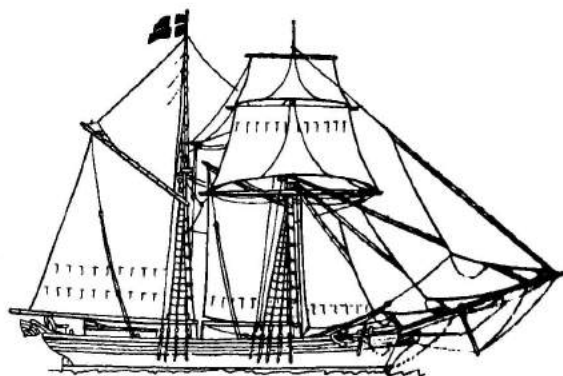


L 23 BESTYRELSEN

- Formand: Rolf Johnshøj, Italiensvej 46, 2300 Kbh. S. Arb. 01-39 22 33, priv. 01-58 86 80.
Næstform.: Ole Schulse, Skæppestien 20, Tune, 4000 Roskilde. 02-13 87 05.
Kasserer: Leif Løfgren, Drejøgade 43, 2100 Kbh. Ø. 01-29 15 13.
Kapsejl.: Henning Jensen, Ledøje bygade 29, 2750 Ballerup. 02-97 20 01.
Sekretær: Bent Slatkewitz, Øresundskollegiet, Dalslandsgade 8, M608, 2300 S. 01-57 21 50
Suppleant: Jens-Ove Schou, Nørre Farimagsgade 7, 1364 Kbh. K. 01-11 00 29.



MEDLEMSBLADET

L-23 Klubbens medlemsblad udsendes 4-6 gange om året. Dette nummer er skrevet og udsendt 1 ugerne 51 og 52 1983, d.v.s. sidste halvdel af december.



KLUBBEN



UNDSKYLD

Med dette nummer af medlemsbladet vil vi gerne ønske L-23 sejlerne tillykke med det nye værft, glædelig jul og tak for det år, der svandt.

Og for min egen regning vil jeg gerne sige undskyld, fordi I så længe ikke har hørt fra medlemsbladet. Heldigvis ved dog de, der har ringet eller skrevet til os, at klubben stadig eksisterer og fungerer.

Grunden til, at bladet ikke er kommet, er den banale, at jeg har været ved at drukne i arbejde og har været på udlandsrejser af længere varighed. Mens disse linier skrives, står jeg netop på tærskelen til et tre ugers ophold i Stockholm som vikar for Danmarks Radios korrespondent der.

Desuden har specialklubberne under Dansk Sejlunion vist L-23 Klubben den ære at indvælge mig i Dansk Sejlunions kapsejlsudvalg og i det nyoprettede kølbådsudvalg, hvis formand jeg er blevet.

Det er selvfølgelig sjovt, men unægtelig osse et slæv. Heldigvis nedlægges kapsejlsudvalget sandsynligvis i 1984, og dets opgaver, for så vidt angår kølbåde, overføres til kølbådsudvalget. Så letter mødernes antal lidt ...

Så ved I det. Nu har I måttet døje med følgerne af det hele. Så har I osse krav på en forklaring.

Og så ses vi da vel til frokost, lysbilleder og generalforsamling i Roskilde i februar, ikke? På gensyn:-

Rof

Formand



Klasseesterskabet 1983 i Helsingør samlede 27 både til tre dages fællesskab og oplevelser på et noget lunefuldt Øresund. Bådene blev prøvet af i de fleste vindstyrker - dog så vi ikke nogen finde stormfokken frem ...

Helsingør var et naturligt valg, eftersom HAS netop i år fik en L-23 sejler som klubformand: Jørgen Vinding fra D-175 "Marie". Og ikke blot han, men en stor portion af HAS' ledelse gik aktivt ind i stævnet, skønt Sjælland Rundt lurede ikke langt borte.

Det største læs blev trukket af Hanne Tegstrup, den første kvindelige stævneleder vi har mødt, men også en af de mest effektive! Hendes overblik var utroligt, og hendes energi tilsyneladende bundløs.

Kun på eet punkt lykkedes det ikke Hanne at skaffe os alt det, vi gerne ville have: Det viste sig umuligt at få Helsingør-sejlerne til at rømme cirka 30 pladser, så vi kunne komme til at ligge samlet inde i havnen. Det vakte nogen skuffelse, men efterhånden lærte sejlerne, hvor hinandens både lå. Og så gik man på visit.

Den slags er nok nemmere at arrangere i mindre sejlklubber, hvor alle i højere grad kender alle.

Men ellers klappede arrangementet fint.

SPENDING - På forhånd var der spænding omkring klasseesterskabet: Hvis D-323 "Art 81" for 3. gang vandt mesterskabet, havde bestyrelsen truet med at lade ejerne få DM-pokalen, skænket af bådebygger Hans Aage Larsen, til evigt eje.

Flere andre både satsede imidlertid på, at sådan skulle det ikke gå, blandt andre D-121 "Vimmer" fra Præstø, D-37 "Katinka" fra Skælskør og D-148 "Do-Do" og D-165 "Pop-Eye" fra Lynetten.

forts. 3

Endnu et stærkt hold kom ind som outsiders: Tre Helsingør-sejlere havde lånt D-35 "Sabine" fra Hornbæk for at være med til stævnet. De sejler normalt H-båd, men to af dem gastede ombord i D-68 "Hov", da den i 1980 vandt klasseesterskabet i Kerteminde, så de har en fortid i klassen.

Heldigvis viste Helsingør-stævnet endnu en gang, at klasseesterskabet ikke kun er for de skrappe drenge: En lang række både kom til Helsingør simpelthen for at være med, opleve atmosfæren og få tre gode dage med masser af luft og vand og sejlads.

DS-klasseesterskabet er simpelthen alletiders tredages intensiv-kursus i at sejle L-23. Flere nye sejlere har prøvet det og giver os ret. Og et ekstra plus er det, at ingen er for fin til at give fif og trimfiduser videre.

EEN BÅD VESTFRA - Lidt skuffende var det, at der næsten ikke kom både vestfra. Vi havde håbet at se både fra Kerteminde, men ingen fynske både var med.

Kun D-142 "Bravour" fra Egå med Kjeld Hansen ved pinden satte sig for, at Jylland skulle med til stævnet. Den er en af vore allerstærkeste jyske både, men mødte god konkurrence på Øresund. Bagefter erklærede holdet, at det havde været en knagende god oplevelse, og at de kom igen.

Ellers var det både fra Sjælland og Lolland-Falster, der deltog i Helsingør.

HÅRD START - Stævnet startede hårdt i frisk til hård østlig vind, der satte en grim krapsø inde under land ved Snekkersten, hvor startlinien blev lagt. Vinden løjede dog noget hen ad dagen.

Da første dags sejlads var forbi, førte D-323 "Art 81" foran D-121 "Vimmer", D-37 "Katinka" og D-335 "Sylfiden" fra Præstø.

D-335 (Jakob Knudsen) var en overraskelse. Det var første gang, båden viste sig, men lokale folk havde advaret og fortalt, at Jakob var en glimrende sejler, man gjorde klogt i at holde øje med. Det gjorde mange de to næste dage ...

De tre Helsingør-sejlere i den lånte D-35 var uheldige: I første sejlads fik de en tredjeplads, men i anden sejlads blev de diskvalificeret for at have rørt startmærket. Det var iøvrigt et stævne med meget få protester og diskninger.

forts.

Om aftenen fulgte så den traditionelle stævnefest med middag på førstesalen i Helsingørs dejlige klubhus, musik og en svingom. Men forbavsende tidligt på natten var salen tom: Første dags sejlads tager på kræfterne

TRAVL ANDENDAG - Andendagen bød på langt bedre vejr: En regulær vind fra vest, så Øresund lå langt bedre i læ af land og vandet var fladere.

Det blev en travl dag, for efterhånden som dagen skred frem, og vejrudsigterne for tredjedagen begyndte at aftegne sig med mulighed for nærmest vindstille, besluttede dommerne at køre tre sejlads igennem. Det syntes sejlerne også var en god ide - selvom kræfterne blev lidt færre hen mod tredje sejlads.

På denne dag rykkede D-121 "Vimmer" op med to førstepladser og en andenplads, og "Art 81" kunne se udsigten til en tredjegangs-sejr fortone sig så småt.

ENDELIG KLASSEMASTER - På tredjedagen viste det sig heldigt, at man kun skulle igennem en sejlads, for der var næsten ingen vind. Det tog lang tid, før dommerne fandt luft nok til, at de kunne lade starten gå, men omsider lykkedes det.

Og så kravlede bådene banen rundt, mens dommerbåden fik tiden til at gå med at pilke torsk. Netop da første båd skulle tages i mål, bed en ekstra stor fisk på krogen, og det var lige ved at stjæle opmærksomheden, men D-323 "Art 81" fik dog lige akkurat det reglementerede dut.

Men denne første plads var ikke nok. I det samlede billede gik sejren til Dan Pedersen i D-121 "Vimmer" fra Præstø på trods af en femteplads i sidste sejlads.

Sejren vakte almindelig glæde hos alle. Ikke fordi man ikke undte "Art 81" med Lars Olsen og Viggo Torbensen sejren, men fordi Dan Pedersen ved stævnerne i Kerteminde (nr. 3), Præstø (nr. 2) og Vallensbæk (nr. 2) havde været så tæt på sejren - og så alligevel ikke.

Tilmed er Dan Pedersen kendt som en ualmindelig god kammerat, som gerne - også under stævnet i Helsingør - går ombord på andres både for at løse trimproblemer og give råd. Så sejren var ham vel undt.

forts.



forts.

Hvis man ikke gider eller tør selv, men foretrækker at få værktøjet til at gøre arbejdet, får man sammen med den færdige båd leveret kogeparat, pumpe m. dunk, gardiner, vægdekledning og hynder samt sejl (krydsstel), anker m. line, lændere og fortløjninger.

Ialt94.900 kr.
Båd med skot, køl og tor monteret.....58.500 kr.
Apterings sæt m. lister, treadsaster.....15.600 kr.
Beslag, rig, spil, vinduer, mastestøtte.....20.800 kr.

Men løvrigt kan man også købe båden til selv-
aptering sådan her:

Ialt94.900 kr.
Båd med skot, køl og tor monteret.....58.500 kr.
Apterings sæt m. lister, treadsaster.....15.600 kr.
Beslag, rig, spil, vinduer, mastestøtte.....20.800 kr.
PRISEN - Med skittet i produktionssted er prisen også ændret. En færdig standardbåd, med udstyr og krydsstel, sælges nu for 114.500 kr. Og det kan ikke siges at være dyrt på dagens bådmarked. På tidspunktet for sidste Bella-udstilling, i februar 1985, annoncerede Aages Bådebyggeri med en pris på cirka 94.000 kr., og hvis produktionen var fortsat, ville den nu, ved årets slutning, sandsynligvis have ligget op mod 10.000 kr. højere. Og spørgsmålet er, om selv denne pris ikke ville have været for lav til at give sund økonomi omkring produktionen. Måske kunne en lidt højere pris have reddet værktøjet fra lukning.



forts.

Endnu skal nogle detaljer dog fastlægges i forhold til Dansk Sejlunion, herunder hvilken vægt værktøjet skal producere bådene til. Her er vi lidt hæmmet af, at DS endnu ikke har færdigbehandlet vægt og mål til det nye Dansk Handicap. Og desuden er det også en svagheit, at DS netop er midt i et vægtskifte på måler-området: Chefmåler William Vestervig er opsagt fra DS, og en ny måler er først netop nu fundet og skal tiltræde i embedet.

Men løvrigt er både værktøjet og vi interesseret i, at de nye både ligner de gamle, så de nye uden vanskeligheder kan klasseres. Endnu skal nogle detaljer dog fastlægges i trekanthøje. et hul i hovedskottet ud til en stor, ubrudt hak i køjerner er sløjet. Nu er der simpelthen lille dørk ud i forkahytten med tilhørende ind- På eet punkt er apteringen dog ændret: Den værktøjet valgt at lakere træværket. der er kølet mere for detaljen. Desuden har Finnish og afslutninger er lakere udført, og og umiddelbart er der ingen forskel at se, men Apteringen er stadig bygget over samme plan, fra Stubbebinding bliver lakere ; Lad det være sagt med det samme: Bådene i november besøgt værktøjet og besigtiget den nye LAKERE FINISH - 1-23 Klubbens formand har midt

Stævnet havde seks officielle præmietagere. Derudover supplerede L-23 Klubben med nogle flasket længere ned i rækkefølgen. Men her er de første seks - så kan du selv kikke nærmere i det egentlige pointskema.

1. D-121 "Vimmer" (Dan Pedersen, Præstø). 8.7 p.
2. D-323 "Art 81" (Lars Olsen, Viggo Torbensen, Lynetten). 9 points.
3. D-37 "Katinka" (Poul Christensen, Skælskør). 35 points.
4. D-35 "Sabine" (Tommi Krogh Hansen, Helsingør). 36,8 points.
5. D-335 "Sylfiden" (Jakob Knudsen, Præstø). 46,4 p.
6. D-133 "Alpa 7" (Knud Johansen, Nykøbing Sj.) 60,7 points.

DS Resultatliste for L 23 61. dag d. 21/5 i 22.2 dag d. 20/5 1983 klub

Sejlr nr / navn	1. SEJLAJDS			2. SEJLAJDS			3. SEJLAJDS			4. SEJLAJDS			5. SEJLAJDS			6. SEJLAJDS			Ialt		
	Placering	Point	Total	Placering	Point	Total	Placering	Point	Total	Placering	Point	Total	Placering	Point	Total	Placering	Point	Total	+ Point	Total	Placering
18 Killeclot	19	25	12	18	25	31	21	27	161	19	25	124	17	23	149	31	118	21			
21 Mobera	24	20	20	26	11	37	25	31	124	11	37	161	25	31	192	37	155	27			
34 Jule	21	27	26	32	26	32	18	24	115	18	24	139	23	29	168	32	136	23			
35 Sabine	3	57	2	37	6	112	3	57	601	4	8	681	3	57	738	32	368	4			
37 Katinka	4	8	2	33	1	0	5	10	21	8	14	25	10	16	51	16	35	3			
49 Revolve	7	37	14	20	15	21	20	26	104	21	27	131	7	13	144	37	107	14			
50 Carol	7	13	7	13	10	16	8	14	56	10	16	72	18	24	96	24	72	10			
50 Eriabe	13	19	15	21	12	18	9	15	73	3	57	287	13	19	977	19	787	11			
79 Thalassa	18	24	19	25	16	22	12	19	90	20	26	116	16	22	138	26	112	17			
100 Drammen	12	18	10	16	22	28	19	25	87	17	23	110	20	26	136	28	108	15			
121 Vimmer	1	0	3	57	2	3	1	0	87	1	0	87	5	10	187	10	87	1			
133 Alpa 7	10	16	6	112	9	15	11	17	597	9	15	747	2	3	777	17	607	6			
135 Jumbo	14	20	21	27	12	23	23	29	99	11	17	116	11	17	152	37	116	19			
137 Grenact	9	15	13	19	14	20	15	21	75	5	10	85	9	15	100	21	79	12			
142 Bravour	16	22	17	23	8	14	10	16	75	15	21	96	12	18	114	23	91	13			
148 Do-Do	8	14	5	10	11	17	10	16	78	6	12	87	11	17	106	37	69	9			
165 Pop-Eye	5	10	11	17	5	10	6	12	42	13	19	677	8	14	817	19	627	7			
175 Hare	11	17	9	15	7	13	4	8	53	12	18	71	6	12	827	18	647	8			
180 Humle	11	17	18	24	21	27	16	22	110	16	22	132	21	27	159	37	132	22			
244 Quelli M	23	29	23	29	24	30	24	30	110	24	30	148	22	28	176	30	146	26			
251 Puot	22	28	24	30	23	29	22	28	115	22	28	143	24	30	173	30	143	25			
273 Humbe	21	27	8	14	18	24	13	19	94	21	27	131	11	17	151	37	114	18			
301 Snevide	15	21	16	22	19	25	14	20	88	14	20	108	11	17	135	37	108	15			
319 Go-off	20	26	22	28	13	19	17	23	96	23	29	125	15	21	146	29	117	20			
323 Art 81	2	3	1	0	4	8	2	3	14	2	3	17	1	0	17	8	9	11			
330 Zazza	17	23	25	31	20	26	31	37	112	25	31	148	19	25	173	37	136	23			
335 Sylfiden	6	112	4	8	3	57	7	13	284	7	13	314	4	8	394	13	464	5			

NY PRODUKTION

I

STUBBEKØBING

1983 blev et kriseår for L-23: Aages Bådebyggeri i Maribo krakkede i sommer og sendte sin sidste L-23 ud den 18. maj. Derefter lå tingene stille i flere måneder. Men året slutter godt: Nu er produktionen igang igen på et nyt værft!

Det nye produktionssted er Bjørn Olsens Bådeværft i Stubbekøbing. Mens disse linier skrives, er værftet ifærd med at færdiggøre sin fjerde båd - alle fire er solgt til Tyskland eller til Schweiz.

Når det varede så længe at få genoptaget produktionen, skyldtes det to forhold: Dels at formene fra Maribo ikke umiddelbart kunne frigøres til en ny produktion, fordi de først skulle gennem to tvangsauktioner. Og dels, at flere mulige produktionsløsninger først skulle gennemarbejdes, før man kunne se, hvad der gav den bedste kvalitet og den rimeligste økonomi.

Og valget faldt altså på Stubbekøbing-værftet, der gennem årene har skabt sig et ry på Nimbus-sejlbådene og på Olsen 31, skabt af junior, Peter Bjørn Olsen.

forts.

Turmål:



EKSTRAUDSTYR - Samtidig har vi igen fået muligheden for at købe ekstraudstyr på eet sted: Søgelænder med pulpit og pushpit, sprayhood, badelejder (værftet vil udvikle en ny lejder, der ikke kræver, at påhængsmotoren hæftes af først), cockpitrist, stativ osv.

Du kan også få klaret reparationer og måske en udskiftning af den gamle træ-mastestøtte med en ny af metal med tilhørende skyd-op bord. Værftet vil blot gerne lige have et praj i forvejen, så du ikke pludselig ligger i Stubbekøbing havn og skal have service med et minuts varsel

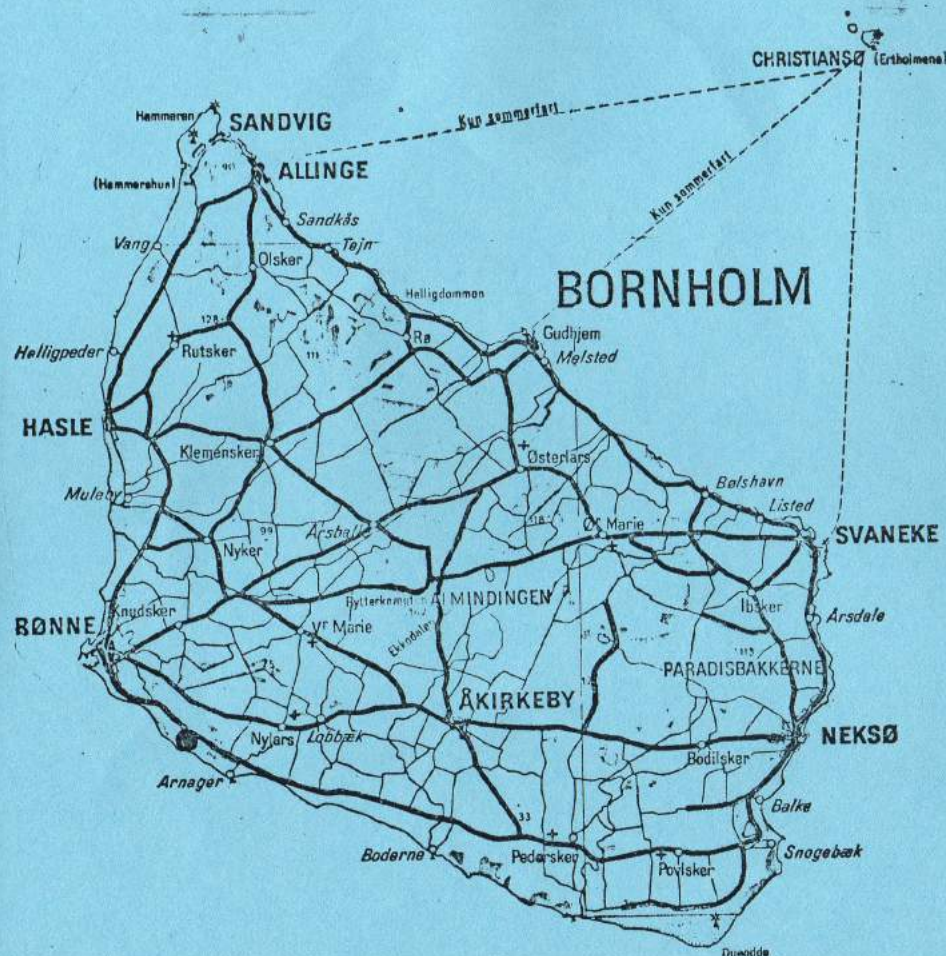
Her er dit nye holdepunkt i sejlertilværelsen (udover L-23 Klubben, naturligvis):

BJØRN OLSENS BÅDEVERFT
STRANDVEJEN 1,
4850 STUBBEKØBING.

TELF. 03 - 84 15 16



Bornholm Christiansø



Sydfyn har sit herlige øhav. Østjylland sine mange fjorde og vige. Og Limfjorden sine smilende smuthuller og åbne strøg - når man først er nået ind den lange vej gennem Langerak og helt forbi Løgstør. Altsammen dejlige turmål.

Men her er et forslag til et feriemål den anden vej: Bornholm og Christiansø. En rejse med præcis så store dagsmarcher, som man gider. Med hyggelige havne, kønne byer og med Danmarks eneste klippenatur.

"Havmusen" vil bestemt ikke bryste sig af at være pionerbåd på de kanter. Men fire gange har vi da klappet Christiansø kærligt. Og vi kan roligt opfordre andre til at følge eksemplet.

Og lad os bare med det samme tage livet af en eventuel skræk for Bornholmsgattet, det åbne stræk mellem Sveriges sydøstpynt og klippeøen derude. Der er lavet meget sniksnak om det urolige "Hammervand", og selvfølgelig er det da havsejls i åbent vand.

Men det drejer sig immervæk kun om ca. 20 sømil, eller en tur som fra København til Helsingør. Og de eventuelle bølger, man møder, er reelle havbølger med plads imellem. Ikke en snurrende krapse, der får båden til at gå i stå.

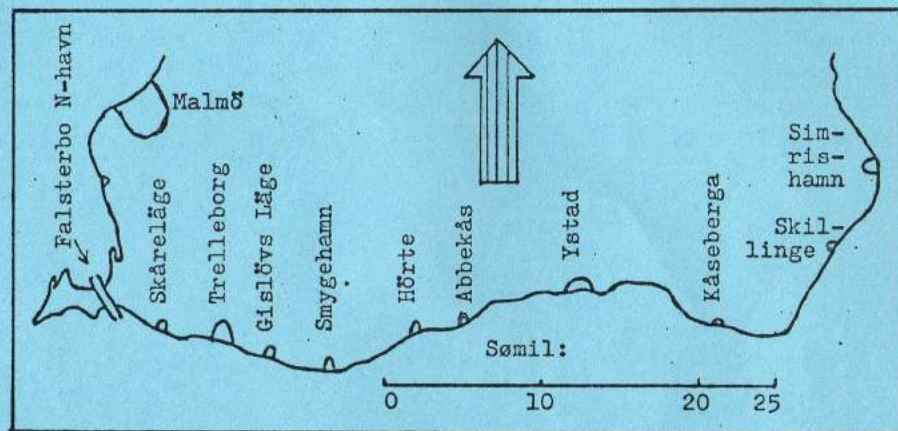
Forresten har vi på de treenhalv rejse over Bornholmsgattet måttet bruge piskeriset. Kun en enkelt gang har vi haft vind nok til at nå hele vejen over for sejl.

LANGT VÆK - OG TÆT PÅ - Bornholm og Christiansø er så særprægede, at man under en ferie her føler sig langt borte fra de vante omgivelser. Det er så helt anderledes, at man efter selv en kort tur er spækket med oplevelser og indtryk.

Og dog er det et feriemål, der er tæt på: Fra København til Bornholm er der ca. 85-90 sømil, fra Klintholm på Møn til Rønne ca. 80 sømil. Og Christiansø ligger 10-15 sømil længere ude, alt efter om man kommer dertil fra f. eks. Gudhjem eller Allinge.

Det er et feriemål, der egner sig til enhver

ferie, kort eller lang: Senest har "Havmusen" brugt en uge i juni til en hurtig smuttur. Ankomst halvandet døgn efter afgang fra Lynetten (med 11 timers overnatning i Falsterbo). Så tre dage på Christiansø, en dag på Bornholm, og derpå en rolig tur på tre små hug hjem langs Skånes sydkyst. Men okay - vi var heldige med vejret.



EN PERLERÆKKE AF GÄSTHAMNAR - Man kan være barsk og tage turen østover i eet eller to hug. Eller man kan gøre turen langs Skånes kyst til endnu en del af ferie-oplevelsen ved at tage ind i nogle af de mange havne - "gästhamnar" - der byder sig til med få sømils mellemrum:

Falsterbo Nordhavn: I det mægtige havnebassin nord for selve kanalen er indrettet et par hundrede bådpladser, og her kan næsten altid findes en plads. Her kan købes benzin. En kilometers vej til købmanden.

Skåreläge: Lille, gammelt fiskerleje med hyggelig atmosfære. Ingen benzin eller købmand, så hav selv forsyningerne i orden. Alligevel synes vi, det er en af de rareste havne.

Trelleborg: Er en stor, stor trafikhavn, der ikke er beregnet på anløb af fritidsbåde. Så spring den over.

Gislövs Läge: Er i virkeligheden Trelleborgs lystbådehavn. Oprindelig fiskerleje, nu udbygget med mange lystbådepladser. Dieselolie, men sært nok ikke benzin - vi fik en knægt på knallert til at køre de tre kilometer til tankstation med vore dunke. Pæn, stor brugs med alt i mad.

Smygehamn: Lille, velbeskyttet havn på Sveriges allersydligste pynt, Smygehuk. Benzin. Købmand ca. 1 km. Lille restaurant/konditori ved havnen og omgivelser til en smuk aftenstadsretur. Et rart sted.

Hörte: Har vi aldrig besøgt, men ifølge søkort er her en havn med 2-3 meters vanddybde. Prøv dig frem - forsigtigt! Havnen ejes af lokalt bådelaug og bruges især af ålefiskere.

Abbekås: Igen tidligere fiskerleje, nu med ca. 100 bådpladser. Velbeskyttet, rimeligt hyggelig. Ca. 10 min. gang til købmand. Desværre er de lokale tankstationer gået ned med flaget, så der er 3,5 km. til nærmeste benzinsalg.

Ystad: Gammel middelalderkøbstad, der har passeret rimeligt godt på flere gamle kvarterer. Absolut værd at besøge. God, stor lystbådehavn med gode benzin-muligheder både i havnen og på nærliggende tankstation. Masser af indkøbsmuligheder. Og "Systembolag" med vin, sprit og starkøl!

Kåseberga: Den klassiske "sidste station" før hoppet over til Bornholm. Plads til 35-40 både. Benzin, toilet, bad, kiosk. Og ved havnen findes to røgerier, så man allerede her kan lave sig en uofficiel "Sol over Gudhjem". I byen 200 m. oppe i bakkerne bag havnen findes den lille by med købmand. På den høje pynt stejlt oppe bag havnen findes den imponerende skibssætning "Ales Stenar". Herfra i klart vejr fin udsigt til Bornholm.

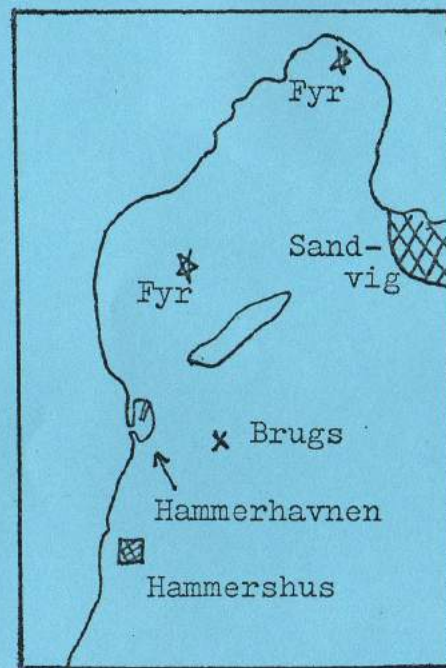
Skillinge: Fiskehavn med pænt stort lystbådebasin og en pæn lille by. Hyggelig atmosfære og gode indkøbsmuligheder for mad og benzin. Synd, at byen tit bliver overset på vejen til Bornholm.

Simrishamn: Pænt stor, gammel fiskerby med stor, velbeskyttet havn, gode faciliteter og indkøbsmuligheder. Og et rart miljø i mange gamle gader,

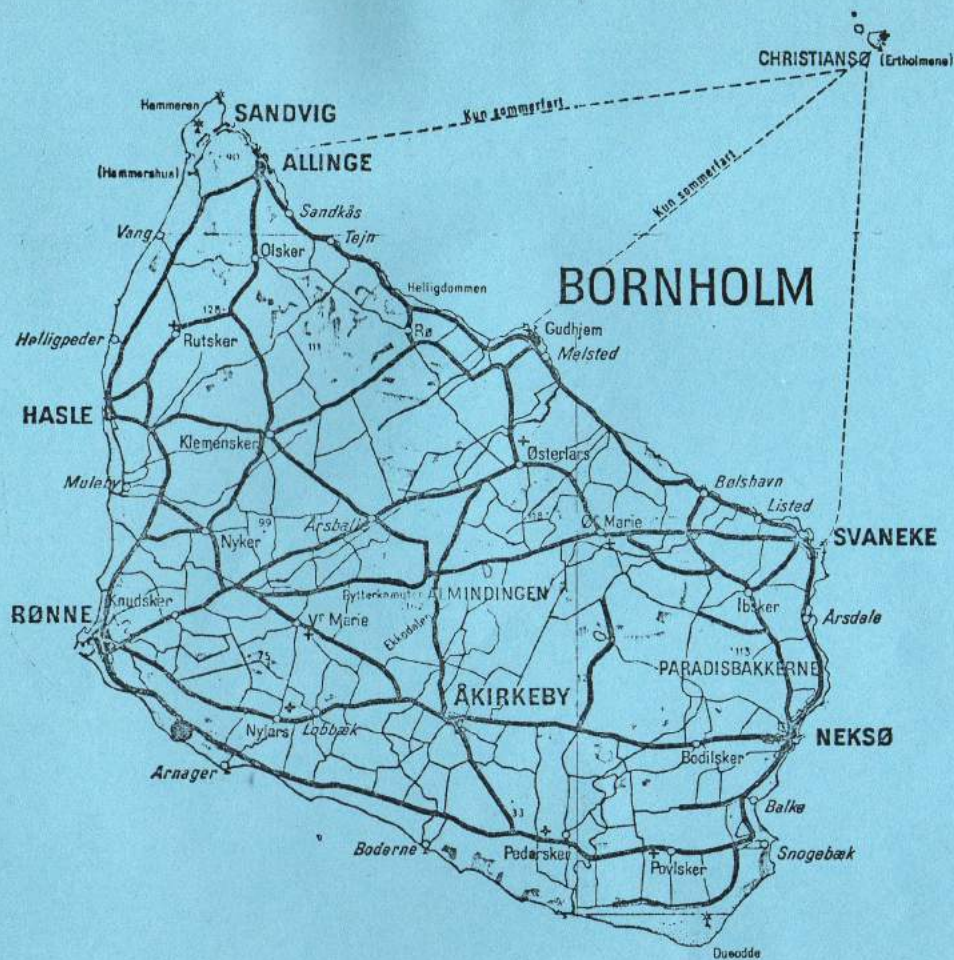
der sjovt nok kan minde om atmosfæren i f. eks. Rudkøbing. Absolut et besøg værd. Og så er der også her et "Systembolag" med vin, sprit og starkøl.

DEN RIGTIGE ANKOMST - Den allerbedste måde at nærme sig Bornholm på er med egen båd over Bornholmsgattet med kurs på Hammerknuden, hvis granit lyser rødt i eftermiddags- eller aften solen. Og ovenpå knejser Hammershus' mægtige borgruin, stadig imponerende.

I sådan en stund føler man virkelig, at man er på vej for at erobre helt nyt land og nye oplevelser. Den følelse får man ikke som passager på rutebåden til Rønne ...



Mange vælger at bruge Hammerhavnen, tæt inde under Hammershus, som første eller sidste havn på Bornholm, og den er egentlig velegnet. Stor og velbeskyttet, og med de tætbevoksede stejle skræninger rundt om føler man sig som liggende i bunden af en dyb, grøn gryde. Tidligere måtte man gå på indkøb i Sandvig, et par kilometer borte,



men nu er der åbnet en fin, stor brugsforening i tilknytning til Dansk Folkeferies ferieby oppe i skoven bag havnen. Benzin er dog et problem.

På den anden side af Hammerknuden kommer så havnene i Sandvig og Allinge. Sandvig er egentlig blot en lang mole med et knæk på, men i roligt vejr går det fint. Allinge er bedre beskyttet, og i uroligt vejr får lystbådene lov at søge ind til fiskerbådene i det inderste bassin, hvorefter porten lukkes.

Allinges havn er ikke stor, og det er egentlig et fællestræk for de nordbornholmske havne, der har måttet sprænges ud i klipperne: Pladsen er

sparsom. Netop derfor er L-23 en god båd til en Bornholms-tur. Som regel kan vi nemt finde et hul eller en krog at smutte ind i, mens de store havkrydsere aser og maser med at vende rundt i bassinet.

POSTKORT-IDYL- Den rene, skøre idyl får man i Gudhjem og Svaneke, der begge har værnnet om de gamle huse og gader. Prisen er selvfølgelig, at her sommeren igennem sværmer med turister, men det må man tage med.

Iøvrigt har man i alle Bornholms havne den mulighed, at man kan leje en cykel og tage på opdagelse inde på øen. Distancerne er små - største afstand, mellem Rønne og Svaneke, er ca. 35 kilometer - så cykel er en god og billig måde at se andet end havnebyerne på.

Gudhjem viser lystbådene den særlige service, at der i inderbassinet er anbragt faste agterfortøjninger, fastgjort til en svær kæde hen over havnens bund. Man skal blot løbe ind med stævnen til kaj, gribe fat i linen, der løber ned

i vandet, og fiske den op, indtil man kan gøre den fast i en agterklampe. Så ligger man fint. I alle andre havne bør man for sin egen skyld sætte en særlig bund-line til ankeret, så man kan hive det baglæns op, hvis det skulle fiske en kæde eller på anden måde beknibe sig på havnebunden. Så er du advaret !

Mange sejlere har iøvrigt også opdaget det lille fiskerleje Listed, umiddelbart vest for Svaneke. Mange lokale siger, at det er den dejligste havn på Nordbornholm. Prøv selv ...

Nexø, med stor fiskerihavn, har også en del lystbåde, bl. a. Danmarks østligste L-23'er (D-282 "Viva", ejet af Erik Olsen fra Nexø). Byen blev bombet af russerne i 1945, og det tog livet af det meste af byens gamle kvarterer. Men oplev den alligevel: Nexø viser, at Bornholm er en travl, levende ø. Ikke kun postkort-idyl.

RØNNE OG VESTKYSTEN - Vestkystens havne må tit trække det korteste strå, når sejlerne skal prioritere, hvilke byer der skal besøges. Men fiskerlejet Vang med lillebitte havn berømmes af mange for sin hyggelige atmosfære og sin rare havnefoged.

Helligeder, lidt syd for Vang, tør vi ikke anbefale. Havnen er meget lille, og dybgangen er usikker. Hasle, derimod, har stor og god havn.

Og så er der naturligvis Rønne med sin fine atmosfære af gammel dansk provinsby, gamle gader og miljø i alle krinkelkroge. Vidste du f. eks., at flere danske film og TV-udsendelser er optaget i Rønne, fordi byen bedst har bevaret det gamle provinsbymiljø?

ØSTERSØENS PERLE - Det tilnavn vil "Havmusen" tillade sig at hæfte på Christiansø, der for os står som Danmarks dejligste og mest særprægede plet.

Christiansø kalder man til daglig de to øer Christiansø og Frederikssø, der er forbundet af en ca. 20 m. lang gangbro. Øerne omgives af flere andre skær, og tilsammen udgør de gruppen Ert-holmene.

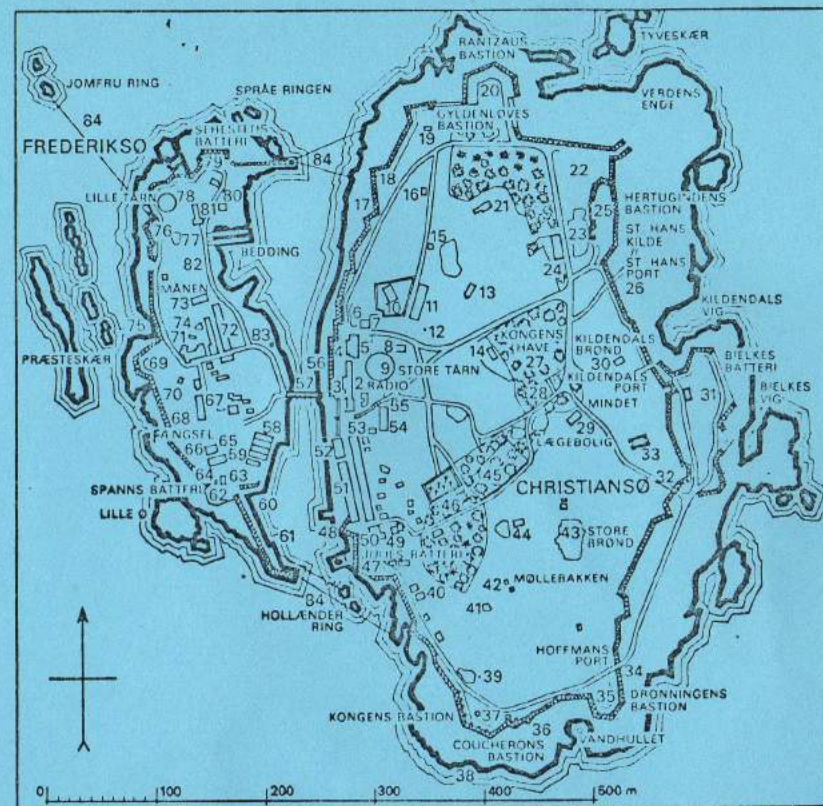
Det er klipper altsammen, og engang lå de nøgne hen. Men efter tabet af Skåne, Halland og Blekinge begyndte Danmark at oprette en ny, frem-skudt flådebase og fæstning på disse skær. Og i-dag ligger den faktisk intakt, med enorme bastio-ner og kanoner, med gule kasernelænger a la Nybo-der, kommandantbolig og håndværkerhuse. Samt et antal sommerboliger i de mange små tidligere høn-sehuse og redskabsskure, opført af kampesten.

Måske lyder det som et museum, men stedet er sprællevende. Her bor 120-130 mennesker året om: Fiskere, fyrpersonale, håndværkere, læge, forval-ter, købmand. Her er kro og en butik, der hver dag får friske forsyninger med postbåden fra Sva-neke.

Friske fisk kan du hver morgen købe af fisker-ne på kajen: Sild og torsk, somme tider fladfisk og ål.

Og på Frederikssø konkurrerer Ruth og Arne om,

1. Forvalterbolig, op-tort 1735.
2. Hovedvagten.
3. Paradepladsen.
4. Kommandantens Batteri.
5. Kommandantboli-gen, ca. 1700.
6. Have, hvor i sin tid bl. a. forvalterboli-gen lå.
7. Kommandantens bryggers og vaske-hus.
8. Ravelinen.
9. Storetårn, 1864.
10. Kirken.
11. Store Magasin, ca. 1736.
12. Solur fra 1765 med Frederik V's navne-træk.
13. Store Krudt-magasin.
14. Kardusmagasinet, også kaldet Gamle Laboratorium.
15. Bombemagasin.
16. Hestehytten. Lige øst herfor lå »Løj-ren« for da norske fæstningsarbejdere.
17. Batteriet »Lille Lejr«.
18. Batteriet »Store Lejr«. Batterierne ligger ved »Lejr-vejen«.
19. Gyldenloves Batteri med ammunitions-hytte, 1854.
20. Rantzaus Batteri med kassemat. I jorden ses spor af kanonerne rekyl-bevægelser.
21. Rugmarken med fæstningsbagerens hus.
22. Eksercerplads.
23. Salomons Brønd.
24. Skolebygning, 1831.
25. Hertugindens Bat-teri; nu teltplads.
26. Skt. Hans Port med sti til den kampe-stensdækkede Skt. Hans Brønd.
27. Kongens Have.
28. Mindet.
29. To brønde (Minde-brøndene) og læ-gens, tidl. præstens bindingsværksbolig.
30. Kildendal med overdækket brønd.
31. Bielkes Batteri, fæstningens ældste værk mod øst, 1685.
32. Bielkes Port, ud-faldsport mod øst.
33. Store Alfutagehus, nu en kampestens-ruin.
34. Hoffmanns Port.
35. Dronningens Batteri, 1730.
36. Coucherons Batteri, 1685.
37. Kongens Batteri m. ammunitions-hus 1735.
38. Frederikshvile, hvor Fre-derik VII og grevinde Danner badede i 1851.
39. Svendsens (dvs. Suen-sens) Brønd.
40. Soldaterhytter.
41. Mollen, hvoraf nu kun ses en del af den cirkel-runde grundplan.
42. Møllebakken. Ringe til morterbatteriernes indstil-ling ses endnu i klippen.
43. Store Brønd.
44. Møllehuset, 1761.
45. Kommandantens Have med pavillon, i gærdet et gammelt provianthus.
46. Kirkegården.
47. Juuls Batteri, 1684.
48. Stenvold med hvalvede kanonskydeskår, 1811.
49. Palivaren.
50. Gamle Kro. I nordgavlen en inskription fra 1735.
51. »Gaden«, opført 1789-91.
52. Pakhus, 1808.
53. Sprøjtehus.
54. Bryggeri og bageri.
55. 101-Trappen (101 trin).
56. Bådsmændens redskabs-hytte.
57. Svingbro.
58. Kanonbådsskure.
59. Gigs-kuret.
60. Brystværn anlagt 1812.
61. »Snarken«, bolværk af stenfyldte tømmerkasser.
62. Spanns Batteri, 1684.
63. Beboelseshus (kaserne).
64. Materialbod, nu værksted for øens håndværkere.
65. Statsfængslet, 1825.
66. Tordenskjolds Batteri.
67. Lazarettet.
68. Kolerakirkegården.
69. Nyhavns Batteri.
70. Kgl. Studestald.
71. Feltskærersens bolig.
72. »Frederiksgaden« (kaserner).
73. »Månen«, opr. mand-skabsbarak, nu dancesal.
74. »Præstegårdshaven«.
75. Her deltes øen af et stort løb, som 1684 blev stop-pet for at give roligere vand i Nordrehavn.
76. Admiralitetets eller Moltkes Batteri.
77. Lilletårns Brønd.
78. Lilletårn, 1685-87; nu museum.
79. Sehesteds Batteri, 1684.
80. Bådsmandshytten.
81. Smedje og smedebolig, et af de ældste huse.
82. Her boede lodserne i en 27 m lang bygning, hvor der holdtes gæstgiveri.
83. Havnefyrt; her lå 1730 Danneskjolds Batteri.
84. Kæder, spærretøve og bomme, hvormed indlø-bene blev lukket under krigssituationer.



hvem der laver de bedste "Christiansø-sild". Selv synes vi bedst om Ruths kryddersild, og tomatsilden er bestemt også god.

Somme tider får nogle af fiskerne lyst til at tænde op i en af de gamle røgeovne oppe på bakken på Frederikssø, og et par timer senere er der de flotteste, gyldne røgede sild.

BAL PÅ MÅNEN - Hvis du hører en skare hujende unge på kajen, der trutter i horn og forkynder, at i aften er der bal på månen, er det hverken dem eller dig, der er blevet skør.

Månen er Christiansøs forsamlingshus, og en fest her er en munter affære, hvor der danses, så gulvbrædderne ulmer. Musikken leveres af de lokale. Mange af fiskerne er rene virtuoser på harmonika og kan Evert Taube og hele det svenske skippervalse-repertoire udenad ...

Måske kan du også være heldig og høre harmonika og sang en ganske almindelig aften oppe fra kroens terrasse. Så har en flok af vennerne fundet sammen, og andre er velkommen til at slutte sig til kredsen, lytte til og synge med og måske tage en svingom.

PRAKTISKE TIPS - Købmanden har et rimeligt udvalg, også i fersk og frosset kød. Samt grønt.

Benzin skal du ikke regne med at kunne købe. Sørg selv for at forsyne dig på Bornholm. Men er du i knibe, så prøv at snakke med en af fiskerne.

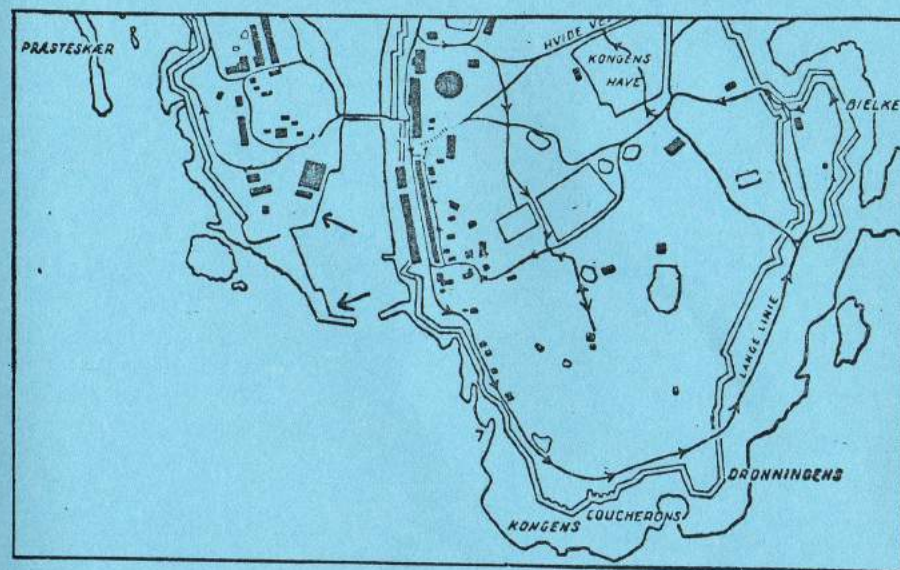
Vand har Christiansø ikke meget af. Du må gerne tappe, hvad du løbende skal bruge, men tank ikke båden op før afgang. Vent til næste havn.

Hund og kat er forbudt. Der er to grunde: Dels henter Christiansø tildels sin vandforsyning fra regnvandsbassiner, og vandet skulle nemlig forurennes af deres efterladenskaber. Og dels værner Christiansø om sit sjældne fugleliv, hvor hunde og katte kan volde stor forstyrrelse og skade.

Bad, toilet og vaskefaciliteter findes bedst i den lange, gule fyrvagt-bygning overfor Store Tårn med fyret. Man bader i varmt saltvand, men det er ikke mere salt, end at almindelig shampoo

og sæbe fungerer fint. Nøglen til en brusekabine hentes hos fyrvagten. Pris 5 kr. for 20 min.

Havnepengene er i år 7 kr. pr. meter, og for vores både på syv meter bliver det altså til 49 kr. pr. dag. Ikke Danmarks dyreste takst, ikke den billigste.



HVOR SKAL JEG LIGGE ? - Det er i sydhavnen, det foregår, med indsejling fra syd. Nordhavnen er for de lokale både og for passagerbåden fra Gudhjem og Allinge. Kun ved slemt vejr af syd og sydøst kan det blive aktuelt for gæster at forhale til nordhavnen, hvor der imidlertid ikke er egentlige kajanlæg.

Hvis du gerne vil ligge langs med kajen, evt. som fjerde eller femte båd udefter, skal du vælge Christiansø-siden. Her har man desuden hver formiddag den fornøjelse at blive flyttet af havnefoged Alfred, der skal skaffe plads til post- og fragtbåden fra Svaneke.

Vores tips er imidlertid: Læg dig med stævnen til kaj og anker ud agter (husk ekstraline til ankerets bund !) ovre mod Frederikssø. Det kan du gøre to steder: Dels lidt syd for de gamle kanonjolle-skure fra Napoleonskrigenes tid, der idag er fiskernes redskabsskure. Og dels længst mod syd op til molen, der skyder sig ud fra Frederikssø.

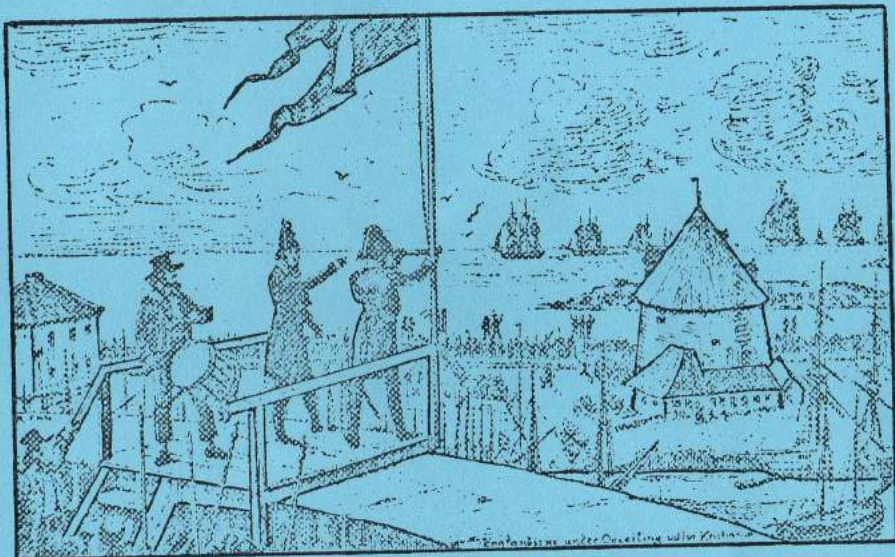
Begge steder er markeret med en pil på kortskitsen over Christiansø.

Ligger du først der, ligger du trygt og godt i næsten al slags vejr, på en ø, hvor der er forsyninger og faciliteter og hygge nok til selv en længere indeblæsning.

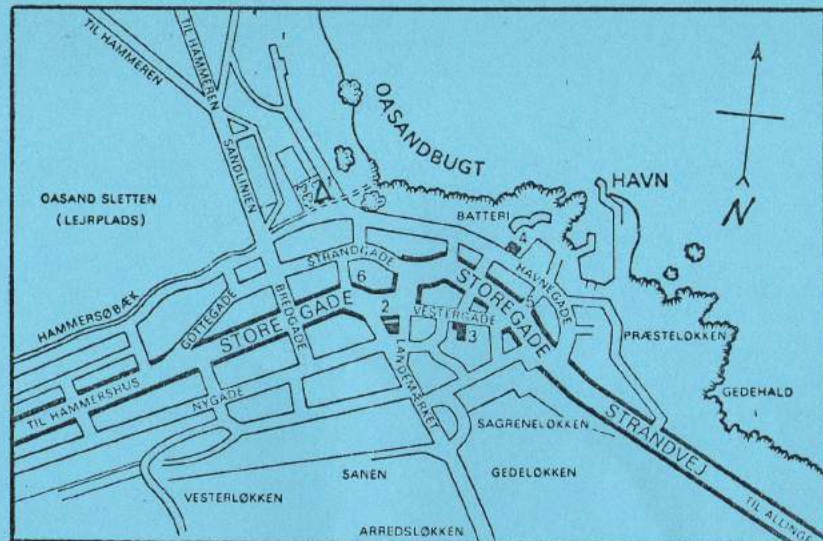
I eftersommeren 1980 forlod vi hast Christiansø, da radioen fortalte om optrækkende blæsevejr fra vest. Og i fem dage lå vi så indebløst i Hammerhavnen, mens en regulær storm hujede hen over os og bølgerne knustes mod molerne i sprøjt, der hvert 20. sekund slog ned over os. Og ensomt var der. Det var sgu ikke morsomt.

På Christiansø hyggede de sig imens. Havnevandet var stille, bølgesprøjtet blev ude på den anden side af Frederikssø. Der var klokken fem-bajer på Paradepladsen, og harmonikaen gik på terrassen. Der var det en fornøjelse at være stormet inde.

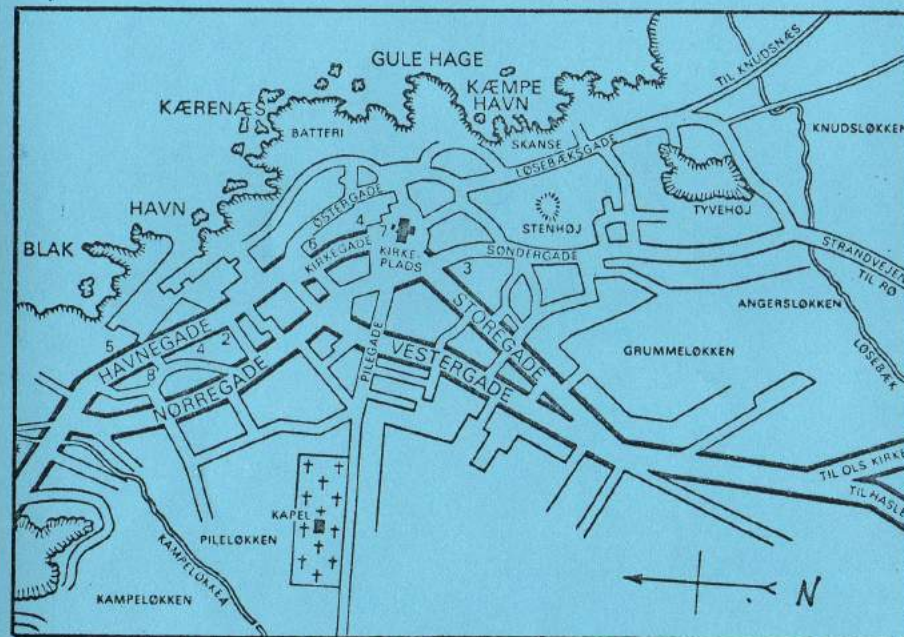
Christiansø er bedst....



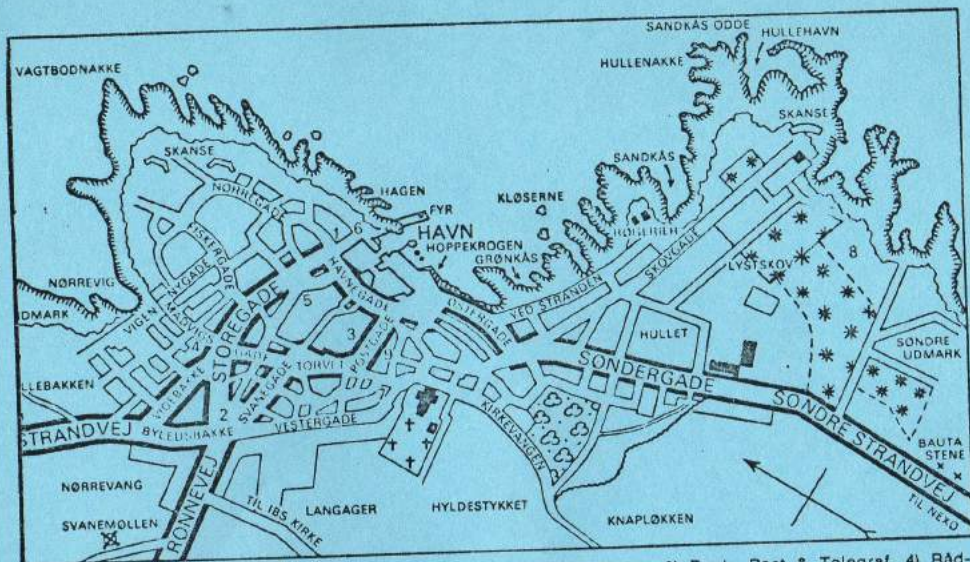
Tordenskjold brugte engang Christiansø som base for sine togter. Men kun een gang har øen selv været i kamp: 24. oktober 1808 bombarderede en engelsk eskadre fæstningen, hvis egne gamle kanoner ikke kunne nå skibene. Syv omkom. Man ser henover Store Tårns murkrone forbi Lilletårn (th.) ud mod skibene. Tv. det toetages statsfængsel, hvor engang den politiske fange Dr. Dampe sad.



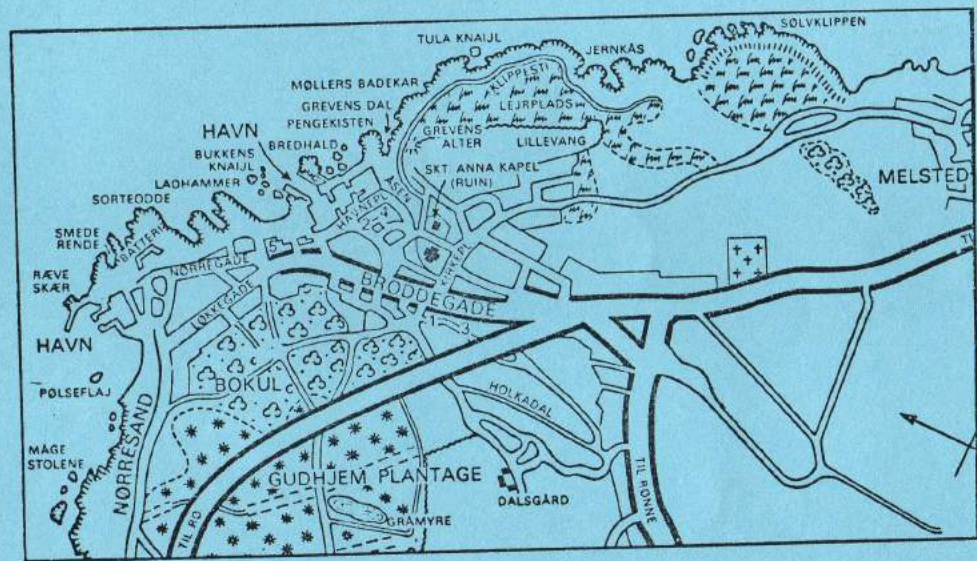
SANDVIG: 1) Jens Kofoeds Minde. 2) Zar Peter den Stores kvarter i august 1716. 3) Tømmehuset, brødrene Langes museum. 4) Den gamle rådstue. 5) Turistbureau. 6) Post & Telegraf.



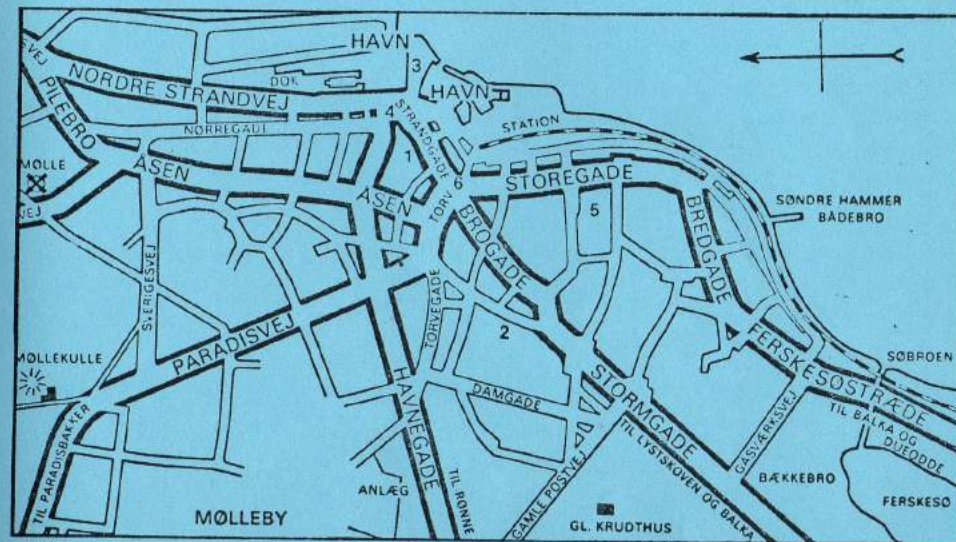
ALLINGE: 1) Gammelt magasin. 2) Politistation. 3) Apotek. 4) Pengeinstitutter. 5) Dampskibsekspedition. 6) Post & Telegraf. 7) Rådhus. 8) Toldkontor.



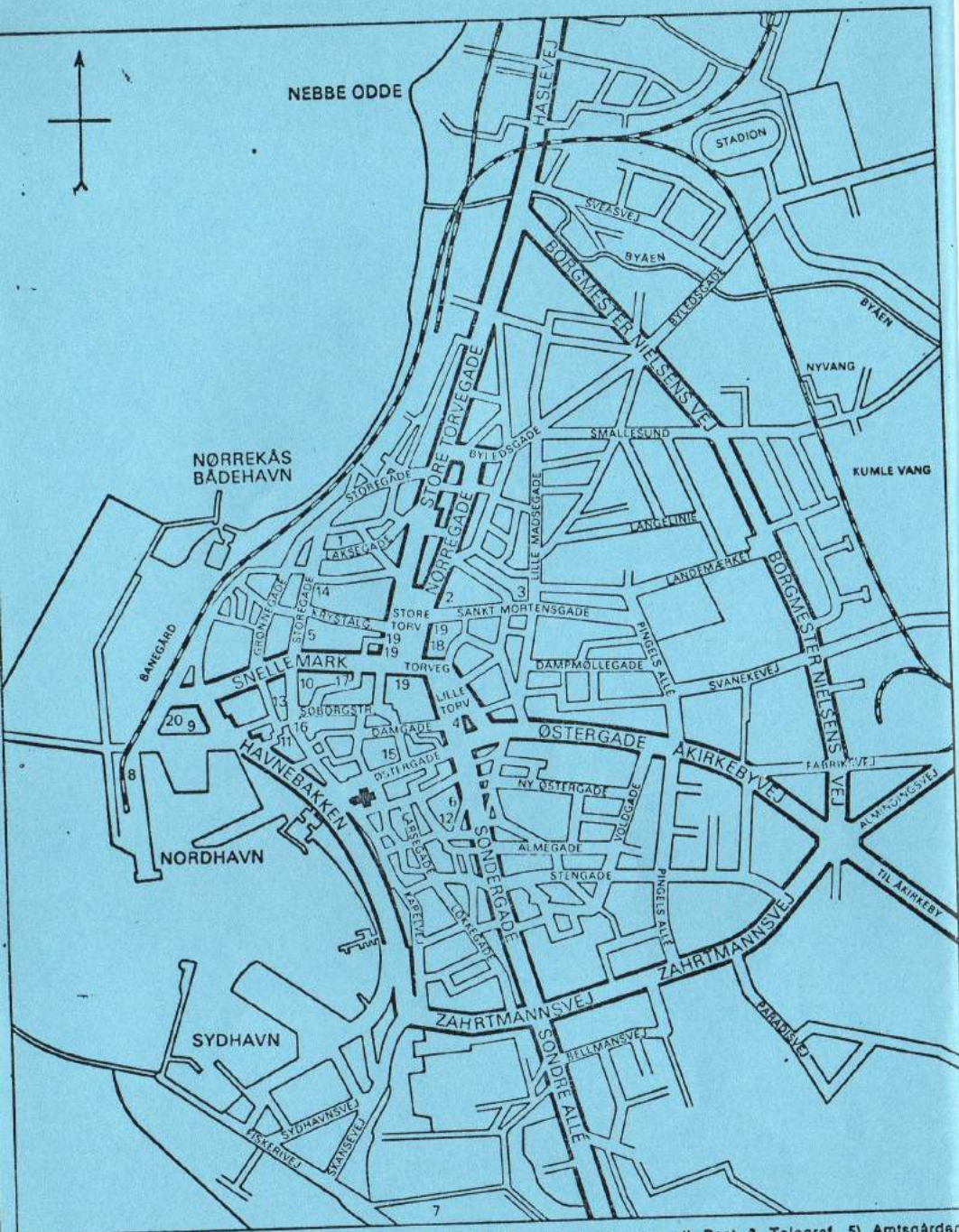
SVANEKE: 1) Dampskibsekspedition. 2) Madvigs Minde. 3) Bank. Post & Telegraf. 4) Rådhus. 5) Bank. 6) Toldkontor. 7) Vandrerhjem. 8) Løjplads. 9) Turistbureau.



GUDHJEM: 1) Bank. 2) Dampskibsekspedition. 3) Post & Telegraf. 4) Toldkontor. 5) Vandrerhjemmet Skt. Jørgens Gård.



NEXØ: 1) Apotek. 2) Borgmester- og kommunekontor. 3) Dampskibsekspedition. 4) Toldkontor. 5) Sognekirke. 6) Bank. Post & Telegraf.



KLASSEMESTERSKAB 84

Vordingborg bliver stedet, hvor vi skal tilbringe Pinsen 1984. Sejlklubben Snekken har netop nu, sidst i november, sagt ja til at arrangere DS-klasse mesterskab for L-23 i pinsedagene.

Banen bliver lagt ude i Storstrømmen, i farvandet vest for Farø. Her har Vordingborg tidligere arrangeret DS-klasse mesterskab for 806, og der har også været arrangeret trekantbanestævne for Mølich 10-meter, til begge klubbers tilfredshed. Så farvandet er prøvet af ...

Vordingborg er et godt valg af flere grunde. Geografisk ligger byen midt i den store koncentration af L-23'ere med gode chancer for at hente tilslutning fra det sydlige og østlige Danmark. Fynboerne får også gode muligheder for at komme med. Dem håber vi at se mange af.

Og så er Vordingborg nem at komme til med toget. Det betyder meget for dem, der vælger at lægge båden på plads ugen før stævnet.

HVORNÅR ? - Pinsen 1984 falder 9-10-11 juni, en uge senere end Fyn Rundt og to uger før Sjælland Rundt. Så der er dækket op til en aktiv juni måned for dem, der har lyst.

Det er absolut realistisk at sejle Fyn Rundt og derpå at flytte båden de cirka 60 sømil til Vordingborg, evt. med et mellemstop i Korsør eller Skælskør.

Det er også realistisk at sejle DS-klasse mesterskab i Pinsen, weekenden efter at hente båden til Helsingør, og atter en uge senere at starte ud på Sjælland Rundt.

Så reserver Pinsen 1984 til stævne og træf i Vordingborg ! Husk: Det er kapsejlskab, men det er også tre intensive dage med træning i at sejle L-23, det er hygge, samvær og fest. Og tag endelig familien med ...

RØNNE: 1) Erichsens Gård. 2) Rådhus med politistation. 3) Bornholms Museum. 4) Post & Telegraf. 5) Amtsgården. 6) Hovedvagt. 7) Vandrerhjem. 8) Dampskibsekspedition. 9) Toldkammer. 10) «Bornholmaren». 11) Johnsens Gård. 12) Rønnegården. 13) Lübecklærngen. 14) Kommandantgården. 15) Rønne Theater. 16) Printzensköld-stenene. 17) Kommunekontor. 18) Apotek. 19) Pengeinstitut. 20) Turistbureau.

NYT SCANDICAPMÅL

Fra 1. januar går Dansk Sejlunion over til et nyt handicap-system i stedet for Scandicap: Dansk Handicap. Det betyder, at vi allesammen skal have nye målebrev og nyt mål.

Det nye ved den nye målregel er, at den indfører bådens deplacement (vægt) og kølens vægt som faktorer i udregningen.

L-23 Klubben har netop sendt Dansk Sejlunion alle oplysninger om bådens vægt. Vi har vejeb 5 skrog med aptering i Lynetten og nåede til en gennemsnitsvægt på 1.450 kilo.

Hertil skal lægges riggen (51 kilo), sejlene (21,3 kilo), batteri (20,5 kilo) og anker m. kæde og line, fendere og fortøjninger (ialt 25 kilo), så vi ialt når op på 1.567,8 kilo.

Det er temmelig langt fra de 1.300 kilo, som Aages Bådebyggeri opgav udadtil, og som Anders Børresen og Torben Krogh gik ud fra, da de lod deres nye handicap-forslag (BK-2) ledsage af nogle regneeksempler ved Sejlerdagen 1983. Her nåede de frem til et handicap-mål for L-23 på 5,65.

Hvis Dansk Sejlunion accepterer de vægt-oplysninger, vi nu har indsendt, skulle målet efter vore beregninger højst blive 5,35 ! Og da de fleste af de bådtyper, vi konkurrerer med, også bliver reguleret opefter, skulle der ikke være grund til panik.



MÅLEBREV NYT

VI SØRGER FOR MÅLEBREV - Flere sejlere har ringet og spurgt, hvad de skal gøre for at få nyt målebrev. Her er svaret:

Foreløbig skal du intet gøre. For vi skal først have DS til at fastsætte det nye standard-skrogmål for L-23 (inclusive deplacement og kølvægt), før målebrevene kan udarbejdes.

Men hvis du netop har fået nye sejl, eller er ved at få dem, så sørg nu for at få dem målt op af din lokale klubmåler, så de nye mål er klar til at indgå i beregningen på det nye målebrev.

Når tiden er inde, er det os i L-23 Klubbens bestyrelse, der samler målebrevene sammen og sender dem samlet ind til DS. Du får besked, når tiden er inde, og skal så sende os målebrev omgående, ledsaget af 40 kr.

Men altså: Foreløbig skal du bare vente. Og hvis din klubmåler rykker dig for dit målebrev og vil sende det ind til DS, skal du blot svare, at din båd tilhører en standardbådklasse, og at specialklubben sørger for nyt målebrev.





1983

Resultatliste

NR. BADNAVN	SEJL BADENS FØRER	SJ. REV	ADERSØ	STORS.	SALTH.	HELSINGØR	SEJLTID	PLACERING
617 POP EYE	165 F SCHJØDT	L07.01	L16.06	S07.42	S15.03	47	49.44.47	PR 1
632 JAZZ	330 ARNE MORTENSEN	L07.35	L17.00	S07.48	S15.05	35	49.46.55	PR 2
620 MARIE	175 POUL VINDING	F21.57	L08.00		S15.07	53	49.48.53	PR 3
619 DORADO	170 L ØRFØREN	F21.57	L06.23		S08.54	S15.19	50.00.49	PR 4
601 TABASCO	74 JOHN ØLSEN	F21.59	L06.00		S08.56	S15.48	50.29.19	PR 5
625 HEL'ENE	288 ELSE FELTHUS	F21.58	L08.00		S08.40	S15.48	50.29.58	PR 6
613 GRØNERT	137 HENNING JENSEN	F22.02	L07.33		S08.40	S15.56	50.37.20	PR 7
624 VIVA	282 ERIK V. ØLSEN	L07.58	L07.59		S09.19	S16.15	51.30.56.13	PR 8
602 THALATTA	79 KIM PRASKE	L07.45	L18.27	S09.14	S16.21	30	51.02.30	PR 9
611 DAMP	116 MODENS H. HANSEN	L07.59	L18.26	S09.25	S16.23	35	51.04.35	PR 10
626 PEDASUS	298 PER RASMUSSEN	L08.27	L18.24	S09.40	S17.00	37	51.41.37	PR 11
588 KILLELOCK	18 ROBERT CHRISTENSEN	L07.41	L17.29	S09.30	S17.08	49	51.49.30	PR 12
627 MARYANN	300 POUL HAAKONSEN	L07.41	L17.30	S10.15	S17.29	57	52.10.57	PR 13
591 KAOS	22 POUL HENNING LARSEN	L07.51	L18.26		S17.46	43	52.27.43	PR 14
628 SNEVIDE	301 ARNE LARSEN	L07.59	L18.00		S10.30	S17.50	52.31.47	PR 15
598 PANIK	64 JOHN PETERSEN	L07.11		S09.05	S15.31	21	52.32.21	PR 16
597 HENCHE	50 KIM HENRIKSEN	L08.51		S11.04	S17.57	59	52.38.59	PR 17
615 ATU	51 OLE RAABJERG NIELSEN	L07.51	L17.50	S10.11	S18.01	05	52.42.05	PR 18
609 DRAMATICUS	100 JENS OVE SCHOU	F22.20	L07.53	L18.27	S10.54	S18.08	52.49.40	PR 19
605 ALBATROS	83 PETER HENNING-BENTZEN	L09.25	L17.50		S11.05	S18.14	52.55.04	PR 20
593 SUS	34 JØRGEN JENSEN	L09.29		S10.50	S18.14	05	52.55.05	PR 21
607 TO BE	98 TORILD STYERK	L09.02		S11.00	S18.21	20	53.02.20	PR 22
621 RAN	180 POUL H. R. LARSEN	F22.21	L08.36		S11.15	S18.30	53.11.10	PR 23
612 RAPTUS	158 NIELS HÅLTBERG	L07.37		S11.03	S18.38	56	53.19.56	PR 24
610 LABAN	119 JOHN ØLSSON	L17.58		S18.49	05	53.30.05	PR 25	
590 MOBEKA	114 JØRGEN KNUDSEN	L17.50		S19.04	21	53.45.21	PR 26	
630 PERIKLES11	21 K GALLWITSS CARLSEN	L17.50		S19.14	42	53.59.42	PR 27	
594 SABINE	324 JØRGEN LYNG ANDERSEN	F22.34		S19.18	37	53.59.37	PR 28	
600 RIDOR	35 CARSTEN VALLIN	L07.49	L18.02		S19.36	55	54.17.55	PR 29
631 PINOCCHIO	70 P. D. NIELSEN	L08.54	L17.50	S12.55	S20.34	20	55.15.20	PR 30
589 KNEJS	325 KIM ANDERSEN	L09.42	L17.42		S18.42	40	55.23.40	PR 31
614 MARIA	139 OLE RISAGER	L10.07	L18.39	S13.15	S20.42	44	55.23.44	PR 32
619 LADY HAMILTON	173 BENT SLATKEMITZ	F21.56	L07.29		S20.51	04	55.32.04	PR 33
592 GULNARE	244 JØRGEN SKOVNØSE	L07.41	L17.40	S11.25	S19.04	56	55.45.56	PR 34
599 FRILLE	26 POUL TEJLGAARD	L08.31	L18.21		UDGÅET			PR 35
604 NUBER	66 FINN HANSEN				UDGÅET			PR 36
606 BULBER	80 VAGN SKAKON				UDGÅET			PR 37
623 SANLE	82 ERLING CHRISTIANSEN				UDGÅET			PR 38
595 REMOLTE	94 J SCHRØDER				UDGÅET			PR 39
608 TJALDUR	277 LASSE POULSEN				UDGÅET			PR 40
629 GO-OFF	49 D. SCHULZE				UDGÅET			PR 41
	99 PETER SKALUM				UDGÅET			PR 42
	319 E. W. FREDERIKSEN				UDGÅET			PR 43

Dette års "kæmpetræf" kapsejladserne rundt om Sjælland havde igen i år tegnet sig for rekord tilmelding. Selv L23 klassen mønstrede et rekord stort felt af ialt 43 tilmeldte både. Dette skyldes måske at årets præmie var en halvmodel af netop en L23. Hvem vil ikke gerne have denne hængende på væggen derhjemme?

Det var nu ikke derfor D-100 "dramaticus" deltog. Fra starten af sæsonen havde jeg så småt besluttet at springe dette års Sjælland Rundt over, men som tiden nærmede sig tilmeldingsfristens udløb, lod jeg mig alligevel overtale til at tage med. Da var det dog bare for sent, tilmeldingsfristen var overskredet, alligevel, med lidt fedteri og smøring lykkedes det alligevel at få "Dramaticus" tilmeldt. Her var besværlighederne dog ikke ophørt, sygdom på mandskabslisten ugen inden starten, gjorde at jeg igen måtte opgive tanken om at deltage. Jeg havde dog fra anden side hørt at Henning "Grønært" kendte en som måske var villig til at gaste, så jeg ringede "Grønært" op og fik efter flere timers søgen, telefonnummeret til Vagn, som sejler L23 "Musti". Det viste sig dog at "Grønært" havde misforstået Vagn, idet Vagn selv var tilmeldt og ligeledes manglede gaster, han havde dog nogle på hånden, så han ville ikke gaste på "Dramaticus".

Hvad gør man så når det er tirsdag, og starten går på fredag? Ja, man aflyser det hele - hermed gjort. Onsdag kl. 23.30 ringer Vagn og fortæller at hans gaster alligevel ikke kan, så han vil gerne med på "Dramaticus" alligevel, efter 3 sek. tænkepause siger jeg OK og får fat i Steen, min anden gæst, så er vi da tre, som reglerne foreskriver.

forts.

Båden var endnu ikke klargjort og der var heller ikke provianteret, så torsdag blev en H... travl dag. Torsdag kl. 17.00 er vi dog nogenlunde klar og sejler mod Helsingør, mens vi på vejen derop stuver båden.

Fredag morgen bliver vi vækket af en højtaler, der meddeler at der vil blive oprettet en gasterbørs ved bureauet. Efter en hurtig rådslagning ombord bliver vi enige om at prøve lykken der, det ville være rart med en ekstra bøj ombord. Steen bliver sendt til bureauet med forbud om ikke at vende tilbage alene. Efter ca. en halv time kommer han tilbage med en person som præsenterer sig som Jørgen, og det var det eneste vi hørte ham sige på hele turen. - bortset fra BVARO...

Nu var vi da 4 ombord og proviant havde vi også nok af, samt en enkelt øl...

Så til start.

Føltet var præget af utålmodige sejlere som et halvt år havde gået og forberedt sig til turen, så vi måtte ud i en omstart, alt for mange var tyvstartet i første forsøg, vi kunne vist heller ikke sige os helt fri for at være lusket på den forkerte side af linien inden skuddet gik. Der var dog delte meninger om vor tyvstart ombord, men dommerne havde tilkendegivet Deres mening, så vi måtte pant vende om og starte forfra.

2. start gik nogenlunde for "Dramaticus". Vinden var jævn og bød på kryds til Gilleleje, hvor vi fik lidt slæk på skøderne. Ud for Gilleleje blev skipper og Steen sendt til køjs efter fortæring af et par tørre klemmer, men det var helt umuligt at få lukket et øje. Jørgens manglende talegaver var lige noget for Vagn, her havde han fundet et godt offer som ikke havde mulighed for at stikke af, og jo mere bleg Jørgen blev, jo mere fyrede Vagn op under snakketøjet. Det var yderst morsomt at ligge i køjen og lytte til. Til sidst havde Jørgens ansigtfarve dog ændret sig så meget at han følte trang til at ligge ned. Dette fik han selvfølgelig lov til, men der gik ikke lang tid, så ville han sku'op og stå igen, og det skulle gå meget hurtigt.

forts.

Efter en kemisk resning af de indre organer var Jørgen så afkræftet at han hurtigt faldt til ro igen.

For at få lidt mere ro i båden valgte vi, da vi kom til Sjællands Rev, at gå sydover så vi kunne få spileren op.

Flere af vore konkurrenter havde åbenbart fået samme ide for inden der var gået ret lang tid, var hele horisonten fyldt med farvede sejl. Desværre kunne vi stadig se L23 sejl foran, hvor mange der lå foran ved Revet, var vi ikke helt klar over, men vi blev hurtigt enige om at det kun kunne være et par stykker eller femten. Med den viden surfede vi sydover på skæring med spileren sat. En overgang ud for Sejerø, da Steen som sad ved roret var lidt uopmærksom, fik vi viklet spileren 1027 gange rundt om forstaget, dette er selvfølgelig også en måde at rebe spileren på, men jeg er ikke sikker på den har godt af det. Skipper sov selvfølgelig på det tidspunkt, så en rapport fra cockpittet om at spilerens effektivitet var faldet med 125%, rev ham straks ud af de søde drømme. Brutalt blev jeg hevet ud af køjen, og uden tøj på måtte jeg op og hjælpe de stakkels sejlere med at få luft i de 42 m² forrevet sejldug.

Vagn havde ellers allerede sikkerhedslinen på, og var klar til at kravle i masten, men vi andre fik ham overtalt til at vente med at aflægge manddomsprøve til en senere lejlighed. Mens spileren endnu var forankret til forstaget begyndte Steen at fabulere om mad, som han sagde, "vi kan ligeså godt udnytte ventetiden fornuftigt". Aldrig så snart havde ordet mad lydt, før vor ven Jørgen for op af køjen og lavede den lækreste biksemad - ud over hele cockpitdørken. Velbekommen. Vagn mente nok han selv kunne tygge sin mad, så han skyndte sig at få skyllet anretningen væk med noget friskt havvand.

forts.

Langt om længe fik vi viklet spilleren fri af forstaget så vi kunne komme videre.

Selv om det var temmeligt mørkt på dette tidspunkt, havde vi ikke på fornemmelsen at der var andre L23 sejlere som havde turde snige sig forbi, mens vi foretog os de voldsomme manøvrer for at få fuldt udbytte af spilleren.

Henimod morgen fik vi et nyt problem - Storebæltsfærgen, vi opdagede dog hurtigt at skipperen på "Sprogø" var en særdeles flink fyr, han fulgte os nemlig helt ind i havnen - eller var det omvendt? Efter Korsør aftog vinden mere og mere, for til sidst helt at forsvinde. På dette tidspunkt var vi nået til Smålandsfarvandet. Her blev vi skygget af "Marie og snehvide" og forgasten meldte at "Grønært og "Jazz" stadig var inden for rækkevidde.

Da Steen havde fødselsdag var der bred enighed om at denne måtte fejres på behørig vis, først måtte han en tur i vandet for at rense sig, man kan ikke holde fødselsdag når man lugter. Derefter blev ballonerne pustet op med en indbydelse indeni om at komme til fødselsdagsfest, og skipper lavede en lagkage med 19 lys i til fødselsdagsbarnet. Der blev afsunget et par sange og råbt hurra.

Festen blev imidlertid afbrudt ved at "Marie" kom op på siden af os og spurgte os om hvor mange L23'ere vi mente der lå foran. Vi mente der nok lå 10-12 stykker, men "Marie" var sikker på at der kun var 3-4, og denne meddelelse fik besætningen på "Dramaticus" til at smide alt hvad de havde i hænderne (lagkage), hvorefter vi begyndte at trimme som gale.

Da vi kunne se Storestrømsbroen steg optimismen kraftigt, "nu tager vi dem alle sammen" lød det ombord.

forts.

Men da vi nåede broen forsvandt vinden næsten og den modgående strøm gjorde sit til at hele feltet samledes mellem bropillerne. Det tog timer inden vi nåede om på den anden side af broen, selv ankeret havde været i brug for at nå om på den rigtige side. Med ankeret ude sejlede vi 1,5 knob, uden at gøre fart over grunden.

Fri af Storstrømsbroen troede vi at det værste var overstået, men det var omend værre ved farøbroen. 1000 både gennem en 100 meter bred rende er næsten umuligt, og det gik da heller ikke helt uden knubs for nogle bades vedkommende - vi klarede dog frisag.

Sejladsen fra Petersværft til Soldaterne i bøgestrømmen husker jeg kun svagt, der var total stilhed ombord. Det må skyldes at vi blev overhalet af adskillige 23'ere.

Så snart Stevns var i sigte, begyndte en ny dag og nye konkurrenter dukkede op. Dette gav os en fornemmelse af at vi måske ikke havde sejlet så godt på det sidste stykke som vi selv troede. Hele vejen op over Køge Bugt gik det meget langsomt og stemningen ombord var faldet noget, men så længe vi havde både bag os var alt håb dog ikke ude, så vi gjorde hvad vi kunne for at få mere fart i båden.

Fra Drogden valgte vi at gå over til Sverige, så langt som reglerne nu tillod, og det viste sig at være en god disposition. På det sidste stykke op gennem Øresund begyndte trætheden at melde sig hos besætningen, så nu gjaldt det bare om at komme til Helsingør. Lige inden Helsingør mødte vi "Sus" fra Præstø som vi havde en duel med inden målstregen.

Efter 52 timer 49 min gik vi i mål i Helsingør og havde dermed gennemført Sjælland Rundt 1983.

På gensyn næste år.

Jens, "Dramaticus"