var med nød og næppe at vi kunne slæbe os op til indsejlingen. Det med strømmen var noget, som vi måtte planlægge meget nøje, jo længere vi kom frem på turen.

Der var ret lækkert på Norderney, og pga. det - og hård vind - blev vi der til den 23. , hvor vi sejlede mod den hollandske ø Vlieland. Vi nåede frem den 24. efter en rolig natsejlsads, hvor vi blev passet op af et hollandsk toldfartøj, som også skulle vide alt om os og vores planer. Vi fik dog ingen bøde her. Vlieland er en rigtig ferieø med et dejligt strandmiljø ud mod Tyske bugt, og masser af turistleben i byen på den anden side. Havnen var fuld af store, gamle hollandske sejlskibe med sving-sværd på siderne. De sejlede i flot kortege ind over de lavvandede søområder indenfor ørækken næste dag.

Det var blevet den 25. juni og vi sejlede videre ned til Den Helder - men på ydersiden. Her var der meget at se på, bl.a. den hollandske krigsmarine, som er af ganske anseelig størrelse, og det imponerende marinemuseum. Den Helder er en ret stor by, og der er færgeterminaler til øerne omkring. Hollænderne er kendt for deres digebyggerier langs kysten, men digerne langs kysten ved Den Helder og syd for er godt nok mere end imponerende.



Marinemuseet, Den Helder

Den 28. anløb vi Scheveningen, stadig Holland. Her var ret intetsigende bortset fra total blokering af havnen af utallige, store havkrydsere og en endeløs række af værtshuse på havnekajen.

Næste havn blev Blankenberg, Belgien. Det er en kanalhavn lidt syd for Zeebrügge. Her blev vi, som de øvrige steder, meget venligt modtaget af havnemesteren, som anviste os plads ved en af flydebroerne. Blankenberg er et fint sted med nyt og gammelt bymiljø tæt på kysten.

Nu hvor det gik "ned ad bakke" følte vi at tingene begyndte at glide bedre. Vi var blevet bedre til at planlægge sejladsen ud fra strøm- og højvandstabeller, og den 1. juli anløb vi Dunkerque, Frankrig, dog ikke helt uden problemer. Lige da vi skulle anduve havnen som dækkes af sandrevler til siderne hvoraf en enkelt ikke var vist på det helt nye kort, men godt nok omtalt i Reeds Almanak, blev vi "fanget" i et stort felt kapsejlende både, som var på sidste kryds mod mållinien. Vi måtte vælge mellem sandrevler og racerbåde, men slap dog fri af begge dele og kom sikkert i havn i flok med hovedfeltet.

Dagen efter gik det mod Calais, og her skal man holde tungen lige i munden. Kanalfærgerne kommer som kuglerne fra et maskingevær, og vé den som kommer i vejen eller sejler ind i havnen uden "grønt lys" fra signalstanderne ved indsejlingen. Proceduren er nøje beskrevet i Reeds Almanak.

Så var vi ved at være der - næste stop Dover den 3. juli. Vi kom vel over Strædet ved Calais i tæt selskab med kanalfærgerne og

fik over VHF tilladelse til at sejle ind i havnen, som er meget stor. Lystbådehavnen ligger i den sydlige del af komplekset og er delt op i flere afsnit: - Tidevandshavn med flydebroer og Slusehavn, hvor man er spærret inde -. Vi valgte flydebroerne. Der er døgnvagt i havnemesterkontoret, og man får udleveret nøglekort til marinalgaten og servicebygningen. Alt er omkranset med hegn og låger, og sådan var det næsten overalt i England.

Dover er en gammel charmerende by med historien på nært hold. Kridtklinterne skaber et særligt dynamisk landskab, og det er interessant at besøge Dover Castle og de underjordiske anlæg, som blev benyttet af den Engelske Overkommando under 2. Verdenskrig. Et minus ved stedet er den voldsomme trafik, som ledes tæt forbi havnefronten uafbrudt.

Vi blev i Dover et par dage, og da vi den 5. juli skulle videre, ville vi lige fylde vores tank og reservedunke op med diesel ved den flydende tankstation i marinaen.

Indehaveren, som med en lille tankbåd, skulle et ærinde ud til en kunde et sted i havnen, bad os vente et "øjeblik", så ville han komme igen og betjene os. "Øjeblikket" blev til en time, uden at der skete noget - og vi begyndte at snakke om, at vi jo også kunne tanke det næste sted. Pludselig kom en stor motorbåd ind og for-tøjede ved pontonen. De ombordværende virkede lidt hektiske, men de havde måske travlt.

Nu skal man jo kalde havnekontrollen over VHF, inden man sejler ud, og jeg spurgte selvfølgelig pænt på skoleengelsk om vi måtte sejle. "Stay where you are - stay where you are - dont leave the marina!" Næsten råbte han til svar, og så lød der et kæmpe brag et par sekunder efter. Lidt senere skyllede en minisunami ind i marinaen, så bådende blev skvulpet noget rundt. Det var en flyverbombe fra krigens tid, som man havde været nødt til at sprænge på stedet, hvor den var lokaliseret i forhavnen. Lidt senere kom dieselmanden og und-

skyldte at han var blevet forsinket af hændelsen.

Vi skulle nu videre syd om England, og tog derfor et langt tag med natsejlad og nåede Newhaven den 6. juli om eftermiddagen. Newhaven er en kanalhavn med færgeterminal til Frankrig, og marinaen på vestsiden havde god plads ved en flydebro. Vi gik ind til byen næste dag for at proviantere lidt, inden vi sejlede videre.

Nu havde vi hørt, at de engelske havne kan være ret dyre at anløbe, og vi havde følt snerten lidt i Dover, så i stedet for at gå ind i Brighton, som afgjort er et af de mest mondæne steder på de kanter, fortsatte vi til Shoreham by Sea. Et mere ydmygt sted, men absolut udmærket. Man sejler ind via en lille sluse og ligger i havblik ved marinaen i den store industrihavn og til rimelig pris.

Et af kardinalpunkterne på turen skulle være Portsmouth i the Solent. Jeg har altid glædet mig til en dag at gå om bord i Lord Nelsons over 200 år gamle flagskib "Victory",

som ligger i tørdok her sammen med mange andre seværdigheder.

Vi havde hårdt kryds hele vejen mod the Solent og nåede sidst på dagen ind i Hasler Marina. Portsmouth er flådehavn for den Britiske marine, og man advares kraftigt mod at nærme sig noget krigsskib i havneområdet!

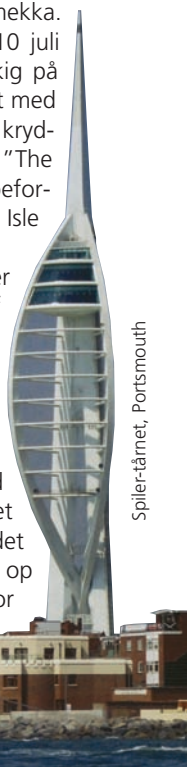
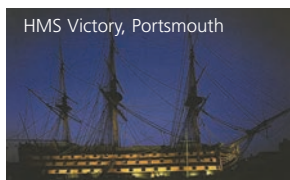
Money makes the world go around – det mærker man nu. Der er to store marinaer i Portsmouth: Hasler og Gosport, og der er næsten kun store både ved flydebroerne, der er så brede, at der kan køre servicebiler mellem servicebygningerne, som er opført direkte på broerne. Vi fik en plads uden på en stor hollænder, og begav os den lange vej ad broerne op til havnekontor-komplekset inde på land for at indklære. Man bliver modtaget som en anden VIP, og havnemesteren bad os beskrive hvor vi



havde fortøjet. Med få oplysninger drejede han på nogle knapper, og Virtus tonede frem på en videoskærm. De kan det der med videoovervågning.

For at komme fra marinaen over til byen med seværdighederne tager man en lille færge, som pendler konstant hele dagen. Når man sejler op mod Portsmouth, er det nye kæmpetårn ved havnefronten det første man ser. Det symboliserer en kæmpe spiller på en høj mast, hvor man i elevatorer kan køre op til en udsigtssalon indrettet som restaurant. Den skulpturelle virkning er formidabel. Isle of Wight med Cowes er jo nærmest britisk sejlsports mekka. Da vi gik fra Portsmouth den 10 juli sejlede vi derover for at få et kig på området, men da vejret var diset med regnbyger, var vi ikke i land og krydsede i stærk medstrøm ud forbi "The Needles", en spektakulær klippeformation ved den vestlige pynt af Isle of Wight.

Nu ventede der en lang tur over mod Weymouth. Det meste af natten var det tåget med dårlig sigt. Jeg sejlede på GPS-navigatoren. Det blev lidt nervepirrende efterhånden som vi nærmede os den kæmpemæssige havn Portland ved forbjerget Portland Bill. Da jeg syntes, at nu var vi tæt nok, stadig uden at kunne se det mindste lys fra land, drejede jeg op på en nordlig kurs, for at gå for anker i Weymouth Bay. Pludselig lettede tågebanen, og jeg passerede den



nordlige indsejling med et kraftigt anduvningsfyrr på molekanten i en afstand af mindre end 1/2 sømil. Vi valgte at fortsætte mod bugten, og efter en lidt rullende nat for anker, sejlede vi ind i Weymouth havn næste morgen.

Vi tog med bus ud til Portland Bill-pynten for at se det havområde, som vi skulle passere dagen efter. Det er et temmelig vanskeligt og ikke ufarligt område med kraftige strømraser langt ud fra land. Vi fik syn for sagn, da et par sejlbåde skulle passere, mens vi var derude. Det så temmelig dramatisk ud.

Vi havde gjort os umage med at planlægge sejladsen syd om Portland Bill. Der ville være et begrænset tidsvindue uden alvorli-



Mester Jakel teater på stranden i Weymouth

ge strømraser udfor pynten, og tidligt om formiddagen den 13. juli sejlede vi i medstrøm fra Weymouth Bay, hvor vi havde lagt os for anker igen om natten.

Alt gik som planlagt, og vi nåede pynten lige som medstrømmen slap op, og så skete der pludselig noget med farten over grunden. Samtidig med at strømraserne begyndte at bygge op forskellige steder i området, hvilket var uhyggeligt nok i sig selv, blev vi bogstavelig talt smidt til havs i rasende fart, stik syd, og Portland Bil svandt hurtigt ind i størrelse. Dette og de kraftige hvirvler på havoverfladen generede os ikke væsentligt, men oplevelsen var alligevel lidt makaber. Når man ser på kortet, kan man godt forstå, at vandmasserne bliver kraftigt afbøjet af kysten ved østgående strøm.

Vi tog et sejt hug vestover og nåede Dartmouth inden mørket faldt på. Dartmouth

minder meget om en norsk fjordidyl med huse og borge på begge fjeldsider af floden. På grund af tidevandet skifter strømmen retning, og de mange fastliggende fartøjer i alle størrelser var fortøjet både for og agter i lange rækker uden forbindelse til land. Et helt fremmedartet syn for en dansker. Der lå adskillige gæstebåde for eget anker lidt oppe af floden, og vi smed også krogen. Vi troede selvfølgelig at vi så også sparede havnepenge for en nat. Ha, efter en time dukkede havnemesteren op i en lille båd og afkrævede os 6 pund. Det kostede noget mere at lægge til bro, så lidt sparede vi da.

Den 14 juli var det rigtigt sejlvær, og vi krydsede i grov sø syd om Start Point og Prawle Point, sejlede forbi fyrtårnet på Eddystone Rock i bugten syd for Plymouth og nåede Falmouth sent om aftenen i godt vejr. Vi fandt en tom ankerbøje i en lille bugt og havde en rolig nat. Næste morgen sejlede vi over i marinaen. Falmouth var et af de mest charmerende steder, som vi besøgte. Klimaet er meget mildt med lune sommeraftener, og der var et mylder af mennesker til langt ud på natten både i byen og på havnen ved de mange udendørs serveringssteder. Der er også et kæmpe varehus, som simpelthen handler med alt. Vi vasker meget op i Virtus, så vi havde bl.a. ikke så meget sprit til komfuret tilbage. Nu er det ikke helt nemt at forklare en englænder at vi gerne vil købe "denatureret sprit", men det lykkedes os at finde ud af, at det er det samme som "metylised spirit" og absolut ikke "white spirit", der er det samme som



Vi vasker meget op på "Virtus"

terpentin. Farven på metylised spirit er nærmest violet.

Vi var nu ved et skillepunkt. Vi ville gerne ud til Scilly Øerne, inden vi drejede til højre op mod det Irske Hav. Det var godt nok en betydelig afstikker, men Bent Lymanns artikel i SejlerBladet om foråret hjalp os til at beslutte at sejle derover. Det fortrød vi bestemt ikke.

Scillyøerne er virkelig noget for sig. Når man ser på søkortet, kan det godt virke lidt afskrækkende med alle de forrevne klippeøer hulter til bulter og uden nogen rigtig havn at lægge til i. Man ligger for svaj ved ankerbøjer - gerne flere fartøjer ved samme bøje - og ror så i land i gummibåden.



Vi gik ind til hovedøen Sct. Mary i bulder mørke. Løbet syd om øen er fint afmærket med lysbøjer, så der var ingen problemer med at finde ind og kaste anker vest for havnebugten. Næste morgen kom havnemesteren ud i sin båd og anviste os en bøje længere inde i bugten. Klimaet på Scillyøerne er nærmest subtropisk, og vegetationen er helt betagende med palmer og blomster, som bonden aldrig ser. Nabøen Treseo Island må man nødvendigvis besøge

på grund af den botaniske have og skov med mange fremmedartede vækster. Der sejler små færges i pendulfart mellem de to øer. Øerne er meget besøgte både af sejlere og andre turister, som kommer med færges og i helikopter fra fastlandet nær Landsend.

Senere fortrød vi, at vi ikke blev en dag mere på Scilly Øerne. Her var virkelig dejligt, men den 18. juli sejlede vi om eftermiddagen i jævn østlig vind samme vej ud, som vi var kommet ind og gik nord over mod passagen mellem Landsend og stenrevet "Seven Stones", markeret af fyrskipet af samme navn. Strømmen var vestgående, og jeg blev ved med at komme "under" Seven Stones, lige gyldig hvor meget jeg lagde kursen østover. Til sidst måtte jeg gå over stag og sejle "baglæns", for at komme på den rigtige side. Jeg troede at man kunne se nogle af klipperne i Seven Stones-gruppen, men der var intet, og jeg var ellers ret tæt på da jeg vendte. Vi sejlede hele natten, og gik ind til Milford Haven næste dag i diset vejr og stærk strøm mod Bristol Kanalen.

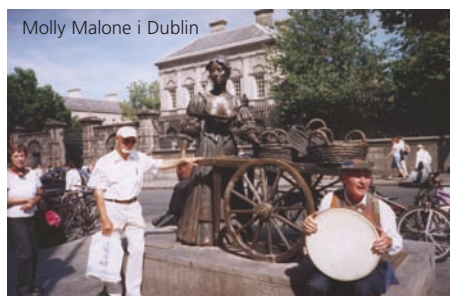
Milford Haven ligger som en naturhavn i et mindre indhav på syd-vestspidsen af Wales. Der er laste- og losse-pier for store tankskibe i forbindelse med et olierafinaderi. Selve den gamle havn, der er lavet om til marina, er en slusehavn, som også har plads til større fragtskibe. Den næste dag tog vi på busstur til Sct. Davis med den imponerende katedral og klosterruin. Landskabet er præget af store landbrugsområder og flotte klippekyster. Buschaufføren fortalte os, at man for at få et godt job her skulle være



to-sproget. Man skulle både kunne perfekt Engelsk og fejlfrit Welsh. Det sidste er rent volapyg både talt og skrevet.

Da vi sejlede fra Milford Haven 20. juli om formiddagen, var det med Irland som næste mål. Vejret var nogenlunde, men om natten blev det tåget, og vi så absolut intet før vi næste morgen var udfør Arklow. Sigbarheden var tæt på nul, og jeg kunne kun sejle op til det waypoint, som var angivet i Reeds Almanak, og så styre stik vest i håb om at ramme havnehullet. Lilian sov på det tidspunkt, men jeg vækkede hende og gjorde hende opmærksom på situationen. Vi sejlede vel ca. 5 min., så dukkede mole-armene ud af tågen ret foran os, og vi kunne uden at ændre kurs sejle lige ind til marinaen. Fyrene på molerne var slukket, så hurra for GPS.

Det var vort første besøg i Irland og Arklow er en karakteristisk irsk by med al den charme, som man forestiller sig ud fra rejseklipdringer og fotos. Byen ligger på begge sider af flodmundingen, der også udgør havnen. Nu var der ikke så langt til Dublins fair city, where the girls are so pretty.



Vi nåede havnebyen Dun Laoghaire (udtales don logær) syd for Dublin den 23. juli sidst på dagen, og gik ind i den imponerende marina, Royal Irish. Alt lukket inde bag høje trådhegn og aflåste låger. Men styr på tingene, det var der. Vi blev anvist en fin plads tæt ved det paladslignende administrationskompleks med alle servicefunktioner og naturligvis døgnbemanding på kontorene. Havnetaksterne var selvfølgelig i forhold hertil, og jeg sank en klump, da de

fik mit kreditkort til forudbetaling for 3 dage. Vi skulle selvfølgelig opleve noget her, og gik hen i turistinformationen, ikke langt fra marinaen, for at spørge om mulighed for at komme på sightseeing i Wicklow-bjergene, transport til Dublin city-center, musikarrangementer og lignende. Vi fik vores lyster styret i alle retninger og havde nogle fantastiske dage med masser af indtryk, som kun bekræftede os i at Irland er et fint sted at gæste. Dublin city-center, som vi tog ind til flere gange, er præget af den store offentlige park lige i centrum. Der var virkelig mange mennesker overalt her, som nød solen i græsset mellem træerne. Dublin er en by, hvor man bliver i godt humør, og det er ikke kun fordi pigerne er så kønne.

Den 26. juli sejlede vi ud fra Dun Laoghaire med kurs mod Isle of Man. Vejret var fint og natten klar - heldigvis. Omkring midnat - godt og vel midtvejs i Irish Sea - var der en del fragtskibstrafik, som ikke voldte de store problemer, men pludselig kunne jeg se hvide toplys ret foran langt fremme. Først tolkede jeg lysene som to toplys overet. Altså en fragter, som styrede ret imod. Jeg trak mod styrbord stadig med slæk på skøderne, og regnede med at han ville gøre det samme på sin kurs, så vi kunne vise rødt mod rødt, når vi passerede hinanden. Men uanset hvor meget jeg trak mod styrbord, blev han ved med at vise mig to hvide toplys overet. Nu kunne jeg også se hans grønne og røde sidelys samtidig. Sært - pludselig gik det op for mig, at der ikke var to hvide lys overet men tre! Det var altså en slæber, der trak en stor lægter af en eller anden slags. Pludselig bemærkede jeg et svagere grønt lys, samtidig med at jeg sta-



dig kunne se både hans røde og grønne sidelys. For at det ikke skulle være løgn, var der endnu et lys længere mod vest, som skiftede fra grønt til rødt flere gange. Så var det med at huske teorien fra navigationskurserne: Altså ham længst ude måtte være en sejlbåd, som ikke rigtig kunne beslutte sig for en kurs. Den svagere grønne til venstre for den stærkere grønne måtte være lægterens sidelys, men hvorfor hulen blev han ved at vise både rødt og grønt sidelys på slæberen? Langt om længe faldt brikkerne på plads! Slæberen havde absolut ikke til hensigt at fravige sin kurs, og jeg måtte smide Virtus over på den anden halse og se at komme af vejen. Selv da jeg lå langt vest for hans kurslinie, kunne jeg stadig se hans røde bagbords sidelys lige så klart som det grønne. Man kan godt sige, at hans lanterner stod af h... til.

Det blev en lidt sej tur at komme op til Port Saint Mary tidligt om morgenen den 27. Vi lånte en af ankerkuglerne i bugten ved havnemolen og fik sovet nogle timer, inden vi fortøjede på siden af en anden båd ved molen. Der var mange gæstebåde. Tidevandsforskellen er ca 5 meter, så ved lavvande er der langt op af leideren til molekanten.



Alt på det tørre i Port Sct. Mary, Isle of Man

Hvad kan man sige om Isle of Mann? Det er en grøn ø - grønnere end Irland! Der er en utrolig køn og afvekslende natur. Folk er venlige og afslappede. Kattene har ingen hale, (nogle har). Der kører et damptog fra 1874 mellem Port Sct. Mary og hovedbyen Douglas. Jernbanestationerne er rene



I røg og damp,
Douglas, Isle of Man

museer med mange originale effekter og billeder fra en svunden tid. Douglas ligger utrolig smukt med en stor gæstehavn og en meget fornem waterfront med gamle herskabelige huse, og sådan kunne man blive ved længe. Ja, og så har de deres eget flag! En rød dug med et meget særpræget symbol, der består af 3 rustningsben, som danner en stjerne midt på dugen.

Da vi henvendte os hos havnemesteren ved



Flag-skrædderen med Manx-flag, Isle of Man

ankomsten, spurgte jeg om det var ok at benytte "Red Ensign" - det engelske gæsteflag - som gæsteflag på øen Mann. Han svarede lidt undvigende, at man helst så øens eget flag i stedet, så jeg spurtede ned i Virtus og fandt symaskinen og nogle stoffstykker i den rigtige farve og fik lavet et rigtigt Manx-flag.

Dagene gik hurtigt på Mann, og den 29. omkring middag, 2 timer før højvande, krydsede vi fra Port Sct. Mary i en "liten kyling 12". Vi havde rådspurgt os hos havnemesteren om det bedste tidspunkt, og han fortalte os, at vi ville få medstrøm ind gennem Calfsund, et smalt sund mellem Calf of Mann og hovedøen, og videre mod Belfast eller mere præcis Bangor, som skul-

le være næste sted. Han fortalte også at strømmen ville være så stærk, at vi end ikke behøvede at ro.

Det blev en god sejlad i frisk vind og fint vejr, og vi nåede, på trods af stærk modstrøm det sidste stykke, en rolig ankerplads øst for Bangor om natten i øsende regnvejr. Tidligt næste morgen den 31. juli sejlede vi det sidste stykke til Bangor marina. Da vi gik ind i havnen, var der en som råbte "godav-godav". Lyden kom fra en stor tysk ketch. Jeg blev lidt forvirret, da hækflaget var tysk, og jeg svarede "guten tag". Det viste sig, at skipperen havde haft båden på værft hos Walsted på Thurø, mens han selv havde opholdt sig der, så han kendte alle medarbejderne på værftet inklusive Lilians bror, Jørgen Vest. Vi lovede at sende ham en hilsen via SMS.

Bangor er en ret stor forstad til Nordirlands hovedstad, Belfast. Der er togforbindelse, og vi var så heldige at komme til hovedstaden netop den dag, da man fejrede 100-årsdagen for indvielsen af byens rådhus. Der var fest og musik i parken omkring "Cityhall", og samtidig åbent hus for alle, som ville se det kolossale kompleks. Selvom det stadig er Irland, kan man godt fornemme en mere hektisk atmosfære, end den man oplever i den irske republik.

Bangor Marina var ligssom Royal Irish ved Dublin helt i top m.h.t. faciliteter og service. En aften, da vi gik en tur for at høre irsk folkemusik på en pub, fik vi en meget særpræget oplevelse. Tusindvis af stærer havde

slået sig ned på nogle høje bygninger i nærheden. Der var simpelt hen stærer overalt. Det var åbenbart deres nattesæde, for facaderne var nærmest dækket af, nå ja, fuglelort. Den engelske forfatterinde Daphne Mureau blev måske netop inspireret her til at skrive gyseren "Fuglene" som er filmatiseret.

Flydebroerne i marinaerne er udstyret med "fingre" som gør det nemt at lægge til. Man ligger så to både i hver "bås". Inden vi sejlede fra Bangor hilste vi på vores "nabo", et ungt par i en stor sejlbåd. De havde været helt oppe ved Svalbard. Skipperen gav os et håndtegnet kort over en beskyttet ankerplads på øen Jura, hvor de netop kom fra. Vi nåede ikke at benytte kortet, men det var nu pænt af ham.



Vi begyndte at føle os lidt seje. Det hele så jo ud til at køre efter planen, og vi havde stadig mod på at komme videre mod Skotland, så den 3. august sejlede vi op mod North Channel for at gå til Port Ellen, Islay. Nu er North Channel ikke ligefrem kendt for sit venlige temperament, og vi fik også kærligheden at føle. Vi krydsede i hård kuling og modstrøm, og nåede at flænge krydsfokken for ned, inden vi slap forbi Mull of Kintyre og fik det lidt lettere efterhånden som vi nærmede os øen Islay. Det sidste stykke til Port Ellen tog vi i mørke og gik for anker i bunden af bugten vest for byen. Ligesom de fleste havnebyer, som har besøgende både, havde man også her for nylig udlagt flydebroer i god kvalitet, og vi fandt en ledig plads. Port Ellen er simpelthen noget af det mest skotske man



Stærer på taget i Bangor, Nord Irland

Port Ellen, Islay, Skotland



kan forestille sig. Byen er ikke ret stor, og den er omgivet af en ubeskrivelig dejlig natur. Og så er der alle Whisky-destilerierne. 8 i alt! Vi gik de få km ud til destileriet "Laphroaig", som også er omgivet af skøn natur med skærgård mod søsiden.



Masser af whisky på Islay

Den 6. om formiddagen sejlede vi i lidt dårlig sigt ud fra Port Ellen for at gå op gennem Islay Sound, som skiller Islay og Jura. På vej ud af bugten mødte vi en båd på vej ind. Det viste sig at være en dansker, som vi havde hilst på i Milford Haven. Vi mødte dem igen i Caledonia Kanalen, men derom senere. Sigbarheden bedredes op af dagen, og vi havde en fin tur op gennem sundet. Vi fortsatte over til den lille ø



Islay Sund

Colonsay, hvor vi fortøjede ved en bræddewæg, som var etableret på siden af færgelejet. Havdønningen gav os en urolig nat. Dagen før havde der været afholdt "kelidh" i forsamlingshuset, og folk stod nu og ventede på færgen ovre fra Oban, der af samme grund sejlede en ekstratur uden for fartplanen. En kelidh er en offentlig folkefest med musik, dans og solistoptræden. Gerne med deltagelse af publikum, hvis nogen f.eks. kan fortælle en god vittighed, spille, synge eller lignende. Arrangørerne sørger så også for at servere kaffe, te og sandwich. Det er aldrig "kældit" et deltage! Desværre kom vi en dag for sent.



Havnefronten i Oban

Fra Colonsay havde vi besluttet at gå til marinaen på øen Kerera over for Oban. I selve Oban er der ikke gode anlægsmuligheder for mindre både. Det fandt vi ud af, da vi var her for 10 år siden. Da lå vi på siden af en fiskebåd. Der sejler små servicefærger mellem marinaen og byen. De kan benyttes frit, når man har betalt havneafgift. På Kerera faldt jeg i snak med en stout ældre gentleman, der sammen med sin kone (også ældre) sejlede i en ikke helt ny mellemstor sejlbåd med alle kendetegn på langtursejlad. De boede på øen Wight, og sejlede så hele sommeren. Nu var de på vej hjem. Det var ikke så få oplevelser han kunne komme i tanke om, og jeg var vist en god lytter. Da vi den 8 august gjorde klar til at lette mod Fort William og Caledonia-kanalen, var det med et vist gensidigt vemed. Han havde mange historier endnu, og var ked af at skulle drikke sin whisky

alene, - hans kone brød sig vist ikke om whisky.

Desværre var vejret meget diset, og vi så ikke meget til den ellers pragtfulde natur hele vejen op langs Lissmore Island, og heller ikke videre ind gennem Loch Linne mod Corpach, hvor Caledonia-kanalen begynder.



Neptuns Staircase, Banavie, Skotland

der med "Neptuns Staircase" – de 8 sluser, som løfter bådene op til kanalen - men vi havde medvind hele vejen.

Inden man sejler ind i den første sluse ved Corpach, som for øvrigt var lukket for natten, kan man lægge til ved en mindre, lav flydebro med en slidske til land. Imidlertid var pontonen fuldt besat med lystfiskere med lange fiskestænger. Da det var klart, at vi ikke kunne lægge til andre steder, mens vi ventede på at blive lukket ind næste morgen, var de dog så venlige at fortrække.

Lidt ud på natten kom en båd ind i frisk pålandsvind. Den kunne kun være der ved et gå på siden af os. Det var de to danskere, som vi havde hilst på i Milford Haven og Port Ellen. De var, som os, på vej hjem gennem kanalen. Deres båd, en Norlin 37, havde været på værft undervejs på gr. af vand i olien i z-drevet. De havde derved



Caledonia kanalen, Skotland

mistet næsten 3 uger p.g.a. af ferielukning og andre forsinkelser.

Næste morgen fik vi indklareret for sejlads gennem kanalen. Vi købte et 8-dages pas. Turen kan godt gøres på 3 dage, men det er næsten en skam at jage igennem. Det er simpelthen en stor oplevelse at sejle igen fra Corpach til Muirtown ved Inverness. Turen er utrolig varieret med sluser, kanaler og søer, og med udsigt til "The Great Glenn" hele vejen. Det eneste vi så til Loch Ness-uhvret, var en kopi i glasfiber på land. Vi tog en ekstra dag i Inverness, hvor vi var til musikshow om aftenen. Skotterne holder i høj grad deres musik- og dansetraditioner vedlige.



Velvoksne træer i skoven ved Cawdor Castle, Skotland

Så var det alvor igen. den 16. august sejlede vi under højbroen ved Inverness, efter at være mødt af en flok delfiner, som holder



Inverness-delfin

til i Beaulieu-fjorden. Vi havde stærk medstrøm, og håbede at vi kunne nå forbi "porten" ved Fort Georges, inden strømmen vendte. Det lykkedes lige netop. Vi sejlede nu øst på ad Moray-fjorden, og gik ind i Lossiemouth, en gammel fiskerihavn, hvor hovedbassinets er bygget om til marina med



Postkassen i Peterhead

flydebroer. Der er et fint naturmiljø omkring byen med en fantastisk badestrand nær ved. Royal Airforce har en flyvestation vest for Lossiemouth, og vi havde gratis flyveopvisning med stor kampfly uafbrudt dagen lang.

Da vi sejlede fra Lossiemouth den 17., havde vi plan-

lagt at gå ind i Fraserburgh som næste havn. Det gik lidt trægt med at komme frem p.g.a. modvind hele dagen, så da vi krydsede op mod Fraserburgh sent om natten, var det efterhånden blevet så tåget, at alle lys fra land var blevet usynlige. Det så ikke særlig rart ud, og jeg besluttede at sejle videre mod Peterhead, som lå ca. 4 timers sejlads længere fremme. Ganske vist var der hårdtvinds-varsel for området ved Rattray Head, men så ville det være lyst når vi gik i havn. Tågen fortsatte hele natten med meget dårlig sigt og samtidig hård østen-vind og rabalder-sø. Jeg kunne fornemme en del trafik uden rigtig at kunne se noget. Jeg kunne kun håbe, at de andre kunne se mig på deres radar. Jeg holdt kurs og fart, og besluttede at det næste jeg skulle investere i var en radar!

Som alle andre steder, når man kommer til en større britisk havn, skal man kalde "Harbour-radio" på VHF for tilladelse til at gå ind. Peterhead er dækket af store havmoler mod Nordsøen, og denne morgen gjorde de virkelig gavn. Der var dog ikke så rart udenfor, og heldigvis fik vi lov at komme ind med det samme. Marinaen i den sydlige del af havnebugten ligger godt beskyttet af yderligere stenmoler med en snæver indsejling, og bådene ligger i helt roligt vand uanset vejret.

Det første vi bemærkede i marinaen var Norlin 37-båden, som vi havde mødt flere

gange tidligere. Ægteparret ombord fortalte senere på dagen, at de havde sejlet en stor omvej om natten for at undgå den ret tætte trafik udfor Rattray Head. De mente, at det var marinefartøjer, de kunne se på deres radar. Peterhead er en typisk Skotsk havne- og fiskeriby. Indkøbsmulighederne er gode, og vi fik provianteret i et stort supermarked i west-end.

Nu holdt vi ekstra godt øje med vejrmeldingerne. De 350 sømil mellem Peterhead og Thyborøn ville tage ca. 3 døgn i godt vejr. Den 18. august var vejret temmelig trist med vindstille og tæt tåge, og vi var i tvivl om vi skulle vente med at tage af sted, til det næste lavtryk havde passeret i løbet af 2 til 3 dage. På den anden side kunne vi også se at komme afsted nu, hvor det forrige var blæst af. Vi valgte at sejle næste formiddag sammen med den danske båd. Vi kunne holde rigtig kurs på bidevind, og vi kom pænt fremad. Norlin 37 trak dog fra os i løbet af dagen. Natten var rolig og klar uden problemer, og vi holdt stadig god fart og kurs næste formiddag.

Efter morgenmaden sad jeg og kiggede på havet omkring, og pludselig kunne jeg se de karakteristiske silhuetter af delfin-rygfiner. Det varede ikke længe, inden vi var omgivet af en stor flok delfiner, som fulgte os ca. en time. Jeg stillede mig helt ude ved forstaget, for at se dem boltre sig på kryds og tværs af stævnen. Bådens fart på 5 knob var intet problem for dem, og man fornemmer helt tydeligt at have øjenkon-



Nordsø-delfin



takt med dem, når de lægger sig på siden og kigger op på en. De reagerer også på kraftige fløj.

En anden pudsig hændelse indtraf da Lilian lå og nød solen på toften i kokpittet. Pludselig landede en lille fugl på hendes knæ og blev siddende i lang tid. Til sidst var hun nødt at røre på sig, for ikke at få krampe i benet. Fuglen fløj lidt rundt om båden, men landede så igen, og sejlede med indtil næste morgen, hvor den forsvandt.

Den næste aften og nat sejlede vi forbi mange flot oplyste platforme. De fleste brændte gas af med gule flammer højt til vejrs. Et sted dannede der sig en kæmpe padehattesky over flammen. Det lignede næsten en mindre atombombe-sky.

Om morgenen den 28. august. var vejret temmelig diset, men vinden gav stadig godt træk på krydsstellet. Vi havde VHF-radioen tændt, og pludselig hørte jeg nogen kalde. Jeg kiggede horisonten rundt, og kunne skimte en gaffelrigget båd langt ude mod nord på parallelkurs med os. Jeg skulle lige til at svare, da en anden begyndte at snakke. Det viste sig at være en vagtbåd fra en platform, som advarede os om, at vi stævnede direkte mod en kabellægger på sydlig kurs. Han bad os om at lægge kursen nord over og gå mindst 5 sømil bag om kabelskibet, som jeg nu netop kunne skimte i disen. Gaffelriggeren fortalte, at han havde radar, og når jeg gik hårdt bidevind, kunne jeg lige netop følge ham. Det betød samtidig, at tallerkenen med havregryn og mælk, som jeg havde stillet frem som morgenmad, fløj på dørrøken. Lilian var ikke rigtig tørnet ud endnu,

men da det oven i det alt sammen også begyndte at regne skomagerdreng, kom hun hurtigt på højkant, p.g.a. af mit ordvalg. Vi sejlede nogenlunde samme fart, og da gaffelriggeren begyndte at falde af til rigtig kurs igen, fulgte vi med. Kabelskibet så vi ikke mere til, men vi kunne følge kommunikationen mellem vagtbåden "Four Vinds" og andre fartøjer. Bl.a. en fisker, som kom fra den anden side. Han sagde med tydelig dansk accent, at han vendte om og sejlede tilbage på modsat kurs. En anden sjov episode var, da "Four Vinds" gentagne gange kaldte : "Mothervessel". Da "Mothervessel" langt om længe svarede, var kommentaren fra "Four Winds": "Good morning - slept well?"

Vi sejlede nu uantastet videre resten af dagen og natten med. Vi fulgtes stadig med gaffelriggeren, men sidst på natten startede han åbenbart sin motor, og vi så ham først igen, da vi nåede Thyborøn i fint vejr den 28. august lidt over middag, hvor han lå i havnen. Vi kendte ham godt fra Caledonia-kanalen, hvor vi havde talt sammen. De var på vej hjem til Kappeln.

Nu var vi så tilbage i vante omgivelser. Thyborøns afslappede holdning til indklaring. Fraværet af hegn og låsede gates m.m. var en stor kontrast til det, vi var vant til på den anden side af Nordsøen. Af gammel vane henvendte vi os på havnemesterkontoret for at melde vores ankomst. Der sad en række snakkende mænd i overalls langs væggen kontoret rundt. De kiggede alle over på os, da vi trådte ind. Jeg spurgte efter havnemesteren, og igen drejede alle hovedet i én bestemt retning, samtidig med at de nikkede og antydede, at det altså var ham i de blå overall ovre i hjørnet. Han spurgte hvad vi ville, og jeg sagde, at vi lige havde lagt til i havnen og gerne ville blive til næste dag. "Nå, men så er det måske noget med penge?" Det kunne jeg bekræfte, og da han kunne se, at jeg havde en 100-kroneseddel i hånden, var hans kommentar: "Det er 100 kr. – du er vel ikke interesseret i de her reklamer?" Han henty-

dede til den kuvert, som han tog fra en bunke, der i forvejen var forberedt med forskelligt indhold. Jeg sagde dog jo tak, og begrundede det med, at vi jo ikke så tit kom til Tyborøn. Jeg kan for resten anbefale fiskerestauranten i den samme bygning. Vi havde nogle gode dage i Limfjorden med fint vejr. Lilian har familie på Mors, så vi lagde til i Nykøbing, hvor de har deres båd liggende, og vi havde en hyggelig aften sammen. Vi gik i havn for natten næste aften i Attrup. Indsejlingen er gjort nemmere for et par år siden, men man skal dog holde tungen lige i munden nær havnen. Vi besøgte også Nr. Sundby Bådehavn, og den sidste nat lå vi i Egense overfor Hals.

Den 27. august sejlede vi den lange vej fra Egense til Grenå, som vi nåede om aftenen. Der var god plads i marinaen på denne årstid. Inden vi sejlede videre næste dag, gik vi en tur ud for at se skibsofhugningspladsen på havnen. De var i gang med at "rive" en stor ståltravler fra hinanden. Det lignede mest en kæmpe mekanisk dinosaur, som flænsede et såret "bytte". Dagen efter tog vi igen et langt stræk ned til Kerteminde Bugt, hvor vi gik for anker om natten. Vi skulle lige et smut til Svendborg, inden vi sejlede hjem, og da det var fint sejlvejr den 30., nåede vi Svendborg havn om eftermiddagen og fandt en ledig plads inden om den nye træskibsbro bag Ærøfærgens leje. Når her ikke er optaget, ligger man dejligt ugenert i forhold til flydebroen ved toldboden. Da vi gik langs havnen på vej fra båden, fik jeg øje på gaffelriggeren fra Kappeln. De var ved at gøre klar til afgang. "Die welt ist immer klein" sagde jeg til én ombord. Han så uforstående på mig, indtil jeg nævnede Nordsøen og "Four Winds", så undskyldte han grinende med, at vi så helt anderledes ud i landgangstøj. Vi ønskede dem god tur videre.

Det gode sejlvejr fortsatte næste dag, og vi nåede på en eftermiddag og en aften ned til Hildesvig bugt nordvest for Guldborg, hvor vi gik for anker i frisk vestlig vind. P.g.a. bundvegetation måtte vi have 2 ankre ude for at blive liggende i den tiltagende og norddrejende vind om natten. Det ville være rart med et par faste ankerkugler nord for Guldborgbroen. Det er næsten umuligt at ankre sikkert, når vinden er nordlig. Men man kan selvfølgelig bare komme i broens åbningstid.

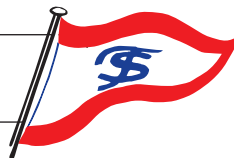
Så var der ikke så langt igen. Efter bropas-sagen lagde vi til i Guldborg og spiste morgenmad. Vi nåede Toreby sejlklub lidt over middag den 1. september 2006.

Lilian og Jørgen, Virtus.



Efter den lange sørejse England rundt er det godt at komme hjem og på land og få set båden efter.

Støt vore annoncører – de støtter os !



Toreby Sejlkлуб

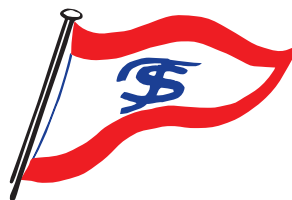
Dæmningen 2, Sundby

4800 Nykøbing F.

Tlf. 54 85 78 01

e-mail: post@toreby-sejklub.dk

www.toreby-sejklub.dk



Bestyrelse

Formand: Jan Krastrup
Humlevænget 1
Sundby
4800 Nykøbing F.
Tlf. 54 86 18 86 / 23 30 88 86

Næstformand: Mads Jørgensen
Højgårdsgade 13
Øster Toreby
4800 Nykøbing F.
Tlf. 54 85 99 92 / 28 55 98 92

Kasserer: Niels-Erik Brage
Strandmarken 18
4800 Nykøbing F.
Tlf. 54 85 28 27 / 40 81 28 27

Sekretær: Lars "Busser" Carlsen
Norgesvej 25
4800 Nykøbing F.
Tlf. 54 85 59 46 / 40 25 59 46

Best.medlem: Arne Reitz-Hansen
Torebyvej 26
4891 Toreby
Tlf. 54 86 90 69 / 26 24 90 69

Per Lund Sørensen
Ægirsvej 21
4873 Væggerløse
Tlf. 54 14 86 10 / 40 45 36 70

Søren Porsmose
Bygaden 20
Nagelsti
4800 Nykøbing F.
Tlf. 54 85 45 36 / 25 78 45 36

Havne- og pæleudvalg

Formand: Jan Krastrup
Tlf. 23 30 88 86

Næstformand: Finn Jørgensen
Mads Jørgensen
Niels-Erik Brage
Lars "Busser" Carlsen

Pladsudvalg

Formand: Arne Reitz-Hansen
Tlf. 26 24 90 69

Næstformand: Karsten Reitz-Hansen
Tlf. 20 26 87 09
Kjeld Sarka

Klubhusudvalg

Formand: Per Lund Sørensen
Tlf. 40 45 36 70

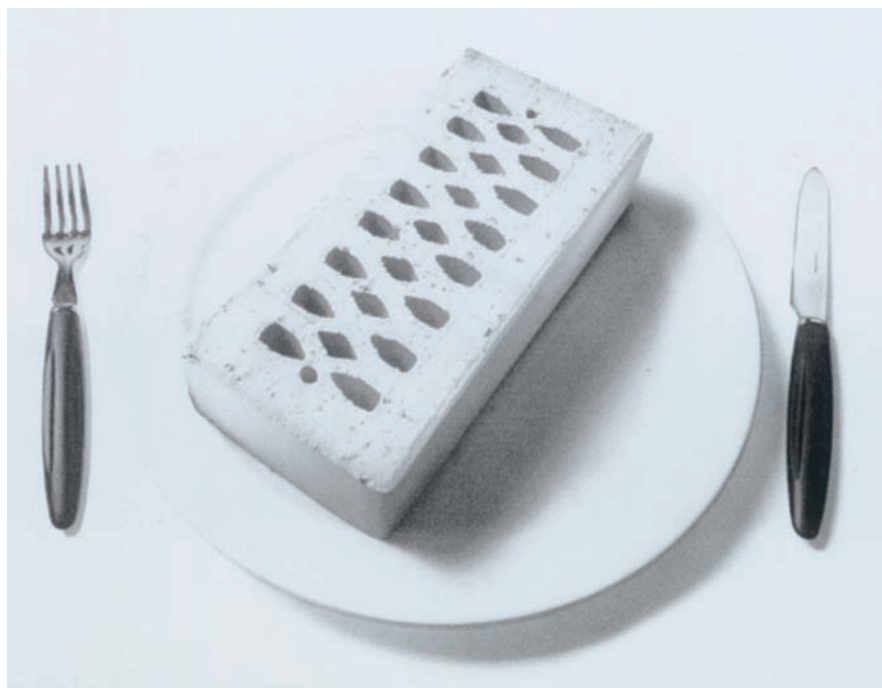
Næstformand: John Holstebro

Festudvalg

Formand: Finn Olsen
Tlf. 54 82 46 12
Inge Lise Bay
Ruddi Lund
Lene Jørgensen

Klubbens havnefoged

Havnefoged: Finn Jørgensen
Tlf. 54 85 56 73



Man kan ikke spise mursten – og dog

Måske har du flere penge til rådighed, end du aner. Har du friværddi i din bolig, kan du vælge at spare ned i stedet for at spare op. Det betyder, at du bruger af friværdien i din bolig. Du kan f.eks. få udbetalt et beløb – på en gang eller hver måned i en årrække. Kig ind, og lad os sammen se på dine muligheder.