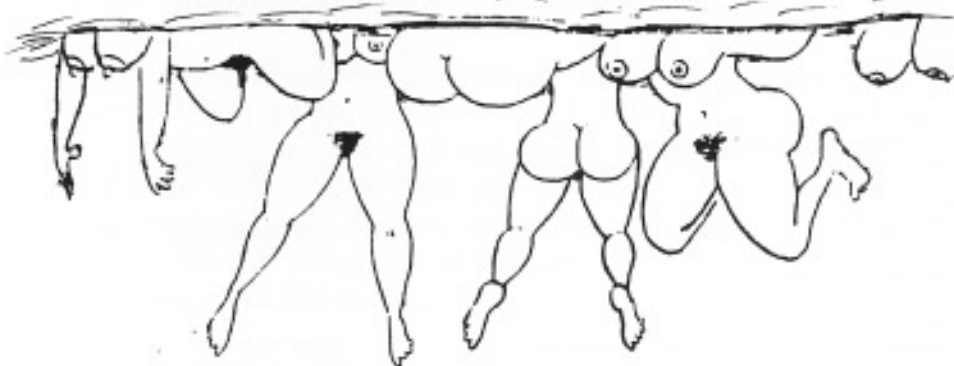




Klubnyt

1994

Medlemsblad for Frederiksværk Motorbådsklub N° 3-4 årgang



EN SOMMERHILSEN
FRA BLADUDVALGET



FREDERIKSVÆRK MOTORBÅDSKLUB



Klubhus: Havne Alle 15 3300 Fr.værk
 Postadresse: Postboks 134 3300 Fr.værk
 Postgirokonto: 175 6966
 Klubbens telefon: 42 12 23 05

BESTYRELSE:

FORMAND:

Poul Erik Hansen Vildrosevej 5 3310 Ølsted 47 74 91 96

NÆSTFORMAND:

Per Leth Jonnasvej 10 3360 Liseleje 42 34 79 60

KASSERER:

Bodil Hansen Vildrosevej 5 3310 Ølsted 47 74 91 96

SEKRETÆR:

Havnefogedmedhjælper
 Emil Kristensen Nørrevangen 30 3300 Fr.værk 42 12 23 41

HAVNEFOGED:

Børge Jensen Bøgevej 5 3200 Helsingø 48 79 78 28

BESTYRELSESMEDLEM:

Kontaktperson til
 blad og festudvalg
 Bent Andersen Tinghøjparken 25 2860 Søborg 31 67 29 84

KLUBHUS:

Bestyrelsesmedlem
 Keld Hansen Jernbæk Alle 17, Ramløse 3200 Helsingø 48 71 35 44

FESTUDVALG:

Andy Madsen Ildtornvej 25, 2.tv 3300 Fr.værk 47 77 02 45
 Jan Ahrensberg Skovvej 17 3300 Fr.værk 42 12 54 44
 Ronald Stavnslev Snogegårdsvej 39 2820 Gentofte 31 65 39 46
 Svend Erik Jonsson Bytoften 5 3600 Fr.sund 42 31 54 15

KLUBNYT:

Bladudvalg:
 Anette Ryborg Hyldevej 46 3300 Fr.værk 42 12 09 29
 Hanne Rittig Travegårdsvej 19, Meløse 3320 Skovinge 42 11 06 41
 Kathe Hansen Bøgevej 5 3200 Helsingø 48 79 78 28
 Niels Rasmussen Rønnevej 36 3300 Fr.værk 42 12 49 55

Afholdelse af næste bestyrelsesmøde:

Se opslagstavlen ved klubhuset.

KLUBBLAD DEADLINE 15. August

Bestyrelsens side

Heldigvis går det ikke altid som man spår. På generalforsamlingen var bestyrelsen meget bekymret for vanddybderne i havnen og påregnede oppumpning eller mange omrokeringer af bådene.

I forbindelse med hoveriarbejde blev der pumpet på nogle få pladser, men det viste sig hurtigt, at der skulle en større pumpe til. Forsøg på at leje kraftigere pumpemateriel slog fejl og vi nåede ikke at få pumpet før bådene begyndte at blive sat i vandet.

Det viste sig så, at bundforholdene ikke var blevet værre end sidste år og nogle steder endog bedre, så det var ikke umiddelbart nødvendigt med oppumpning. Enkelte både har det dog været nødvendigt at flytte og hvis der skulle være nogle der har problemer med dybden, skulle dette kunne løses ved en henvendelse til Børge, da vi har været tilbageholdende med udlejning af de frie pladser.

I vil formentligt allesammen gerne sejle så meget som muligt i den korte sæson og det vil bestyrelsen også. Det vil derfor være os en stor hjælp hvis vi ikke skal bruge tid på at forklare hvorfor enkelte medlemmer har svært ved at overholde de forholdsvis få regler der er i havnen.

Så husk nu lige det med fortøjninger, fendere, standere og hjemsted på båden.

Når vi så alligevel er i gang, så husk også, at affaldscontaineren er til almindeligt dagligt affald, den er ikke til batterier, spildolie, gamle gulvtæpper og presenninger, – sådanne ting kan og skal du gratis aflevere på lossepladsen –, og husk at låse klubhuset hvis du er den sidste der går ud.

I sidste klubnyt blev det omtalt, at vi gerne vil deltage i en foreningsdag i Gjethuset i efteråret. Formålet med denne dag er, at fortælle byens borgere hvad de forskellige foreninger står for

og kan tilbyde. I den anledning efterlyser vi stadig medlemmer der har lyst til at repræsentere klubben i en stand på udstillingen, og er der nogen der har gode forslag til hvad vi kan præsentere på standen vil vi også gerne høre herom.

Et oplagt emne vil være, at beskrive nogle af de ting vi foretager os i klubben ved hjælp af foto eller videooptagelser. Så brug dit foto og videokamera flittigt i sommer og får du nogle gode optagelser vil vi meget gerne låne dem, hvilket også gælder hvis du har noget liggende som du synes kan bruges.

Forhåbentlig bliver det en god sommer med meget sejlads til både nært og fjernt, så hvorfor ikke fortælle klubbens øvrige medlemmer hvor i har været og om der er noget at komme efter, eller man lige så godt kan sejle uden om. Dette kan ske med et postkort til Postboks 134 3300 Frederiksværk, og vi vil så hænge kortene op i klubhuset.

På bestyrelsens vegne med ønsket om en god sommer.

Poul Erik



Kommer der en ny havn?

Ja det gør der formentlig, hvad enten vi vil det eller ej.

Den 24. maj var søsportsklubberne inviteret til et orienteringsmøde på rådhuset og blev der forelagt den kendsgerning, at andelsselskabet Frederiksværk lystbådehavn var stiftet en time før.

Stiftelsen, og en snarlig igangsætning af byggeriet, er baseret på en byrådsbeslutning af 10. maj.

Det fulde indhold af denne beslutning kender vi ikke da den er truffet for lukkede døre, men det blev refereret, at kommunen stiller 6,3 mill. kr til rådighed for byggeriet.

Af disse skal ihvertfald de 1,5 mill. tilbagebetales, hvis der kan sælges pladser i havnen ud over de 350 der først etableres.

Derudover blev det oplyst, at handelsstandsforeningen stiller 7,7 mill. til rådighed under forudsætning af godkendelse på en ekstraordinær generalforsamling den 6. juni.

Disse ialt 14 mill. skulle kunne financiere en råhavn, men herudover skal der bruges ca. 5.5 mill for at bringe havnen i den stand byrådet ønsker. Dette indebærer, at en plads i havnen gennemsnitlig vil komme til at koste 15.500.

Pladserne er altså blevet noget dyrere end tidligere overslag, hvilket primært skyldes den korte tid havnen skal bygges over, samt byrådets ønske om en helt færdig havn med en standard der ligger over hvad vi har arbejdet hen mod.

Samtidig er der indlagt en klausul der forhindrer billigørelse, idet eventuelle besparelser i anlægsudgifterne, – som f.eks. brugernes eget arbejde, – skal benyttes til bedre faciliteter på havnen.

Vi har naturligvis gjort indsigelse mod såvel pris som manglende mulighed for besparelse og det samme har sejlklubben. Det er dog nok tvivlsomt om det hjælper, da alle tidligere beslutninger er taget uden at vi blev hørt.

Andelsselskabet for den nye havn har en bestyrelse på 7 personer, hvoraf 3 er udpeget af kommunen og 2 af handelsstandsforeningen.

Disse 5 personer udpeger de sidste 3 bestyrelsesmedlemmer, der skal sidde i bestyrelsen indtil 25% af pladserne er solgt, hvorefter andelshaverne selv vælger 3 på en generalforsamling. I håb om en smule indflydelse på den nye havn, har formændene for Roklub, Sejlklub og Motorbådsklub indvilget i at indtræde i de tre bestyrelsesposter, men deri ligger ikke, at vi står inde for de beslutninger der er taget forud for stiftelsen.

Andelspris, årlig havneafgift og pladsleje forventes at blive som vist i følgende skema. Pladslejen gælder for de der ønsker at leje plads fremfor at købe.

Plads bredde	Andelspris	Årlig afgift	Årlig pladsleje
1,5 m	7.500 kr	1.375 kr	2.500 kr
2,0 m	10.000 kr	1.500 kr	3.000 kr
2,5 m	12.500 kr	1.625 kr	3.500 kr
3,0 m	15.000 kr	2.250 kr	4.500 kr
3,5 m	17.500 kr	2.625 kr	5.250 kr
4,0 m	20.000 kr	3.000 kr	6.000 kr
4,5 m	22.500 kr	3.375 kr	6.750 kr
5,0 m	25.000 kr	3.750 kr	7.500 kr

De priser jeg oplyste om ved standerhejsningen var lidt mindre end ovenstående og jeg har fået mange tilkendegivelser af, at det var for dyrt og en del derfor måtte opgive båden.

Dette er videregivet til de der står bag byggeriet, men det virker ikke som om de tror på det, men tværtimod er af den mening, at pladserne nok skal blive solgt.

Byggeriet kan næppe stoppes, og er formentlig allerede igangsat når du læser dette, da handelsstandsforeningen i skrivende stund har godkendt de 7,7 mill. Det eneste vi kan forsøge er at overbevise igangsætterne om, at prisen må nedsættes og dette kan formentlig kun ske hvis vi kan påvise, at de fleste af vore medlemmer ikke vil, eller kan købe plads til de omtalte priser. Det vil nok kun blive taget for gode varer hvis det foreligger som skriftlige tilkendegivelser, **så derfor!**

Hvis du mener pladspriserne ligger over hvad du kan eller vil betale så skriv det til mig snarest.

Jeg ved godt at du tidligere er bedt om noget lignende, og formentlig er dødtræt af spørgsmål om ny havn, men tro mig, det er jeg også, og hvis du vel og mærke også mener, at pris og vilkår er forkerte, er en reaktion fra den enkelte brugere nok den eneste mulighed for at blive hørt.

I priserne for den nye havn er det forudsat, at Sejlklub og Motorbådsklub leverer flydebroer gratis.

Dette har vi naturligvis ikke lovet da det kræver en generalforsamlingsbeslutning. Men før vi indkalder til generalforsamling, må betingelserne for en eventuel brooverdragelse forhandles på plads, så vi ved hvad det er der skal tages stilling til.

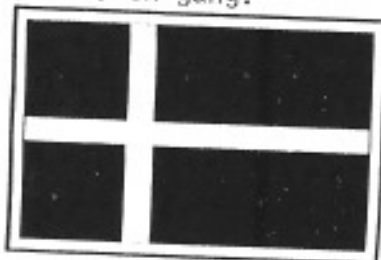
Beregninger og andet materiale om den nye havn vil være fremlagt i klubhuset så du kan få uddybet ovenstående og jeg forsøger at arrangere et informationsmøde snarest muligt.

Poul Erik

Frederiksværk Sportsunion

er en sammenslutning af idrætsforeninger i Frederiksværk kommune. Denne forening er Frederiksværk Motorbådsklub medlem af, så da sportsunionen i januar måned i år

opfordrede bl. a. os til at indstille medlemmer til hædning, besluttede den daværende bestyrelse at indstille Poul Erik Hansen, fordi han har repræsenteret klubben flere gange ved bl.a. Danmarksmesterskab i navigation og vundet disse to gange. Er dermed gået videre til Nordisk Mesterskab og har her vundet sølvmedalje (2. plads) én gang.



Frederiksværk Sportsunion godtog indstillingen af Poul Erik, og han blev - blandt mange andre sportsudøvere - hædret i festsalen på Byskolen søndag d. 27. marts,

hvor ham og hans "holdleder" (undertegnede) marcherede ind i salen til festlig musik, og stillede os i "vores bås", hvorefter alle de indstillede en for en blev overrakt et stort hvidt badehåndklæde samt en pokal. Efter overrækkelsen vankede der et par pølser og en vand til de indstillede.



Bestyrelsen havde hemmeligholdt indstillingen for Poul Erik, men blev desværre nødt til at røbe det få dage før præmieuddelingen, (hvor han i øvrigt blev ret overrasket), for at få ham til at gå med på Byskolen.

Bodil, Mitérak

STANDEROPHALING

Standerophalingen blev afholdt i klubhuset lørdag, den 7. maj 1994 med et stort fremmøde.

Vi var 75 personer og det må siges at være pænt i forhold til den matte tilmelding der har været i et par år.

Traditionens tro blev standeren hejst klokken 18.00 af formanden som gav os et par ord med på vejen.

Festudvalget som i denne periode består af 4 gutter havde fremtryllet et meget lækkert tag selv bord med små lune retter.

Derefter blev der serveret kaffe med småkager.

Da vi var godt mætte spillede Mogens op til dans indtil der blev serveret nat-suppe.



PINSETUR

Turen i år gik til Rørvig.

Lørdag aften hyggede vi os ved grillen med vores medbragte grillmad og hvad der ellers hører til.

Vi sad og hyggede os et par timer udendørs, men efterhånden meldte kulden sig, så vi gik ind i klubhuset hvor der var underholdning af Keld og Flemming hele aftenen.

Klubhuset er ikke af de helt store, ca. 24 m² og vi var temmelig mange medlemmer derinde.

Efter denne oplevelse burde alle nok gå ind for afskaffelse af burhøns.

Det var en meget hyggelig aften og klokken blev hurtigt mange.

Søndag formiddag gik vi en fællestur rundt i Rørvig by.

Om eftermiddagen var der underholdning for børn og voksne, bl.a. fik vi afprøvet vores kondi på en kondicykel. Resultatet kan ses på opslagstavlen i klubhuset.

Mandag efter frokost sejlede vi alle hjem efter en dejlig pinsetur.



Fortøj rigtigt i feriehavnen

■ På sommerens sejladser kommer man ofte til fremmede havne, hvor der skal fortøjes anderledes end i hjemmehavnen.

I Danmark, Sverige og Tyskland er det almindeligt med pæle til agterfortøjninger. Men i Sverige, Norge og Finland bruges desuden flydebroer med Y-bomme, hvor båden ligger mellem to arme. Eller der er bøjer til agterfortøjningen. Disse systemer bruges, når der er for dybt til at slå pæle ned – eller efter skik og brug.

I Norge kan der være motorbådsafsnit i havne, hvor agterfortøjningen går til en vandret udsændt wire i ca. 3 m's højde. Sejlbåde kan derfor ikke komme til kaj. Her bruges mindre motorbåde som "biler" mellem søerne, og ofte svajer de midlertidigt i én enkelt forfortøjning (ingen agterfortøjning, ingen fender), mens besætningen køber ind.

I det tidligere Østtyskland, Polen, Estland, Letland og Litauen bruger man pæle, bøjer eller eget anker til agterfortøjning. Eller man ligger langs forfaldne kajer, der kræver store fender og helst et fenderbræt, der hænges

uden på fenderne, så kun brættet skraber mod forreven beton.

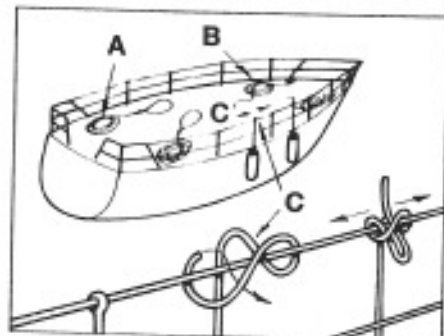
I Sverige – bortset fra havne nær Danmark – forventes gæstebåde at fortøje i trængslen ved det blå skilt med "gästhamn". Det er ikke god tone at låne ledige lokale bådepladser som normalt i Danmark, for de er "betåld" (købt) eller "hyrd" (lejet), og ejeren vil ikke have fremmede både i sit vand. Men følger man international skik, kan man som dansker spille uvidende og spare gæste-havnepengene.

Brug *aldrig* eksisterende fortøjninger. Slid på dine egne. Lad ikke dine fortøjninger ligge og flyde på broen. Tag overskydende længde om bord.

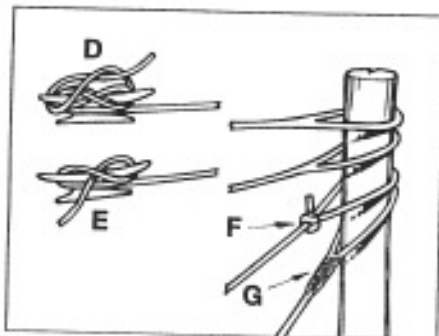
Fortøjer du langskibs uden på andre både, så vend støvnen samme vej, så passage til land kan foregå over for-dækket og ikke gennem cockpittets privatliv.

Fortøjer du langskibs, så brug *spring* for at få båden til at ligge roligt – og for ikke at ligne en begynder!

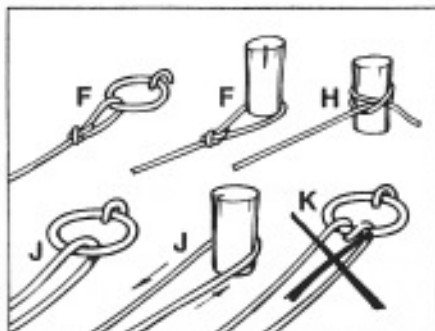
Sæt altid luv fortøjninger først og fjern dem sidst. Og for at yde dit til natteroen, kan knirkende fenderes gøres tavse med sulfo.



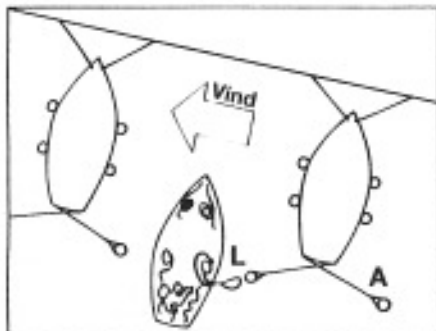
1. Før anløb af havn: To 10-15 m agterfortøjninger **A** er klar, evt. med løkke og pælestik. To 5-6 m forfortøjninger **B** fastgøres i klamperne. Bind fenderne, så de hurtigt kan skubbes frem eller tilbage efter behov **C**.



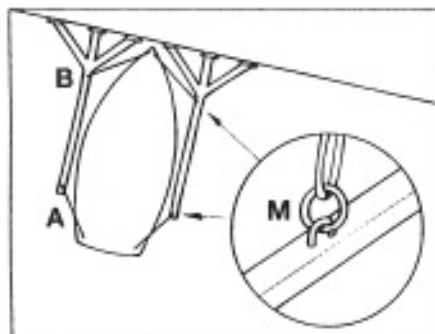
2. På klamper vikles tovet nogle gange om, for det "låses" **D**. Hvis tovet låses efter første torn **E**, kan det ikke løsnes med træk på. Pælestik **F** kan løsnes, hvis andre øjer blokerer. Splejsning **G** kan ikke.



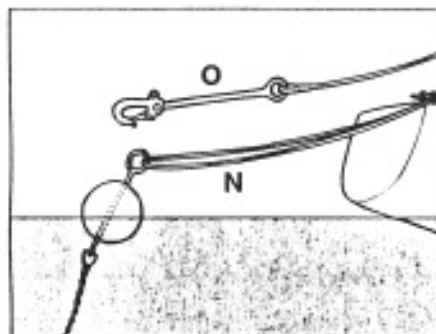
3. Til ring eller pæl fortøjes bedst med pælestik F. Dobbelt halvstik H kan være svært at løse efter hårdt træk. Nemt er dobbelte fortøjninger J, som kan trækkes om bord i båden. Brug ikke rundtørn K.



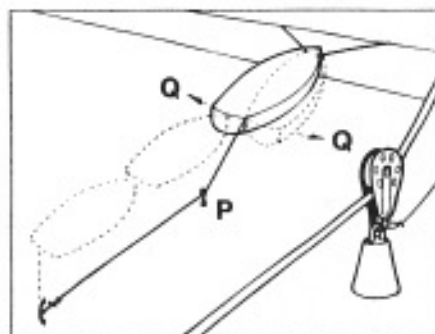
4. Ved fortøjningspæle: Først lægges en løkke over luv pæl L af en person midtskibs, hvor båden er bredest og pælene tættest på. Agterfortøjninger A krydses, så flytter båden sig mindst ved sidevind.



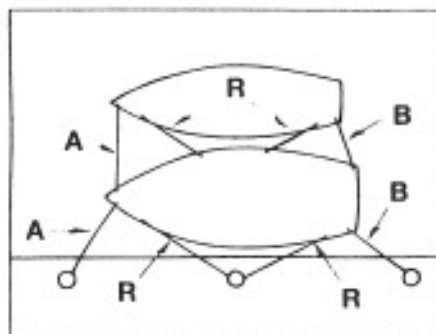
5. I Y-bomme fortøjes omvendt: Agterfortøjninger A går fremad, og forfortøjninger B går agterud. Stik dem igennem ringene M. Smalle flydebomme kan ikke bære en mands vægt, hop ikke ned på dem.



6. Agterfortøjning til bojer: Gør fast i øjet i toppen. Stik en meget lang fortøjning igennem N (usikkert, svært) eller brug en kraftig svensk fortøjningshage på stang O, hvilket er nemmest og sikrest.



7. Et hækanke bør ligge ca. 3 bådslængder ude. 8-15 kg ankervægt P holder ankerlinen fri af andre skibe. Bådens vinkel ved sidevind kan justeres ved at fastgøre ankertov i den ene eller anden side Q.



8. Ved langskibs fortøjning holder "spring" R og fortøjninger A og B båden fikseret, så én fender teoretisk er nok. Spring er vigtige, når flere fortojer uden på hinanden, ellers svajer hele rækken.

VENNETUR D. 14. AUGUST - Hvad er det?

Vennetur er den dag, hvor du kan tage de venner med på en sejltur, som du længe har lovet, men ikke fået gjort.

Vi starter fra havnen kl. 09.30 og sejler til Skuldelev havn, hvor vi spiser vores medbragte mad på land i fællesskab.

Hvis du kan spille på et instrument, så tag det med eller hvis du har en god sang, så kopiér den, hvis du har mulighed for det, så vi kan spille og synge sammen. Det plejer at være en hyggelig dag.

Bodil

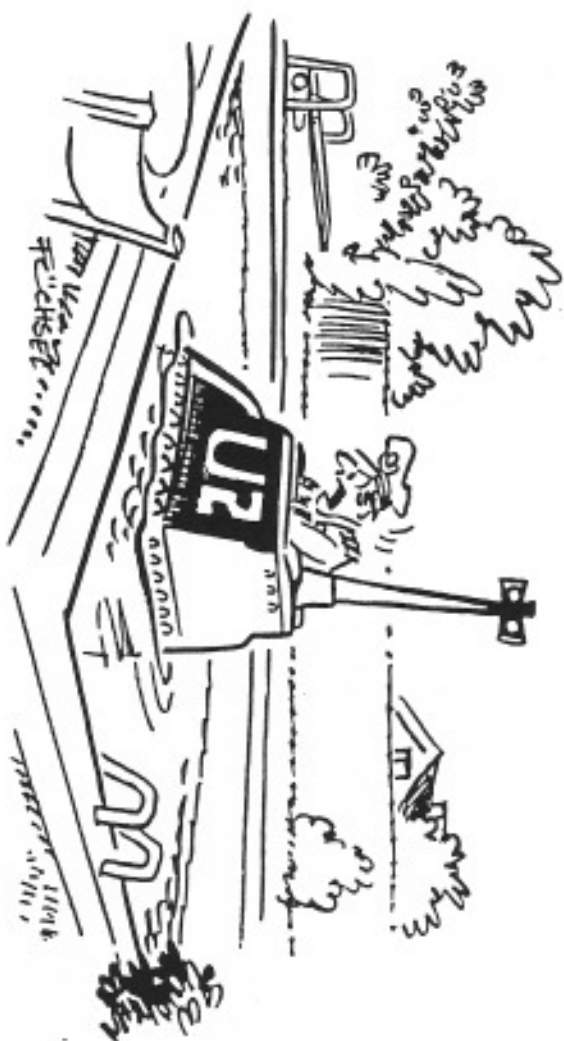


SÅ KAN DER IGEN LAVES KAFFE

Vores små kaffemaskiner i klubhuset er efterhånden så gamle, at de er "timer" om at brygge kaffe selv når de er nyafkalkede, derfor har bestyrelsen besluttet at indkøbe en ny "industri" kaffemaskine. Denne er nu opstillet i det store klubhus og er til fri afbenyttelse. Husk at LÆSE BRUGS-ANVISNINGEN GRUNDIGT inden du bruger den første gang, og efterlad venligst maskinen ren og aftørret.

Bestyrelsen





– Hvis ellers navigatoren kan løsrive sig et øjeblik fra den kryds-og-tværs, så kald ham lige her op!

PENSIONISTTUR

Klokken 13.00 stod der 50 forventningsfulde pensionister klar til en sejltur ude på fjorden.

Der var tilmeldt 64 pensionister, men nogle syntes nok at vejret ikke var af det bedste.

Det blæste lidt og regnen fik vi også at mærke en overgang.

Vi tog afsted kl. 13.30 og sejlede ned forbi Dyrnæs Hage, hvor vi kastede anker og drak eftermiddagskaffen sammen med vores gæster.

Eftermiddagskaffen blev skyllet efter med en øl eller to, inden vi sejlede tilbage til klubhuset, hvor vi spiste vores medbragte mad til Jan og Kelds harmonikamusik.

Der blev holdt tale fra pensionistforeningen. De takkede mange gange og glædede sig allerede til turen næste år. Jan og Keld spillede op til dans så der var travlt på dansegulvet.

Amerikansk lotteri gik som varmt brød og der var dejlige gevinster i form af chokolade, rødvin og hvidvin.

Aftenen sluttede ca. kl. 20.00.



Lovlige lanterner inden sejlsæsonen

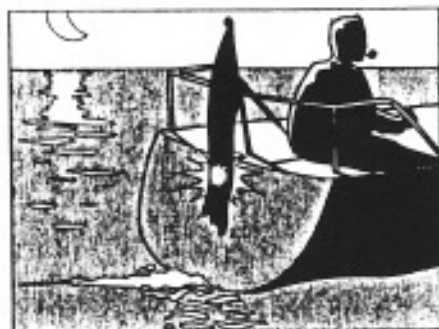
■ Mange lanterner lyser forkert, og det giver en falsk tryghed. Men de kan nemt rettes, inden sæsonen begynder.

Lanternerne kan være monteret forkert. Tit sidder agterlanterner ude i siden af et krumt agterspejl, så den lyser mest til den ene side. Eller ting er monteret, så de dækker delvist eller endog helt for lanternernes lys.

Lanterner har prismeglas, der samler lyset i en flad, vandret bane med kun 10° lodret spredning. Uden for den flade lysstråle ser man kun 50-60% af lyset. Peger en lanterne op eller ned, eller krænger båden, så ses lyset måske kun med halv styrke.

På både under 12 m skal agterlanterner kunne ses af andre sejlere 2 sømil væk, og grønt og rødt sidelys 1 sømil (en klar nat). Fragtskibes sidelys skal kunne ses 3 sømil væk og toplys 6 sømil, så husk, at når du kan se fragtskibets lanterner, kan det antagelig ikke se dine svage lanterner.

Det kan være livsfarligt, at agterlanterner er delvis dækket, hvis båden en regnfuld nat indhentes af en hurtiggående færgе netop i lanternens mørke vinkel.



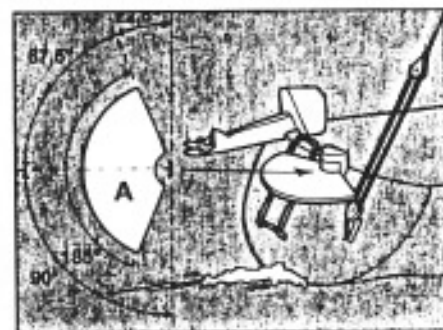
1. En meget almindelig fejl ved agterlanternens placering er, at hæklflaget dæmper lyset meget eller får det til at blinke forvirrende, når flaget vifter. Fjern flaget eller placer lanternen et andet sted.

På store kapsejladser som Sjælland Rundt med natsejladser ser man mange både, hvis lanterner lyser forvirrende, så man fra siden samtidig ser den grønne og røde lanterne. Hvordan det så end lader sig gøre!

Den slags kan bådejeren let opdage i havn ved at gå en aftenrundt om bådens tændte lanterner. Når man passerer båden, skal det hvide agterlys træde tydeligt frem, samtidigt med at det grønne eller røde sidelys kommer i skjul. Værst er det, når sejlbådejere kun kender søvejsreglerne halvt og bruger hvidt motorlys på masten under det grønne og røde sammensatte sidelys i mastetoppen. På den måde forlanger man hensyn som en fiskerbåd eller trawler, og det må man ikke. Se tegning 4 og 5.

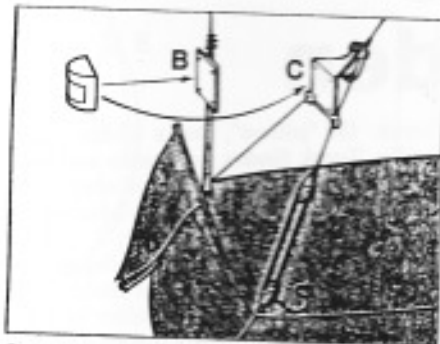
Nogle sejlbåde har i mastetoppen en lille, hvid pære, der oplyser vindpilen. Det kan få andre til at tro, det er motorlys, så båden har vigepligt som motorbåd.

Værfter i de sydlige udlande og USA monterer ofte lanterner, der er for små. Herhjemme skal en godkendt lanterne og dens pære have en vis størrelse.

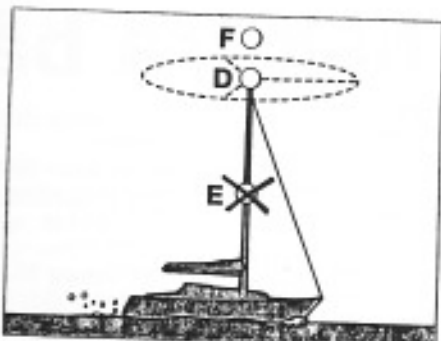


2. En papskabelon A med den vinkel, agterlyset skal ses i, må kunne sættes mod lanternen uden at støde mod noget. Tit er lanternen dækket delvis af badelejer mv. eller endog drejet til en af siderne.

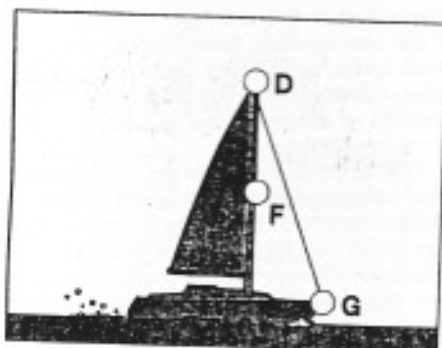
TRIM OG TEKNIK



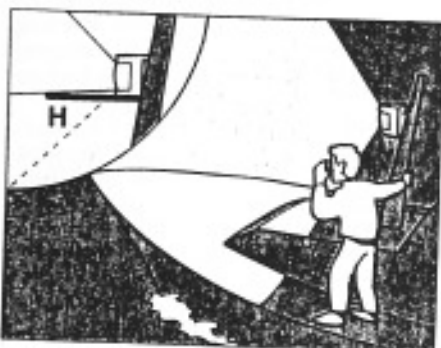
3. Agterlyset kan placeres over flag og hindringer, fx en stage **B** eller i hækstaget **C** på hjemmelavet beslag. Eller måske på toppen af en permanent flagstang eller på evt. styrehus. Jo højere, jo tydeligere.



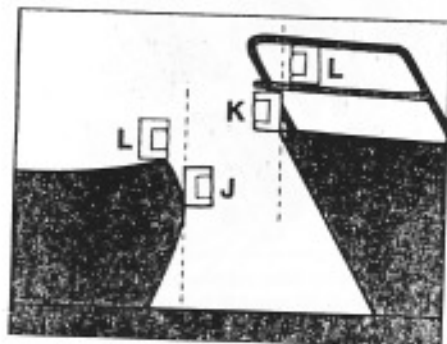
4. En tre-delt lanterne i mastetop med grønt og rødt sidelys og hvidt agterlys er praktisk **D**. Men hvis sejlbåden bruger motor, må hvidt "motorlys" **E** ikke være under sidelys. Motorlys skal være øverst **F**.



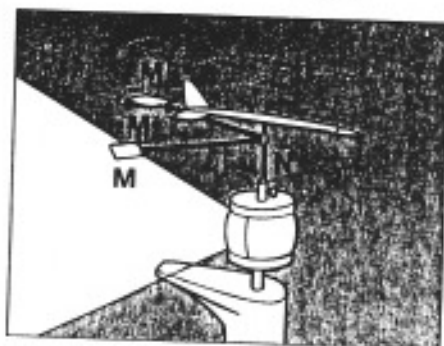
5. Sejlbåde med motor skal have grønt og rødt sidelys lavt placeret **G**, så motorlys **F** kan sidde øverst. Ved motorsejlsads skal en evt. tre-delt lanterne i mastetop slukkes og de nederste lanterne tændes.



6. Motorlys kan give hvidt genskin på kabytstag eller dæk, så udklikken blændes og generes meget. Flyt om muligt lantermen højere op eller længere frem, eller sæt en vandret skærm under lantermen **H**.



7. Hvis en lanterne rager ud, risikerer den at blive knust ved uheldige havnemanøvrer. Det gælder agterlanterner **J** og især lanterner i forpulpit **K**. Flyt helst lanterne inden for skibssiden **L**.



8. Fordelen ved en tre-delt lanterne i mastetoppen på sejlbåde er bl.a., at agterlyset kan oplyse en refleks på vindpilen **M**. Ofte skal vindpilens stage **N** afkortes, så reflekserne kommer ned og fanger lyset.

Fang friske fisk fra båden

■ Det er en oplevelse selv at fange fisk til aftensmad en gang imellem.

Det er derfor naturligt at have lidt fiskegrej om bord – du sejler jo ligefrem oven på muligheden for lækker og spændende mad.

Du behøver ikke at have fine og ofte lidt besværlige fiskestænger i en båd til "amatør-fiskeri" en gang imellem. Kastestænger kan dog øge chancen for spændende fangster.

Vær opmærksom på de nye bestemmelser i Danmark, hvor man skal købe et fisketegn for 100 kroner på posthuset, hvis man er mellem 18 og 67 år. Et fisketegn gælder for én person. Børn og pensionister kan frit have fiskegrej med. Fisketegn kræves til alle former for fiskeri.

Der må ikke fiskes nærmere åers udløb end 500 m. Fanger man for små fisk, skal de sættes ud igen, også selv om de dør. Målene er overalt-længden fra snude til halepids. Mindstemål i dansk fiskeriterritorium er fx: Torsk 35 cm (i Nordsøen 40 cm). Skrubbe 25,5 cm. Ising (sladfisk) 25 cm. Rødspætte 27 cm. Makrel 20 cm. Sild 18 cm.

Størst chance er der for at fange

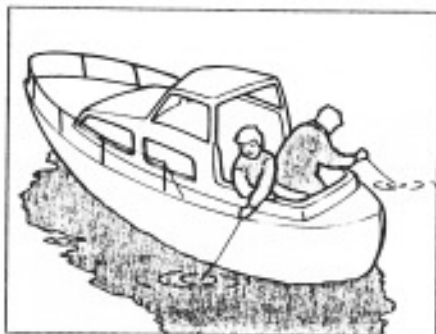
torsk. De "pilkes", mens båden ligger stille. Torsk findes helt nede ved bunden, gerne i dybe huller, ved vrag, stenbunker, skrænter og gerne, hvor der er lidt strøm.

Der er også chance for at fange makrel (især i Kattegat) ved at slæbe blink eller wobler i overfladen efter båden i langsom fart (under 3-4 knob). Det hed "dørgning" i gamle dage, men det nye ord "trolling" har overtaget i dag. Der fås en masse trolling-grej til motorbåde, så man også kan fiske i dybden.

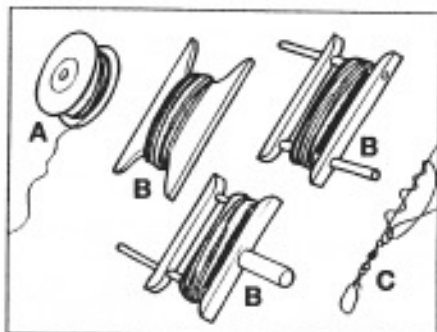
En passende stærk fiskeline til selv større fisk er 0,6 mm tyk.

De største fisk, man fanger, er normalt torsk, og de lader sig hive om bord uden spræl. Makreller kan baske lidt, men de er ikke så store og tunge, at de giver problemer.

Det mest spændende er, når fisken skal løftes op af vandet og ind i båden. Måske smutter den, hvis krogen ikke har ordentlig fat. Det kan den entusiastiske lystfisker hindre med et fangstnet. Men hvis fisken er blevet hængende med det grovere fiskegrej, du bruger, så klarer den nok også det sidste løft ind i båden. Velbekomme.

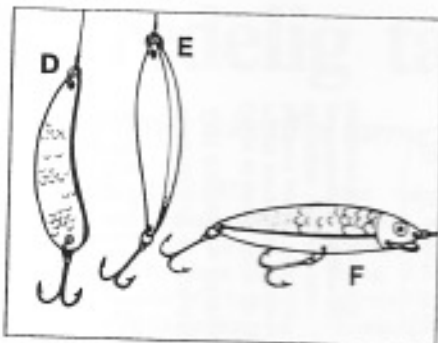


1. Det er oplagt at fiske lidt fra båden, og det er ikke nødvendigt med dyrt grej. Båden skal ligge stille eller drive med ganske langsom fart. Ved fart over 3-4 knob hopper blink og krog kun i overfladen.

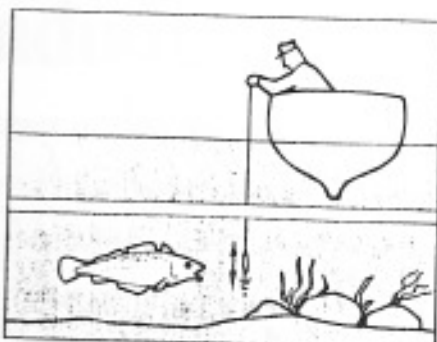


2. Fiskestang er ikke nødvendig. Man kan nøjes med en 0,60 mm tyk fiskeline og dens medfølgende plastspole A eller en hjemmelavet vinde B. I linen bindes en svirvel C, som forskellige blink og kroge hægtes i.

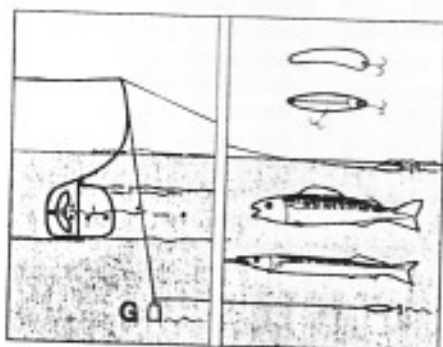
GØR DET SELV



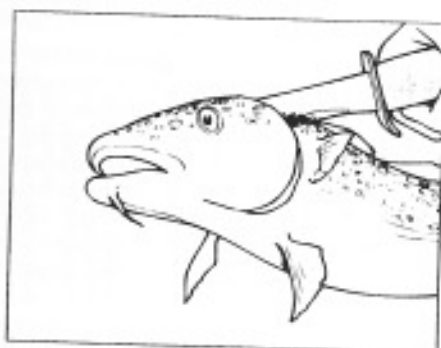
3. Praktisk fiskegrej: Blink **D** er en buet plade, ofte farvet som fisk. Pirk **E** (gammelt navn: pillk) af massivt bly eller stål. Fiskeligende wobler med "ske" **F** slæbes bugtende efter båden ved langsom fart.



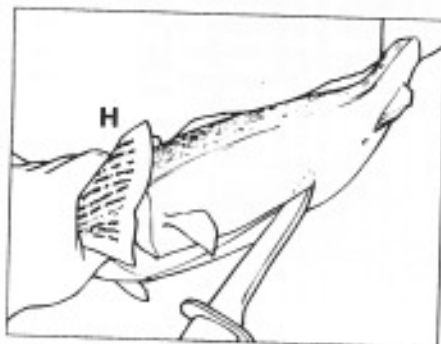
4. Med blink og pirk fiskes fx torsk, især ved dybe skrænter, huller og vræg på havbunden. Fir krogen ned, til den rører bunden, og hæv den igen 50 cm. Hiv den op og ned i små ryk lige over bunden.



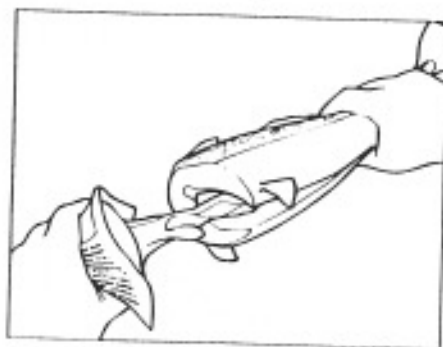
5. Med 1-4 knops fart kan du ved "dørgning" eller "trolling" slæbe blink eller wobler i overfladen 15-40 m bag båden. Der er chance for at fange makrel og hornfisk. Med et lod **G** kan der dybde-trolles.



6. Den fangede fisk hives straks ind i cockpittet, hvor den ikke kan sprælle over bord igen. Drøb den med et par kraftige slag i hovedet. Skær fra nakken ned til og igennem ryggraden, men ikke længere.



7. Rens fisken straks. Skrab først slim af siderne, så den er lettere at holde på. Hold evt. på fisken med en avis **H**. Skær bugen op fra hoved til gat med en skarp knivspids. Undgå at punktere indvoldene.



8. Skær hovedet løs uden at beskadige indvoldene, så kan de med lidt øvelse trækkes ud sammen med hovedet. Rens indvendigt for rester af blod og indvolde, skyl rigeligt. Skær finner og hale af sidst.

Drukneede fundet med gylpen åben

Mænd har en ulyksalig trang til at stå op og tisse. Også når de befinder sig i små joller.
Det koster liv. Mangel!

Det er et sikkert erende, for meget sarte stæbe måske ligetremt pringlt, men det skal siges: Urmeligst mange fribdselslær, jægere og lystfiskere mister livet, fordi

de selv eller andre absolut skal stå op og tisse – selv om de befinder sig i en lille jolle.
Det gæmlager sig år efter år og afspejles i den

ene ulykkesstatistik efter den anden. Man skal kun nogle få måneder tilbage i tiden for at finde nøle to skituelle eksempler.

I oktober 1993 druknede syv mennesker under jagt eller fiskeri fra små både. Da syv var tordnet på i alt tre mindre både; to med en person i hver, og to med herholdvis to og tre personer.

Fra hver af de to sidstnævnte både blev den ene af de omkomne fundet med gylpen åben.

Brug en spand!

Der sker en enorm forskydning af det fælles

70% af alle mænd havde gylpen åben da de blev fundet druknet. Det er resultatet af en svensk undersøgelse fra et bestemt år om ulykker fra snubblade. Problemet kan helt undgås ved at tage en spand om bord.

fyngdepunkt, når en mand på 80-100 kilo rejser sig op i en moderne pastalle med en egenvægt på måske 50 kilo, og forsøger at tisse ud over ralingen. Risikoen for at kænthe eller falde over bord er overhængende, og hvis det sker vintermåneden er der stor fare for at omkomme i det kolde vand – reddningsvest eller ej.

Det siger orlogskaptajn Ib H. Møller. Han arbejder for Søsportens Sikkerhedsråd, som har sekretariat i Søfartsstyrelsen.

– Det er nogetlunde vekkent, at der jævnligt omkommer lystsejlers, som rammes af bønnen efter et uventet vindspreg. Men problemet med det opretstående tisseer i virkeligheden langt større, siger Ib Møller og henviser til en svensk opgørelse.

I den kan man læse, at 70 % af alle mænd, som

var druknet fra snubblade redede sig op, blev fundet med gylpen åben.
– Og det er jo fuldkommen tilbedt. Hvad er meningen med at stå der og blæstere? Der er jo som regel ingen i nærheden til at beundre scenen, siger Ib Møller.

Hans råd er enkelt:
– Sæt jer ned og brug en spand!

Flest uheld med joller

Antallet af omkomne søsportfolk faldt heldigvis stdt. Der kan være forholdsvis store udsving fra år til år, men tendensen er klar nok. Man er gået fra ca. 50 omkomne om året i midten af 70'erne til godt 20 om året i dag.

Ferrarisstatistikken for 1988-93 viser, at 65 % af ulykkerne sker med joller og grænne. Selvblodene, der rammes af næstfløst ulykker, tæpper sig til sammenlagt kun for 18 %.



Fredelig tandudtrækning

Det kommer ikke til at larme meget, når DSB fjerner »tandstumperne«

FREDERIKSSUND:

Der var drenge i alle aldre på havnen i Frederikssund i tirsdags. Alle ville høre »the big bang«. Der var politispærring på vejene, der førte ned til »tandstumperne« på grund af undervandsprøvesprængningen med dynamit. Men der var ikke mange, som så noget som helst, og larmen fra prøvesprængningen, som er en forløber for fjernelser af »tandstumperne«, som starter i denne uge, var det så som så med.

Det lød et lille dumpt brag, og så var det slut.

Og det bliver bestemt ikke værre, når den egentlige fjernelse af »tandstumperne« starter. Der bliver boret tre huller i stumperne, hvor der placeres dynamit, og ovenpå lægges nogle kraftige gummimåtter. Det eneste, tilskuerne kan se er, at det begynder at ryge, som om det var en af DSBs rygekupeer,

der var sænket under vandet, og bagefter i kort rækkefølge lyder tre små brag. Årsagen til, at de gamle bropiller sprænges forskudt er, at man derved undgår en uheldig bivirkning i form af en utilsigtet svingning i et eller andet hus - et eller andet sted i byen. Man kan sammenligne det med, at soldater i tidligere tider ikke måtte gå i takt over pontonbroer - så ville broen komme i svingninger. Sprængningen kan forårsage det samme fænomen, men man ville ikke være i stand til at forudsige, hvor svingningen ville komme.

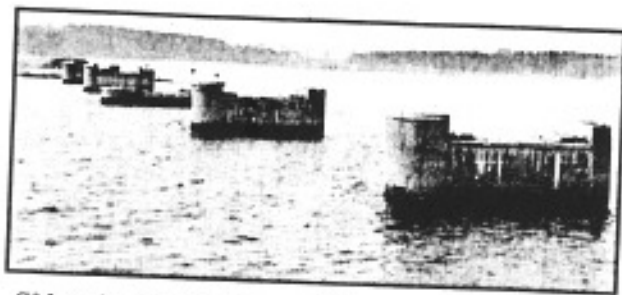
- TV Lorry var meget interesseret i at optage fjernelserne, men jeg måtte fortælle dem, at der ikke er noget som helst at se. Det er ikke som når man fjerner en skorsten - der er der virkelig noget at se, siger en repræsentant fra DSB.

Det er Københavns dykkerentreprise ApS med firmaet Demax A/S som underentreprenør, som står for sprængningen, der skal fjerne fire af de fem »tandstumper«, der har stået i fjorden i 57 år. De bar engang den jernbanebro, man kan se, hvis man kører over Limfjordsbroen i Aalborg.

Den femte stump bliver stående. Her vil kommunen udvide opfyldningsområdet i forlængelse af havnens sydkaj ud til denne bropille.

Når »tandstumperne« er fjernet om en uges tid, bruges resterne til at danne kernen i en ny vest- og dækmole i Frederikssund havn.

in



Sådan så »tandstumperne« ud i deres velmugtsdage, der varede 57 år.



Frederiksværk Motorbådsklub ønsker nedenstående nye medlemmer velkommen i klubben:

Jørn Fabienke, Græsted

Knud Traneberg, Frederiksværk

Ove Damgård, Græsted

Ib Nielsen, Ølsted

Søren Ibsen, København N

Kim Johansen, Frederiksværk

Bjarne Sørensen, Frederiksværk

K. M. Christiansen, Ølsted

Mobiltelefoner giver falsk tryghed

ESBJERG. Mobiltelefoner, der i stigende grad anskaffes til brug på skibe, giver fritidssejlere en falsk tryghed. Bestyrer på Blåvand Radio, Knud Holdgaard, siger til Radio Syd, at redningsaktioner til søs i flere tilfælde er blevet stærkt forsinket, fordi sejlere troede sig sikret af en mobiltelefon.

"Sejlerne kan ikke være sikre på, at de overalt i de indre danske farvande kan få forbindelse via en mobiltelefon. Nettet er beregnet på landevejene og dækker ikke overalt, siger Holdgaard og tilføjer, hvis man får forbindelse via en mobiltelefon, så er det tilfældigt, hvem man kommer til at tale med. Kun ved at bruge VHF-radio til en af de danske kystradioer kan sejlerne være sikker på at få kontakt til personale, der er uddannet i nødsituationer" siger Knud Holdgaard.

RB
Ovenstående er skrevet direkte af fra
Jyllands-Posten 27.05.94

Bodil

Lær de vigtige skibs-signaler

■ De daglige, enkle signaler fra store skibe bør kendes af alle lystfartøjer. For det er enten advarsler, gode råd eller meldinger om, hvad det store skib vil foretage sig. Signalerne kan også bruges af lystfartøjer, og navnlig signaler for ønske om forskellig form for assistance kan være gode at kende.

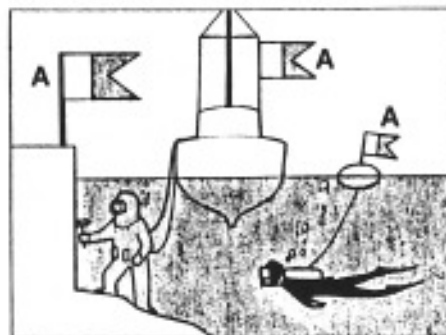
De signaler, vi omtaler her, er hverdags-"snak", ikke egentlige nødsignaler, hvor man er i livsfare og bruger røde raketter, "Mayday", SOS mv. for at kræve hurtig hjælp.

Signalerne er internationale, så de straks forstås af alle, enten de afgives fra et russisk skib, et tysk, svensk osv.

De vigtigste og almindeligste meddelelser kan gives med et eneste bogstav som signalflag og som regel også med horn eller blink. De bør kunnes udenad. Nogle af de mest brugte ses på tegningerne her og ellers i bogen Internationale Spøvsregler.

Det blå-hvide "dykkerflag" A er ganske vist internationalt, men chartersejlere på Middelhavet vil også kunne opleve et rødt flag med hvidt diagonal-kryds.

Det blå-hvidternede N-flag bruges i



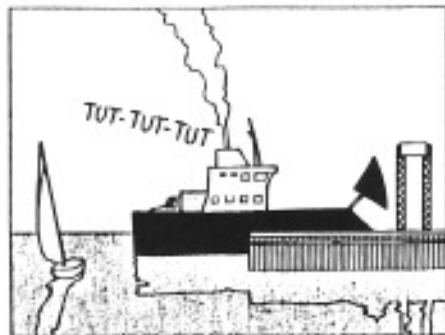
1. Det blå-hvide "dykkerflag", bogstav A, betyder, at der er dykker nede. Hold godt klar, ca. 200 meter på åbent vand, for ikke at ramme dykkeren. Bruges også på bøje med en line ned til dykkeren.

Danmark (og kun i Danmark) som "broflag", når man ønsker en bro åbnet. Internationalt betyder N nej.

Mere komplicerede signaler kan gives med to evt. tre bogstaver, så næsten enhver sætning kan signaleres. Betydningen findes i Den Internationale Signalfag, og de kan ikke leres udenad, bortset fra måske et par stykker. N (nej) sammen med C (som betyder ja) er et nødsignal svarende til en rød raket, SOS mv.

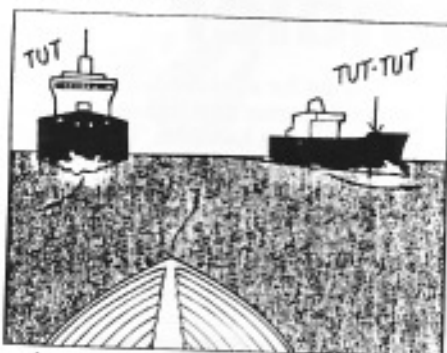
Man skal være opmærksom på, at hejser man to eller tre vilkårlige signalflag i spøg, så får de en betydning; AM: "Har de en læge?", FA: "Vil De give mig positionen?", MEP: "Den syges vandladning er normal", UW: "God rejse!", YS9: "Jeg har ikke VIII" osv. - BIO er et uofficielt, men internationalt kendt signal med betydningen "Bar is open" - kom og få en drink . . .

Signalflag er gammeldags, og man skal ikke regne med, at fragtskibe mv. svarer på flagsignaler, da lystbådes flag ofte er små og svære at se på afstand. Men samme bogstavkoder kan bruges på radio med "Alfa", "Bravo" osv., hvis der er sprogvanskeligheder.

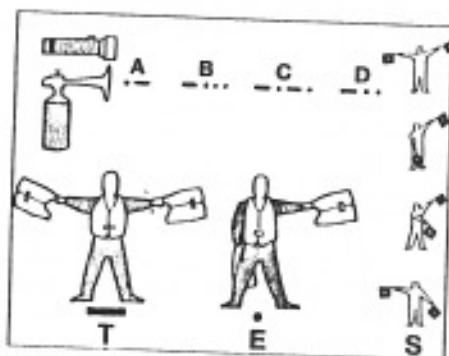


2. Tre korte "tut" i horn betyder "Min maskine bakker" - et vigtigt signal, da skibet ligger stille eller sejler fremad, når signalet gives, og man kan ikke se, at skibet vil bakke eller bremse.

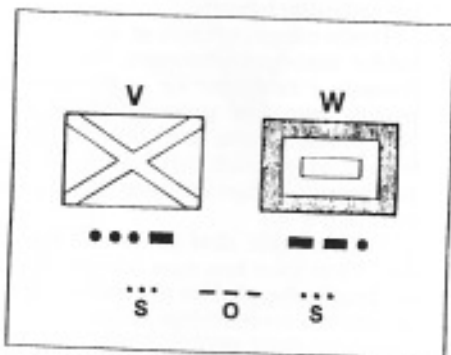
TRIM OG TEKNIK



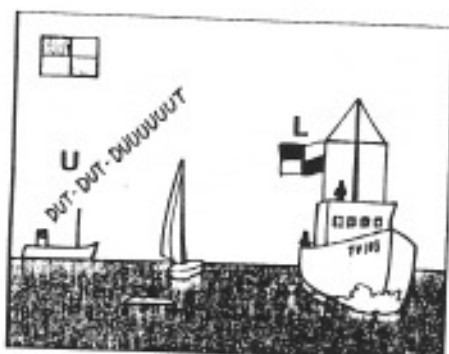
3. Et kort "tut" i hornet betyder, at skibet vil dreje til styrbord. To korte "tut", at skibet vil dreje til bagbord. Fem eller flere korte "tut" betyder "Giv agt!" - uofficielt "Pas dog på, din kløvn!"



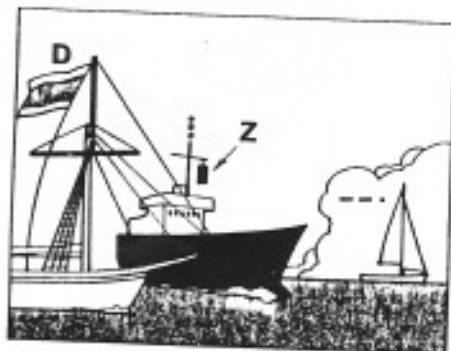
4. Morse er bogstaver af streger og prikker, som kan signaleres med lyd, lys eller med arme og evt. flag, hvor begge arme er en streg **T** og en arm en prik **E**. Semator **S** var lynhurtigt men er gået af brug.



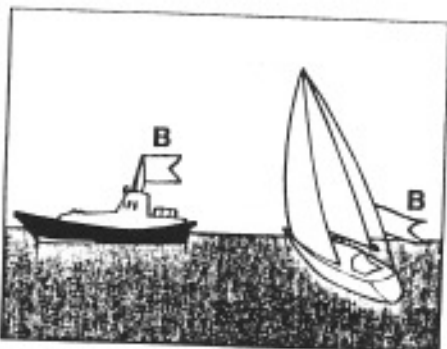
5. At man behøver hjælp, vises med bogstav **V** som flag eller med lyd eller lys: kort-kort-kort-lang. Med flag **W** eller lang-lang-kort ønsker man lægehjælp. Dette er ikke livsvigtige nødsignaler, kun ønsker.



6. "De støvner mod fare" er bogstav **U**, tit med lyd eller lys: kort-kort-lang. Advarslen bruges fx til en båd, der er på vej mod en grund. "Stop!" er det sort-gule **L**-flag, som fx bruges af toldfartøjer.



7. Store skibe i små sejlbåde viser, at de ikke kan vige, med gult-blåt-gult signalfag **D** eller sort cylinder **Z**. "D" som morse, lang-kort-kort, er lågesignal for sejlbåde og andre "vanskelige" bårde



8. Rødt "krudtflag", bogstav **B**, bruges især af tankskibe mv. Det betyder, at skibet har brandfarligt gods om bord. I kapsejls er det "protestflag", når man mener, en anden båd har været noget forkert

Takling på tovet hindrer kohaler

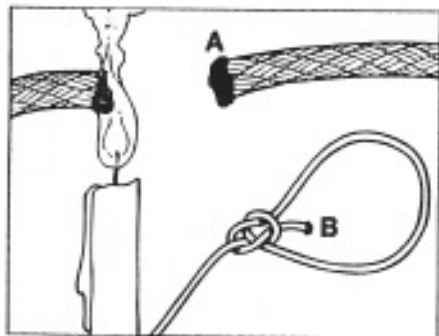
■ En takling er en surring, en smeltning eller en tape-bevicking, der hindrer tovværk i at trævle op i tampene.

Til søs hedder et tov en "ende", og enden af et tov hedder en "tamp". En flosset tamp hedder en "kohale", og den er tegn på sjuks og dårligt sømandskab.

Når man køber moderne tovværk, bliver det i butikken skåret over med en elektrisk "varme-kniv", der samtidig smelter tampen. Dette er ganske effektivt, og man behøver ikke at gøre mere.

Det er, når man selv kapper tovværk i længde, der skal gøres noget ved tampen. "Slået" tovværk (snoet af tre kordele) kan være slemt til at sno sig op, mens "fløttet" tov holder bedre. Bedst er det altid at vikle tape om tovet, før det skæres over med en skarp kniv. Tapen hindrer midlertidigt tovet i at flosse, og en skarp kniv skærer let tovet over, mens en sløv kniv må mase sig igennem, så tovet flosses op alligevel.

En knude på tampen kan også hindre den i at flosse op, men det er absolut en nødløsning. Knuden er i vejen, den kan ikke passere gennem små øjer, blokke mv., og før eller senere går den op, og tovet flosser alligevel.



1. Moderne tovværk kan smeltes i tampen over spidsen af en flamme, dér er den varmest. Vådt tovværk kan ikke smelte. Tovet får let en klump **A**, der kan give skridsikre knuder **B**, men ellers mest er i vejen.

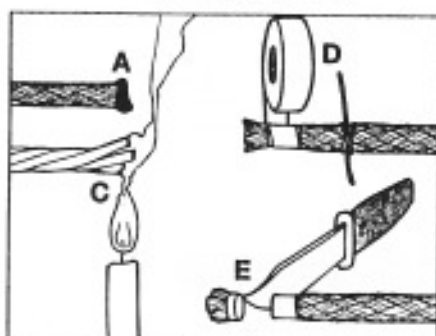
I stedet for at skære tynde liner på 1-4 mm diameter over og bagefter smelte dem i tampen kan man "kappe-smelte" dem ved at holde linen stramt i flammen fra fx et stearinlys. Varmen smelter linen over og "svejer" den samtidig effektivt i tampen.

Bådens "pænere" tovværk såsom skøder og fald ses som regel pønt taklet i tampene.

Andenrangs tovværk er bådens for-tøjninger, og de er ofte sjukskede og lasede, selv om alle både tilbringer mindst 95% af sejlsæsonen for-tøjet uden opsyn i havn. Gå for-tøjningerne efter, en dag de er tørre, og sørg for, at tampene bliver ordentlig taklede.

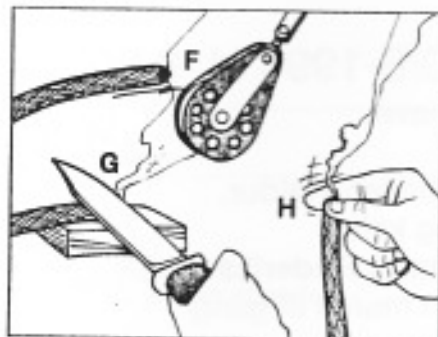
Tredje rangs tovværk er de liner, der holder vinterpresenningen. De er ofte flossede i tampene og irriterende at trække gennem presenningens øjer. Når presenningen pakkes af vejen til foråret, så brug lidt tid på at gå alle vinter-linernes tampe igennem med tape og en skarp kniv.

Taklearbejde skal gøres på tørre liner. Våde liner kan man ikke smelte eller bruge tape på. Her må man sy, splejse eller slå midlertidige knuder.

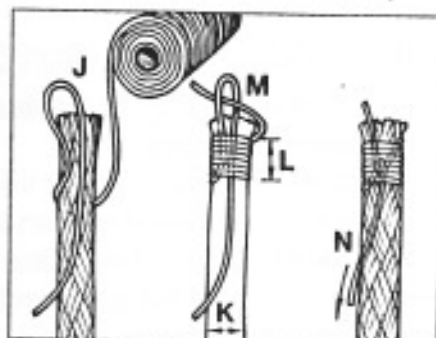


2. Tovværk over 4-8 mm i diameter vil let flosse og få en stor klump **A**, eller det vil slet ikke smelte sammen **C**. Sæt først tape eller en lille surring om, **D**, og kap derpå tovet **E**. Nu kan det smeltes.

GØR DET SELV



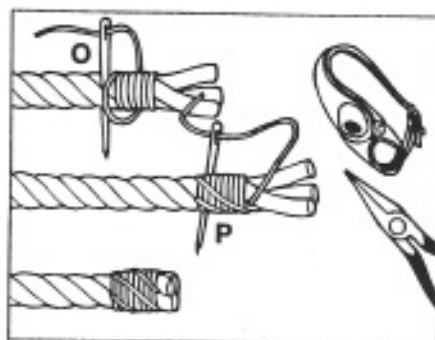
3. Tampen bør kunne gå gennem blokke mv. **F**. Når tovet smelter og bobler, kan spidsen formes med et knivsblad **G**. Nømmest er et tryk med to fingre vædet med spyt **H** – uden at brænde sig!



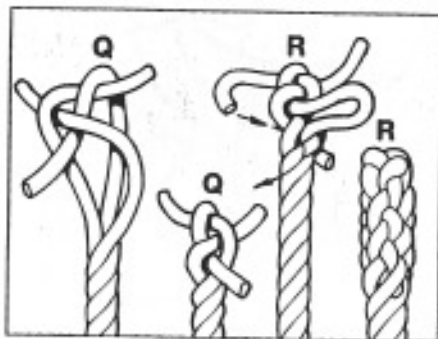
4. En takling med 1-2 mm line lægges om "gammeldags" tov, kevlar mv., der ikke kan smelte. Start som **J**, vikl om i længde **L** omtrent som diameter **K**. Stik linen i øjet **M** og stram, så taklingen låses **N**.



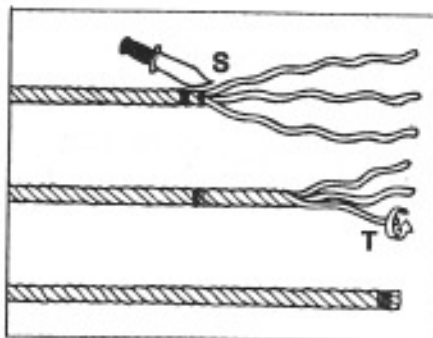
5. Taklingen skal strammes hårdt, for at den ikke skal glide af. Træd på takle-linen og stram ved at løfte taklingen for hver omgang. Der må antagelig bruges fladtang til at trække låselinen igennem **N**.



6. En syet takling på slået tovværk er køn og traditionel, og den kan ikke glide af. Når beviklingen er færdig, stikkes nålen nogle gange mellem kordellerne inderst **O** og derpå frem og tilbage **P**.



7. "Spansk takling" eller endesplejsning bruges som midlertidig afslutning eller som pynt. Lås med "krone" **Q**. Det er nok, hvis man senere vil smelte eller takle. Ellers fortsættes med splejsning **R**.



8. Flosset tovværk må afkortes **S**. Det kan evt. reddes, hvis man drejer hver kordel ind på plads **T**, hvorved kordellerne spænder sig sammen, og tovet får sin gamle længde og næsten samme styrke igen.

TILBUD TIL MOTIONISTER

Sejl og gå march den 20/8-1994 kl. 9.00

Der spaseres i samlet flok til Lynæs havn.

Der bliver pause på vejen.

I Lynæs havn er der rast på eller ved båden Tjaldur.

Der kan købes smørrebrød øl, vand og kaffe.

Kl. 13 sejles der fra Lynæs med kurs mod Frederiksværk.

Der bliver givet diplom for gennemført march af gangforeningen Krudtuglerne.

Marchen er kun for medlemmer af de to foreninger.

Tilmelding senest 13/8-1994.

Skippere der er interesseret i at være med til hjemtransporten kl. 13 bedes melde sig til Andy - Tjaldur plads 187.

eller Ib Madsen Tlf. 42 12 47 41 - 47 77 02 45

Pris pr. deltager kr. 15,-

Vi kommer bindende tilmelding.



Handtegnes



Vi: _____

_____ er til søs . . .

I tiden fra _____ til _____
er vi ude at sejle.

Samtale kan bestilles på:

133 Lyngby Radio

Bådens navn: _____

Kaldesignal: _____

Selektiv kaldenummer: _____

Position ca: _____

Der kan evt. gå nogle timer, fordi vi måske ikke lige har radioen åben.

Sig derfor til Lyngby Radio, hvor lang tid samtalen skal vente, inden den annulleres.

Det sker under alle omstændigheder ved udløbet af 2.dagen efter bestillingen.

TELECO III

Postbesørget blad

NR. 51698

(0900 KHC)



KØB / SALG / BYTTE:

KUPON
