

L-23 KLUBBENS

BESTYRELSE

- Formand: Rolf Jonshøj, Italiensvej 46, 2300 Købh.
S. Arb. 01-69 88 22, priv. 01-58 86 80
- Næstform.: Knud Larsen, Klemmenstrupvej 30, Hastrup,
4600 Køge. 03 - 65 33 28.
- Kasserer: Brian Olsen, Brofogedvej 13, 1.th., 2400
København NV. 01 - 10 88 19.
- Kapsejl.: (Posten midlertidigt tom, opgaverne va-
retages af de øvrige. Henv. formanden)
- Sekretær: Bent Slatkewitz, Øresundskollegiet, Dals-
landsg. 8, M 608, 2300 Kbh. S. 01-57 21 50
- Suppleant: John Olsson, Pusterholmen 12, 2730 Her-
lev. 02 - 44 13 84.
- Suppleant: Stig A. Jensen, Snerlevej 10, 2820 Gen-
tofte. 01 - 65 76 90.

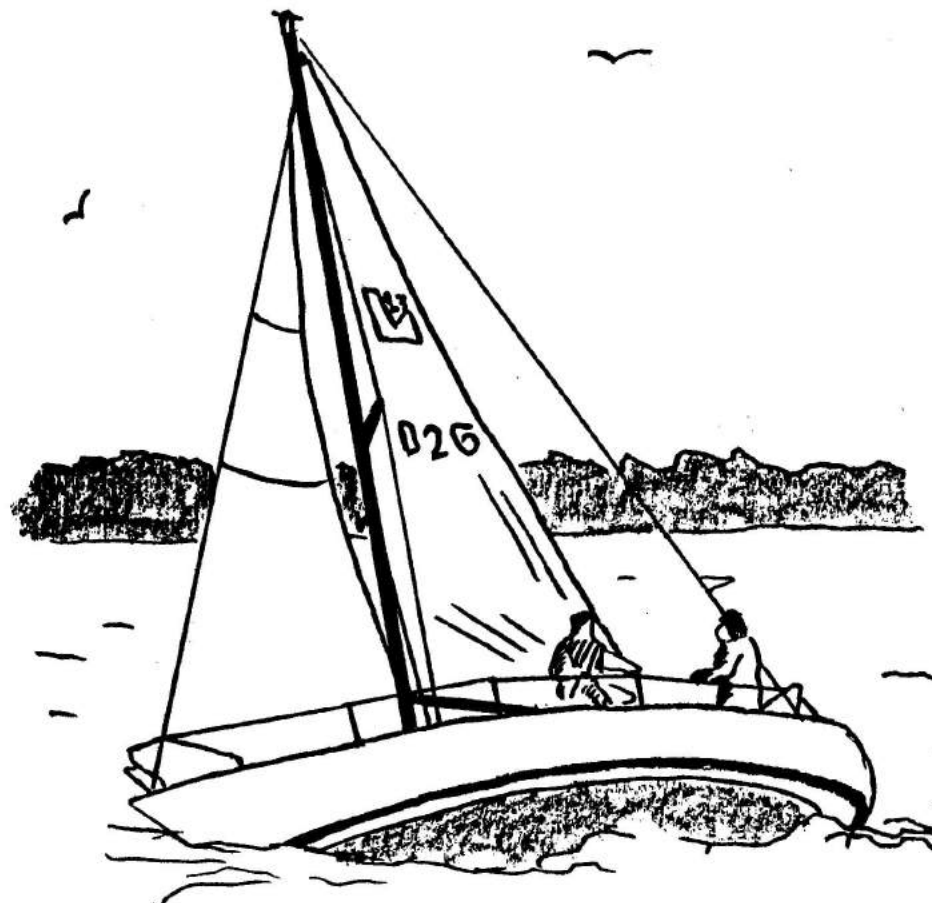
MEDLEMSBLADET

L-23 Klubbens medlemsblad udsendes 4-6 gange om året. Dette nummer (2/85) er skrevet og trykt i uge 15, så det kan ligge hos medlemmerne midt i april.

Mangler du gamle numre af medlemsbladet, så kontakt formanden. Vi har stadig et løbende genoptryk af de fleste gamle blade.



KLUBBEN



2-1985

56 BÅDE TIL GENERALFORSAMLING

1985-generalforsamlingen blev L-23 Klubbens hidtil største og bedste: 90 mennesker mødte op, og 56 både var repræsenteret. Selvom vigtige ting var på dagsordenen, bl. a. Mylar, hvilket naturligvis påkaldte ekstra interesse, er det dog en fortsættelse af en udvikling med flere deltagere år for år. Generalforsamlings-krise? Ikke hos os!

Skønt generalforsamlingen som tidligere var lagt hos Roskilde Sejlklub, kunne vi dog glæde os over deltagelse langvejs fra. Rekordnen satte nok Harald Ebbesen (D-93 "Asia", Bork havn i Ringkøbing Fjord) og John Petersen (D-64 "Panik", Ålborg).

Roskildes køkkenbestyrer formåede for den lave pris af 60 kr. at sætte et lækkert ta'-selv bord frem med sild, afskåret og smålunt, så mange så-mænd kunne springe aftensmaden over. Over dette frokostbord gik snakken lystigt - det er rart at se sejlervennerne igen midt i is og sne ...

Og til kaffen var der lysbilleder fra 1984-"DM" i Vordingborg. Flotte billeder med sommerstemning, bølgesprøjt og flugt og fart over 34 dejlige både.

Endelig kl. 14.55 kunne vi tage fat på selve generalforsamlingen, hvis dirigent Per Rye Jacobsen blev valgt med akklamation. Han er nu passivt medlem B-6, men sejlede 1978-81 i D-82 "Nuser" fra Vallensbæk. Den er nu skiftet ud med en L-29'er, og idag er Per formand for Vallensbæk Sejlklub, en af landets store sejlklubber.

EN KLASSE I VÆKST - I bestyrelsens beretning kunne formand Rolf Jonshøj konstatere, at L-23 er i en stadig vækst. På generalforsamlingsdagen kunne vi gøre medlemstallet op til 229 aktive (211 året før) og 39 passive (22 året før).

Et yderligere bevis på livskraften blev klassens hidtil største "DM" (eller DS-klasserest, som det retteligt hedder), hvor 34 både mødte op i Vordingborg. Egentlig var 36 både tilmeldt, men to fik forfald.

Derimod har vi haft problemer med kredsmesterskaberne, som ikke kom op at stå i 1984. Dels fordi vi i nogle kredse har haft svært ved at finde en form, der kan samle god tilslutning, og dels fordi bestyrelsen i forårets løb ikke havde tid og kræfter til at finde udvej herfor. Men vi prøver igen i 1985.

Forholdet til Dansk Sejlunion var især præget af indførelsen af helt nye målebrevne efter overgangen til DH-84 og LYS-systemerne. L-23 Klubben ekspederede målebrevne kvikt, men hos Dansk Sejlunion kunne der opstå forsinkelser, der var ved at give enkelte medlemmer mavesår.

På DS's Sejlerdag 1985 i Odense en uge før vores generalforsamling var der kampvalg om formandsposten, som tidligere omtalt i L-23 klubbladet. Sejren gik til Odense Sejlklubs formand John Christensen (28.000 stemmer), mens Jørgen Vinding, L-23 sejler og formand for Helsingør Amatør Sejlklub, høstede 20.500 stemmer - et fint resultat under alle omstændigheder og især for en mand, der er nyt navn i DS-sammenhæng.

AK, DE HALVMODELLER - Formanden beklagede, at klubbens initiativ med at skaffe medlemmerne halvmodeller af båden indtil nu har givet et trist resultat: Kun ganske få af de cirka 30, der i 1984 bestilte halvmodeller, har faktisk fået dem leveret.

Halvmodellerne skulle fremstilles, efter vores form, hos bådebygger Oluf Jørgensen i Kolding (ham med "Luffe"-bådene), men han har tilsyneladende så travlt med de store både, at han ignorerer de små. Talrige henvendelser fra os har været resultatløse. Nu vil vi hente formen hjem og forsøge et andet sted.

Iøvrigt blev bestyrelsens beretning gjort kort af hensyn til de mange forslag, generalforsamlingen skulle tage stilling til. Beretningen blev vedtaget.

Herefter redegjorde kasserer Brian Olsen for økonomien (regnskabet vedlægges dette medlemsblad).

I 1984 fik vi 22.898 indtægtskroner at forvalte, og året sluttede med et lille overskud på 2.403 kr. Ved årsskiftet besad klubben værdier ("formue") for 22.606 kr., men heraf var 11.000 kr. øremærket til indkøb af nye standere.

NEJ TIL MYLAR - Første forslag til behandling blev Poul Christensens (D-37 "Katinka", Skælskør) om nu at ophæve vort forbud mod sejl af Mylar eller anden filmdug, samt at revidere sejl-dugvægtene nedefter i konsekvens heraf.

Poul Christensen begrundede sit forslag med bl. a., at Mylar etc. nu er færdigudviklet og har vist sig holdbar og kun ca. 20 pct. dyrere end almindelige sejl. Han sagde, at "vores store forbillede", X-79'erne, har tilladt Mylar, men trods dette - eller måske netop derfor - har store DM-felter, som vi.

Han blev støttet af D-282 Erik Olsen fra Neksø, der især sejler i blandede løb og savner en Mylar-genua, men alligevel gerne vil deltage i f. eks. klasseløbet i Sjælland Rundt.

Men de to stod alene mod en række andre medlemmer, der talte stærkt mod Mylar (133, 203, 198, 114, 21). D-203 talte endda på mange fynske sejleres vegne og havde medbragt en håndfuld fuldmagter.

Formand Rolf Jonshøj afviste, at X-79'erne skulle være "vores store forbillede". L-23'eren har sin egen identitet, sagde han, og den er ikke en reserve-udgave af nogen anden bådtype. Men iøvrigt er der andre bådtyper, der siger nej til Mylar, f. eks. Folkebåd og H-båd, og som også samler store DM-felter og stor tilslutning iøvrigt.

Bestyrelsen, undtagen een, var stemt for at afvise Mylar. Det afgørende er at sikre ensartetheden i klassen, og at fastholde L-23 som en "økonomisk kapsejls- og familiebåd", som det er anført i lovenes formålsparagraf, sagde formanden.

Til D-282 fra Neksø måtte formanden sige, at han desværre nok måtte holde to genua'er: En Mylar-genua til de blandede løb hjemme på Bornholm, og en traditionel genua til de rene klasseløb. Formanden forstod Erik Olsens situation, men her må vi træffe et valg: Er vi en klasse-bådtype eller ikke? For bestyrelsen er svaret utvetydigt, at

hensynet til klassen, til helheden, vejer tungest.

Herefter kom afstemningen, der gav et overvældende nej til Mylar: Kun seks stemte for forslaget om at tillade Mylar, mens 45 stemte imod. 5 både stemte hverken for eller imod.

REB I KRYDSFOK - Herefter kom den lange række af bestyrelses-forslag til ajourføring af love og klasseregler. Her blev det vedtaget at udvide antallet af suppleanter til bestyrelsen til to.

De fleste af forslagene blev vedtaget uden debat eller afstemning, men om enkelte forslag var der diskussion. Det gjaldt således forslaget om at tillade et reb i krydsfokken i en bestemt højde. D-128 Knud Hansen fra Nyborg satte spørgsmålstegn ved den valgte højde (han havde selv eksperimenteret med en anden højde, med godt resultat). Resultatet blev, at vi nu simpelthen tillader eet reb i krydsfokken. Højden er fri. For denne løsning stemte 40 både.

NEJ TIL HÆNGESTROPPER - Et andet debatpunkt blev bestyrelsens forslag om at tillade hængestropper. Fra bestyrelsens side var det egentlig ment som et forsøg på at øge sikkerheden ombord - man balancerer unægtelig sommetider lidt udsat deroppe på cockpitharmen - men generalforsamlingen opfattede det anderledes.

Mange af dem, der tog ordet, fandt at hængestropperne ville ændre karakteren af den sejlads, der udøves i L-23. De var bange for, at hængestropper ville blive signalet til en form for sejlads, hvor mange "almindelige" sejlere ville føle sig stødt bort. Det ville være synd, for netop den store bredde er et af L-23 klassens største aktiver, sagde de.

Afstemningen viste, at 24 både sagde nej til hængestropper, mens 22 både stemte ja. Hængestropper er altså stadig forbudt.

HER ER ÆNDRINGERNE - Umiddelbart efter generalforsamlingen udsendte vi et ark med information om de vigtigste beslutninger. Men for god ordens skyld skal de atter nævnes her:

Lovene: To suppleanter mod før een.

Mylar: Fortsat nej til sejl med Mylar o. lign.

Genua: Nu er der forbud mod sejlpinde i genua.

Reb i krydsfok: Eet reb nu tilladt. Højde fri.

Spilerstagen: Nu højst 2,85 m. lang. Før 2,75 m.

Agterstagsstrammer: Udformning fri (se nedenfor)

Agterstag: Mindst 9,35 m. langt.

Hængestropper: Stadig forbudt.

Radarreflektor: Føres opsat, 1.50 m. over dæk.

(Til punktet om agterstagsstrammer: Hanefod er altså tilladt. Men strammeren må ikke udformes sådan, at den kan tvinge agterstaget bort fra bådens centerlinie. Desuden sætter agterstagets mindstelængde på 9,35 m. en grænse for, hvor højt strammermekanismen kan nå op.

LANGT FRA ÅLBORG - Dagsordenens punkt 6 hedder altid "planerne for det kommende år", og her redegjorde formanden for kredsmesterskaber, klassesterskab, træf, medlemsblad, halvmodeller, klasning af både osv.

Her tog D-64 John Petersen ("Panik", Ålborg) ordet og beklagede, at klassesterskabet endnu engang ligger langt fra Nordjylland og fra Ålborg. Desuden mente han, at jyske sejlere ville have større muligheder for at deltage, hvis stævnet blev lagt i sommerferien. Så kunne DM kombineres med årets ferietogt.

Formanden indrømmede, at placeringen af 1985-DM i Køge var et ømt punkt. De jyske, og da især de nordjyske, medlemmer har ikke så nemt ved at deltage som mere østligt og sydligt placerede både.

Imidlertid er det et faktum, at tyngden af både ne ligger på Sjælland, de sydlige øer og Fyn. Og hertil kommer, at Dansk Sejlunion nu forlanger mindst 20 både for at anerkende et mesterskab. Derfor er vi nødt til at overveje grundigt, hvor vi placerer DM. Kaster vi os ud i uovervejede eksperimenter, risikerer vi et stævne så lille, at DS nægter at godkende resultatet.

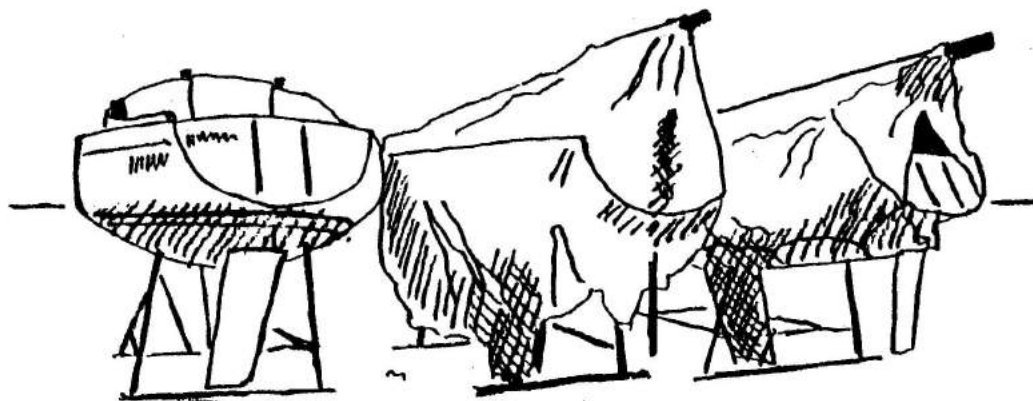
John Petersen bebudede, at han nu ville tage hjem og sørge for, at en klub på hans hjemegn nu kom med indbydelse til et L-23 DM.

KVIK AFSLUTNING - Efter de mange forslag var

alle indstillede på at slutte generalforsamlingen kvikt. Kassereren redegjorde for et budget, der opererer med 25.950 kr. i indtægter og sigter mod et lille overskud på 2.550 kr. Vedtaget. Og herpå blev passiv-kontingentet besluttet sat op fra 35 til 50 kr. om året.

D-135 Stig A. Jensen afgik fra næstformandsposten. Han blev afløst af D-198 Knud Larsen fra Køge, der blev valgt uden modkandidat og med akklamation. Til den nye suppleantpost blev Stig A. Jensen så valgt. Der var genvalg af sekretær Bent Slatkewitz, revisor Torkild Stærk og revisorsuppleant Peter Cohn.

Herefter kunne formanden så sige tak for fremmødet, for en dejlig dag og en fin generalforsamling og udbringe det traditionelle trefoldige hurra for L-23 Klubben.



- Nu sker det snart

KOM MED TIL KØGE!

Sammen med dette medlemsblad modtager du indbydelsen fra Køge Sejlklub og L-23 Klubben til dette års DS-klassেমesterskab: Vores eget "Slag i Køge Bugt". Alle sejl er sat til for at give L-23'erne et godt stævne, der sent vil blive glemt. Så giv jer selv - skipper og gaster - en oplevelse: Tag med til "DM" i Køge i Pinsen 1985!

Siden december er der arbejdet med planerne, med tilrettelæggelse af sejlads, sammensætning af dommer- og protestkomiteerne, forsøg på at skaffe os fælles liggeplads, organisering af forsyninger. Og tilrettelæggelse af stævnefest.

ET STÆVNE FOR ALLE - Klasseмesterskabet for L-23 er et stævne for alle, det har vi nu bevist ved et stadig stigende deltagertal år efter år.

Det er et stævne for eliten, det er klart. Vi skal prøve at finde klassens bedste sejlere, og hvert år ser vi forrygende dueller på banen mellem de dygtigste besætninger.

Det er også et stævne for bredden: Det er her, der bliver skabt det allerbedste grundlag for al kapsejlad i L-23: Det er her, du kan hente fif og fiduser, og det er her du kan se, hvordan andre løser de problemer, du måske har tumlet med. Det er også her, du kan se, hvad L-23 egentlig kan præstere, og hvad man kan byde båden.

Er du trænet, er der rige udfordringer ude på banen.

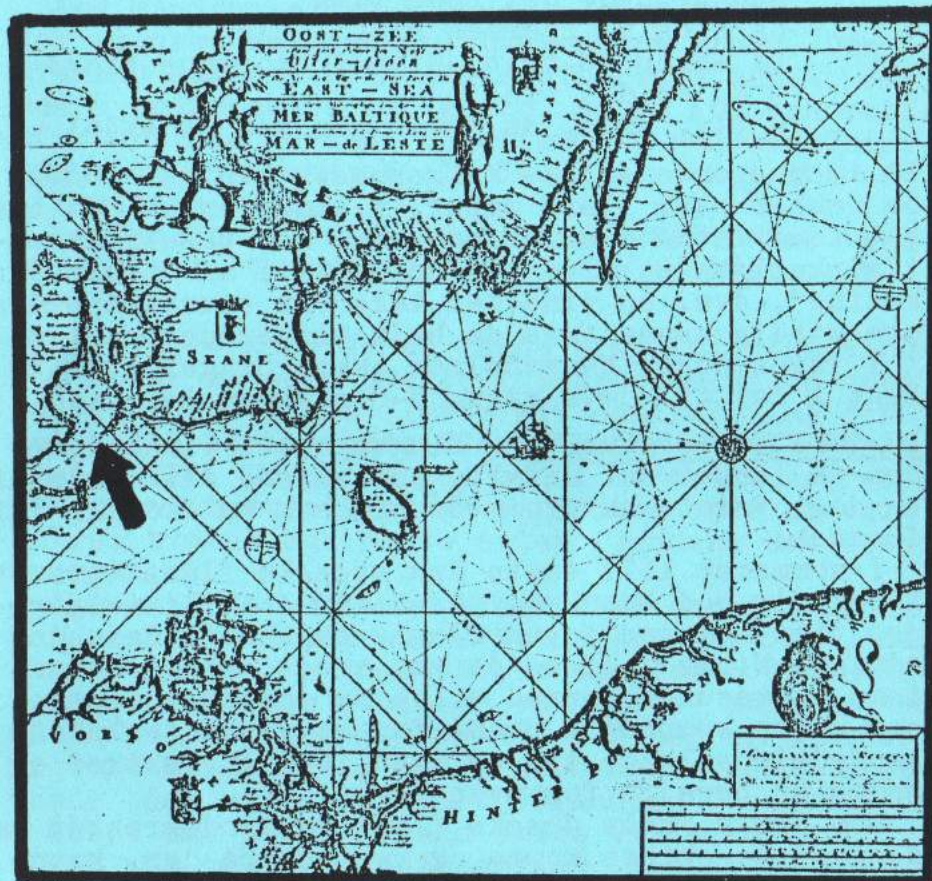
Og er du utrænet, måske ny i klassen, er der meget at hente under klasseмesterskabet i Køge. Vi har flere gange haft nybegyndere med til "DM". De har sejlet forsigtigt, måske nøjedes med en spilet genua, hvis de fandt vinden altfor frisk til spilersejlad. Men efterhånden blev de dristigere. Og hver gang har vi fået bekræftet:

Klasseмesterskabet for L-23 er alletiders tredages kursus i at sejle vores bådtype. Og så har vi det sjovt ...

Læsestof før DM 1985:



DE ANDRE SLAG I KØGE BUGT



"Slaget i Køge Bugt" er blevet et begreb, de fleste kender. Men hvad der dækker sig bag denne faste vending, husker kun de færreste. Her er historien om slaget, eller rettere: Om slagene.

Der har nemlig været to slag i Køge Bugt. Og det sjove er, at det slag, der oftest omtales og huskes bedst, i virkeligheden fandt sted et stykke ned i Østersøen. Men måske opfattede vore forfædre "Køge Bugt" lidt bredere, end vi gør idag.

Det første, mest berømte slag, fandt sted under en af vore mange krige mod svenskerne, nemlig i "Skånske Krig" (1675-79), og slagets hovedperson har sågar fået plads i vor nationalsang:

"Niels Juel gav agt på stormens brag:

- Nu er det tid!

Han hejsede det røde flag

og slog på fjenden slag i slag.

Da skreg de højt, blandt stormens brag:

- Nu er det tid!

- Fly, skreg de, hver som véd et skjul ..."

Et imponerende stykke krigspoesi. Men det rummer og dækker over flere myter. F.eks. den om, at slaget fandt sted i en brandstorm. Det passer ikke - i virkeligheden blev det udkæmpet i en "bramsejlskuling", dvs. en vind der ikke var stærkere end at man stadig kunne føre de højt placerede bramsejl.

I vores dages benævnelser skete Slaget i Køge Bugt i let til jævn vind, 5-8 sekundmeter ...

EN DØDELIG LUFFEMATCH - Slaget var i virkeligheden en langstrakt affære, der varede det meste af en dag. Første akt formede sig som en dødelig luffematch:

I sommeren 1677 satte den svenske flåde kurs fra Stockholm mod Øresund. Målet var at tilintetgøre den tilsyneladende underlegne danske flåde under admiral Niels Juel og derved vinde søherredømmet især i Øresund. Derved ville de danske tropper, som netop kæmpede i Skåne for at vinde de tabte landsdele tilbage til os igen, blive afskåret og nemme at besejre for svenskerne.

Men Niels Juels danske flåde var underrettet om de svenske skibes komme og ventede på dem, kryd-

sende for små sejl i farvandet syd for Falsterbo.

Ved daggry søndag 1. juli mødtes de to flåder i let til jævn sydlig vind. Krigsskibene lagde sig i to lange slaglinier overfor hinanden, og mens kursen blev sat vestnordvest mod Stevns, begyndte ved 5-6 tiden om morgenen kanonerne at give ild. Første akt var begyndt - den lange luffematch.

Mens de to flåder nærmede sig Stevns, drejede vinden mere om i sydvest - en vaskeægte "skralder" der tvang skibene til at falde til mere nordlig kurs. Men det lykkedes de danske skibe at holde en sådan højde, at den svenske slaglinie til luv ved uændret kurs ville ramme Stevns, mens danskerne netop kunne gå fri. Og sådan gik det.

Ved Mandehoved på Stevns, ud for Sigerslev, gik det svenske orlogsskib "Draken" på grund. Den svenske admiral Horn måtte efterlade hende, dog med 5 andre skibe til hjælp, og så lod han resten af sin flåde kovende og atter stå ned mod Østersøen for at trække Niels Juels danske skibe ud til videre kamp.

Luffematchen var slut - Niels Juel havde bogstavelig talt været ved at luffe fjenden op på land ...!

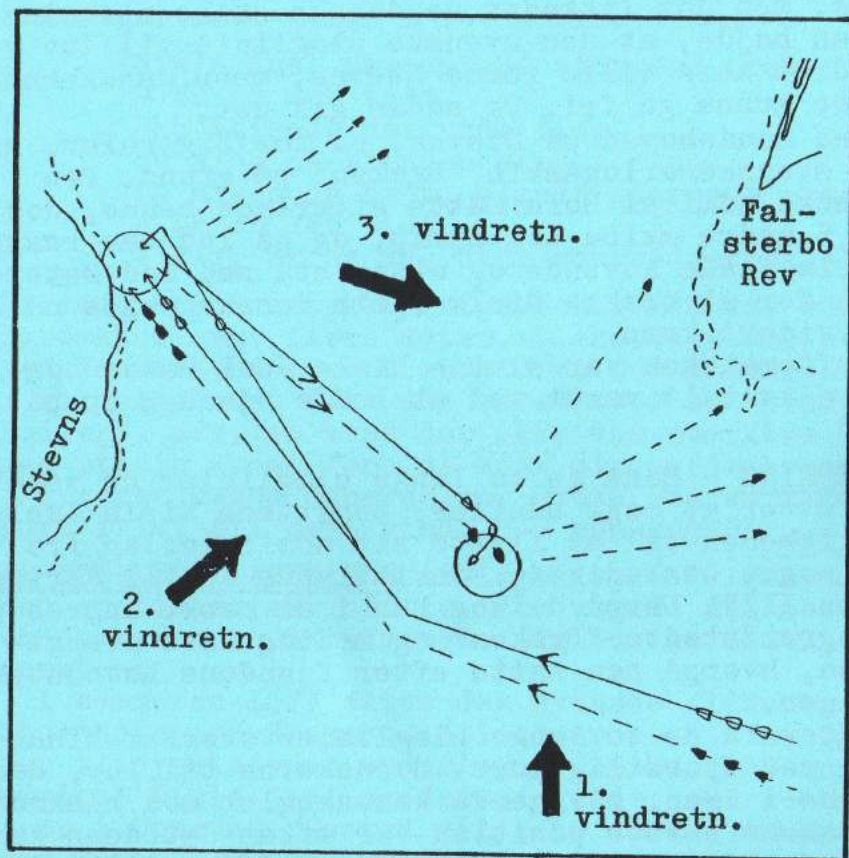
PÅ SPRING - Mens de to lange slaglinier nu vendte for atter at søge udefter, benyttede Niels Juel lejligheden til at flytte sit admiralsflag fra det noget beskadigede "Christianus V" til "Friedricus III". Derpå deltog han i et raskt angreb på det grundstødte "Draken" og modtog dets overgivelse, hvorpå han satte efter fjendens hovedstyrke igen.

Atter lå de to lange slaglinier overfor hinanden, med sydøstlig kurs. Svenskerne til luv, danskerne i læen, slyngende kanonkugler mod hinanden. De danske skibes position var efter datidens kampmåde uheldig: Røgen drev ned mod dem og slørede sigten. Og samtidig kunne svenskerne sende brændende både eller småskibe, "brandere", ned mod dem i håbet om, at de danske skibe ville fatte ild.

Det var et "opslidningsslag". Men Niels Juel var på spring efter en chance.

STORMENS BRAG - Det var vinden, der kom Niels Juel til hjælp. Dog ikke "stormens brag", men et nyt vindspring, der bragte vinden næsten rent i vest. Niels Juels fortjeneste var, at han indså de muligheder, vindspringet indebar.

Det var simpelthen en lækker "rummer", der var kommet på banen. Hidtil havde de to flåder sejlet på en agten-for-tværs på styrbords halse. Nu greb Niels Juel chancen og lod sine skibe skære op til



Sådan forløb Niels Juels Slag i Køge Bugt søndag 1. juli 1677. De sorte skibe er svenske, de hvide danske (der var ganske vist langt flere end vist her). Kanonerne tordnede hele tiden, mens de to flåder fulgtes ad, men i de to cirkler var slagets højdepunkter.

bidevind i en 90 graders drejning til styrbord for at bryde igennem et hul, der var opstået i den svenske slaglinie.

Nu var fordelene ved luv position hos de danske skibe, og samtidig var de svenske skibe blevet splittet ved gennembruddet. Den efterfølgende kamp, langt mere vild og uoverskuelig end "slaglinie-taktikken", bragte den svenske admiral Horn til at opgive og tage flugten ved 15-tiden, forfulgt af Niels Juel, hvis admiralsflag nu var ombord i "Charlotta Amalia", fordi "Fridericus III" var blevet slemt medtaget.

Forfølgelsen blev først afbrudt, da de danske skibe var ud for Bornholm.

VERDENSBERØMT - Sejren i Køge Bugt (som faktisk fandt sted i Østersøen) gjorde Niels Juel berømt, også internationalt. Manøvren med pludselig at bryde gennem fjendens linie var ny og uhørt, og ikke mindst i søfartsnationen England vakte forløbet opsigt. Det var simpelthen forbilledligt sømandskab, var den engelske vurdering.

Omkring 130 år senere skulle Niels Juels gennembrudstaktik blive den engelske lord Nelsons speciale i dennes slag mod Frankrigs og dets allieredes flåder ...

Men iøvrigt var også selve sejrens omfang imponerende: Niels Juel gik talmæssigt underlegen ind i kampen: 1422 danske kanoner mod 1634 svenske, 6700 danskere ombord på skibene mod 8600 svenskere.

Men udslaget blev gjort af danskernes bedre træning, bedre moral og bedre sømandskab, først og fremmest hos den 48-årige admiral Niels Juel.

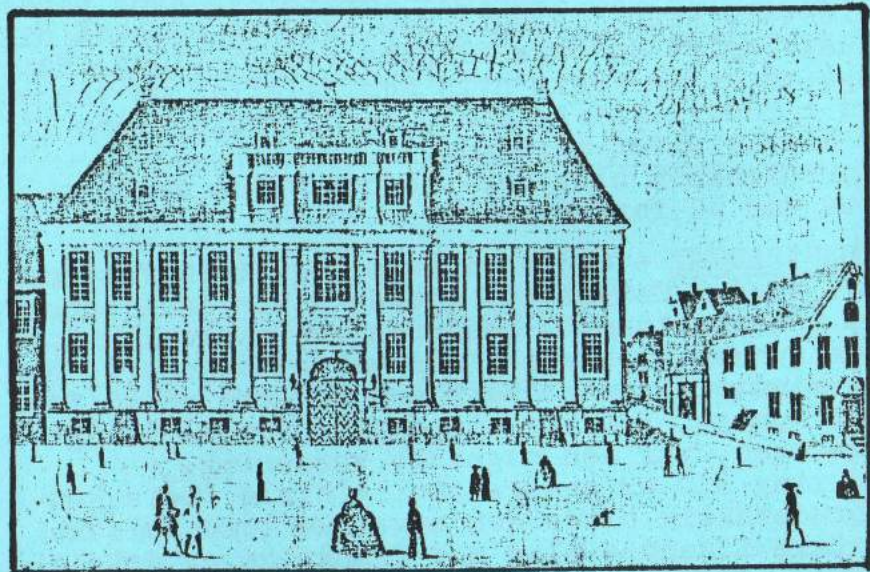
Da kampen var forbi havde svenskerne omkring 3000 døde, kvæstede og fangne, mens de danske tab var cirka 100 døde og 275 kvæstede.

Hertil kom de svenske tab i skibe, hvoraf mange blev indrulleret i den danske flåde. Her fik admiral Niels Juel en formue i prisepenge, og sporene efter dem kan stadig ses idag:

På hjørnet af Kgs. Nytorv og Bredgade lod Niels Juel opføre et pragtfuldt palæ. Idag huser det den franske ambassade i Danmark.

Og på Tåsinge kunne Niels Juel erhverve det forfaldne Valdemar Slot, oprindeligt bygget af

kong Christian IV i 1639-44 til sønnen, prins Valdemar Christian. Det lod Niels Juel ombygge og istandsætte. Det står stadig, og kan bese, hvis dit sommertogt går om ad de kanter ...



For en del af sine prisepenge fra Slaget i Køge Bugt opførte Niels Juel dette palæ på Kongens Nytorv i København. Senere gik det over til familien Thott, og derfor kendes det idag - lidt uretfærdigt - som det Thott'ske Palæ. Idag rummede palæet Frankrigs ambassade i Danmark.

HUITFELDTS SLAG - 33 år efter Niels Juels triumf kom det andet Slag i Køge Bugt. Dets udfald blev tragisk for den danske side, men også dette slag fik sin helt: Ivar Huitfeldt.

Denne begivenhed indtraf under Store Nordiske Krig (1709-20), hvor modstanderen atter var Sverige. Dramaet udspillede sig en blæsende oktoberdag i 1710.

Den danske flåde lå for anker i Køge Bugt ud for Strøby Egede/Ladeplads og reparerede på sine skader efter at have oplevet en voldsom storm i Øster-

søen. Og danskerne blev i bogstaveligste forstand taget på sengen den 4. oktober:

For en stiv sydøstlig kuling kom den svenske flåde lønsende rundt om Stevns Klint. De danske udviksposter mente først, det var danske transportskibe, der ventedes fra Pommern. Først kl. 11, da svenskerne var ganske nær, blev man klar over fejltagelsen, og i hast måtte de danske krigsskibe kappe ankertovene og prøve at danne slaglinie.

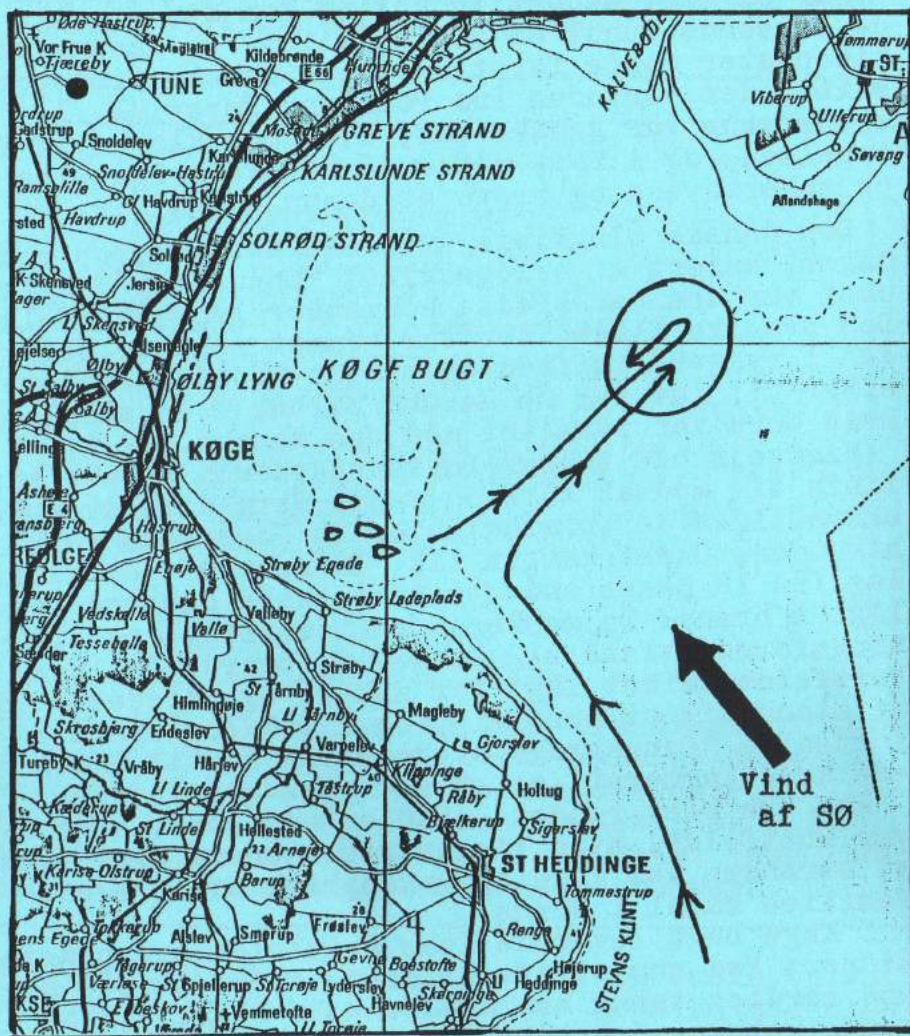
Den danske slaglinie stod mod nordøst, op mod Amager, anført af orlogsskibet "Dannebrog", hvis chef var den norskfødte kommandør Ivar Huitfeldt. Den svenske flåde, der var kommet susende med vinden i ryggen, luffede op til styrbord og fulgte efter til luv for de danske skibe, i en slaglinie hvis kurs var parallel med den danske.

Midtvejs ude i Køge Bugt vendte den danske slaglinie til modsat kurs og mødte dermed de svenske skibe, idet de to slaglinier nu passerede forbi hinanden. Under kampen fik "Dannebrog" det glatte lag fra 12 passerende svenske skibe og brød tidligt i brand. Da masterne gik overbord, og slukningsforsøg viste sig forgæves, beordrede Ivar Huitfeldt skibet lagt for anker, og således - ude af stand til at røre sig, og i voldsom brand - fortsatte "Dannebrog" skydningen, indtil ilden nåede krudtkammeret, og skibet sprang i luften.

Kun tre blev reddet - 550 omkom, heriblandt Ivar Huitfeldt, hvis lig iøvrigt senere drev iland på stranden ved Køge kro. Han blev bisat i sin families kapel i Norge.

I Køge Bugt leverede Ivar Huitfeldt tre præstationer: Ved som et af de første skibe at stå ud mod nordøst tvang han den svenske flåde til at ændre retning for ikke at møde dobbeltild. Ved at ankre sit brændende skib op hindrede han det i at drive ned på de øvrige danske skibe og måske sætte dem i brand. Og ved endelig at fortsætte kampen trods det uundgåelige udfald leverede han - og hans besætning - en af de tapreste indsatser i den danske flådes historie.

Jon.



Således forløb Ivar Huitfeldt's Slag i Køge Bugt: Da svenskerne kom frem bag Stevns, nåde danske, opankrede skibe akkurat at slippe ud i bugten, anført af Huitfeldt's "Dannebrog". Midtvejs ude i bugten vendte den danske kolonne og tog kampen op (cirklen).

| | |
|-------|-------------------------------------|
| On 15 | |
| To 16 | Kristi himmelfartsdag |
| Fr 17 | Sejle båden til Køge op til L-23 DM |
| Lø 18 | |
| Sø 19 | |
| Ma 20 | |
| Ti 21 | |
| On 22 | |
| To 23 | Aften: Check-in til L-23 DM |
| Fr 24 | 1. DM-dag. Stævnefest |
| Lø 25 | 2. DM-dag |
| Sø 26 | Pinsedag 2. DM-dag |
| Ma 27 | 2. pinsedag 3. DM-dag. Præmie? |
| Ti 28 | Sove længe. Sejle til Nyord |
| On 29 | Sejle til Agersø. Krobesøg? |
| To 30 | Sejle til Korshavn. Hygge. |
| Fr 31 | Klargøring. Start FYN RUNDT. |

20 arbejdsdage ekskl. 4 lørdage

BÅDE KØGE OG KORSHAVN - Klassemesterskabet i Køge ligger kun en lille uge før starten på Fyn Rundt fra Korshavn. Men det behøver ikke være noget problem: Her har vi udarbejdet en kalender for den sidste del af maj, der fortæller, hvordan det fint kan nås.

Forudsætningen er blot, at nogle af holdet ombord kan snuppe tre fridage (Afspadsring? Ferie?) efter klassemesterskabet i Køge, så båden kan sejles til Korshavn. Vi regner nemlig med, at de, der vil sejle Fyn Rundt, i forvejen vil tage fri fredag 31. maj, dagen for starten.

Kik på kalenderen: Det ser da ikke så galt ud.

CHAMPAGNE FOR STØRSTE AFSTAND - Men iøvrigt vil vi da gerne fyre ekstra op under lysten til at sejle langtur til Køge:

L-23 Klubben udsætter en præmie på en flaske champagne til den båd, der tilbagelægger den største distance for at nå frem til klassemesterskabet i Køge. Præmien vil blive overrakt under skippermødet på den første sejladsdag, lørdag 25. maj.

Værsgo - kom og hent flasken ...

BEDEDAGSTRÆF PÅ HVEN

Vi tror på foråret ! Derfor holder vi i Øresund fast ved traditionen og indbyder til

L-23 TRÆF PÅ HVEN I BEDEDAGSFERIEN !

Det skal være, som det plejer: Et hyggeligt, afslappet møde, hvor vi sludrer, spiser sammen, som vi har lyst til, går ture - og så er der jo bålet, hvor vi steger pølser og snobrød, og L-23 Klubben gi'r et glas eller to ...

Kom når du har lyst, og så længe du har lyst (men bålet bli'r nok om lørdagen). For koordineringen står D-173 Bent Slatkewitz. Ring til ham på 01 - 57 21 50 og fortæl, om du har i sinde at komme. Så kan han bedre købe ind af pølser og drikkevarer.

OBS: Foråret og bededagene kan jo vise sig fra den råkølde side. Så ombord på D-173 "Lady Hamilton" vil L-23 Klubbens to cockpitelte blive bragt med til Hven. Så kan vi skaffe både læ og samlingsplads ombord.

HVOR ? Hven-træffet holdes principielt i læ havn. Ring evt. til Bent Slatkewitz og hør nærmere. Ellers hold øje med den store L-23 klubstander, der vil vaje fra hans mastetop. Det er nemlig dér, det sker ...

JUNITRÆF I LOHALS

Træt efter ræsset Fyn Rundt ? Lyst til at ta' det lidt med ro ? Så er her et tilbud:

L-23 TRÆF I LOHALS 15. OG 16. JUNI

Vi satset på grillparty om lørdagen og fælles morgenspisning om søndagen. Medbring selv den fornødne grillmad og drikkeelse.

For at kunne ordne havneplads og borddækning m.m. vil vi gerne have en tilmelding fra dig. Kontakt en af disse to:

D-128 "Fru Hansen" (09 - 31 05 07)
D-203 "Diller" (09 - 31 36 04)

Vel mødt i Lohals !

Gast søger båd

Jeg har en lille drøm om måske en dag at købe min egen L-23'er. Men først vil jeg gerne lære båden at kende. Derfor søger jeg en gasteplads - har du en plads ledig ? Jeg har lidt kapsejladserfaring, men stadig meget at lære. Så er kortene lagt på bordet. Hvis du evt. kan bruge mig, så kontakt:

Henrik Olsen,
Strandboulevarden 158, 4.th.,
2100 København Ø.
01 - 18 69 29

L-23 I FREDERICIA

Midt mellem alle de laaange og dyre både med de mest udspekulerede "agterkahytter" og toiletrum kunne de besøgende på denne vinters Fredericia-udstilling også finde den sidste nye L-23'er: D-376, netop leveret fra værft.

Båden blev vist frem i de to udstillings-week-ender af L-23'erens forhandler i Jylland/Fyn, Kim Jørgensen. Han er også ejer af D-376, idet båden samtidig skal fungere som demonstrationsbåd.

Der var stor interesse omkring L-23'eren, skønt bådpressen og udstillingsledelsen forinden havde talt meget om, at nu var det "de store bådes udstilling" - folk ville nærmest ikke røre en båd under 30 fod, fik man indtryk af.

Men der er stadig folk, der skal have deres første båd. God at sejle, ikke for stor, ikke for dyr. Og her kom L-23'eren fint ind foran de fleste andre både i hallen. Det var en af udstillingens billigste både (124.500 kr.), og samtidig kunne de, der kom ombord, finde håndværk, træ og finish i en grad, der satte langt større både til vægs.

Fredericia-udstillingen lukkede søndag den 10. marts. Nu, en måned senere, har værftet solgt 4 nye både, hvoraf de 3 hidrører fra Fredericia. Og der er forhandlinger med andre.

Peter Bjørn Olsen i Stubbekøbing tog fat med L-23'eren, hvor Aage måtte slippe, for knap halvandet år siden. Første båd herfra var byggenummer 351 - i skrivende stund er byggenummer 386 i ordrebogen. Det giver en produktionsrytme på cirka 2 både om måneden.

Med det tempo er det stadig et rimeligt godt gæt, at vi kan få D-400 at se på Bella-udstillingen i februar 1986, 10-året for L-23'erens fødsel i en kælder i Maribo!

Tegn en regnvejsforsikring:

LEJ ET COCKPITTELT

Det er atter tid at minde om, at L-23 Klubben er klar med to dejlige cockpittelte til at redde din ferie i en sommer, der måske kan blive mere regnfuld og blæsende, end du bryder dig om.

Teltene er store, i firkantet kassefacon, og rækker fra masten helt bagud til agterstaget. De kan lukkes op (evt. rulles op) såvel bagtil som i begge sider. De er nemt sat op på ca. 10 minutter, og ligeledes nemt pakket sammen igen.

Under en sur indeblæsning på sommertogtet med børn og bunker af feriebagage, der stjæler plads nede om læ, er cockpitteltet en sand velsignelse. Det giver en hel ekstra salon - og arbejdsro til kokken nede i kahytten

Skynd dig at kikke på din ferieplan og ring så til formand Rolf Jonshøj. Det meste af sommeren er teltene fri endnu - undtaget er blot sidste halvdel af juli. Da er de allerede snuppet.

Lejebeløbet er det samme som alle tidligere år, nemlig kun 100 kr. om ugen. De penge kan vise sig pokkers godt givet ud

STANDARD BÅD 1985



NR. _____

Så er det nu:

BÅDEN SKAL KLASSES

Sammen med dette medlemsblad modtager de fleste et gult særtryk med besked om, at nu skal båden klasses for 1985. Dvs. vi skal kikke målebrevene igennem og sætte års-mærkat 1985 på dem, vi kan godkende, så de smertefrit kan sejle klasseløb i den nye sæson.

De eneste, der ikke får særtrykket, er et halvt hundrede både, som efter vores vurdering kunne være interesseret i at deltage i Fyn Rundt. Denne sejlads har meget tidlig tilmelding, og der lukkes for yderligere tilmelding, når båd nummer 1.000 er i kassen. Så derfor har vi sendt disse ca. 50 både opfordringen separat. Allerede nu er 15 både klasset for 1985.

Ved en beklagelig misforståelse har enkelte fået den besked, at i år sender vi folk års-mærkat for 1985, som de så selv kan sætte på målebrevet. Det er ikke rigtigt.

Vi skal have målebrevet ihænde til fornyet gennemsyn, bl. a. for at vi kan tage kopi til vort arkiv.

Derfor skal du sende målebrevet til formand Rolf Jonshøj, der står for klasningen i år, eftersom kapsejladschef Henning Jensen har solgt sin båd og er udtrådt af bestyrelsen.

Køge Bugt er klar

KREDSMESTERSKAB

Efter mange overvejelser og samråd blandt aktive L-23 kapsejlere i Køge Bugt-området, er der nu udpeget de sejlads, der i 1985 udgør L-23 Klubbens kredsmeesterskab for Køge Bugt:

18. maj: Vallensbæk Sejlklubs store trekant.
24-25 august: Sejlkl. Greve Strand, 3 trekantbaner
15. september: Køge Sejlkl. 30 sømil distancesejl.

L-23 kapsejlerne anmodes om at reservere disse dage, så der kan blive nogle virkelig store felter i de tre sejlads.

ET ANDET MESTERSKAB - Men: Udover L-23 Klubbens Køge Bugt kredsmeesterskab eksisterer der jo også Dansk Sejlunions Køge Bugt kreds, hvor alle sejlere deltager i kampen om Køge Bugt mesterskabet, dog her for samtlige bådtyper.

Hvis du tillige er interesseret dette kredsmeesterskab, bedes du overveje at melde dig også til Brøndby Inshore 19. maj. Det er en ren distancesejlads, som altså sejles dagen efter Vallensbæks trekantsejlads (se ovenfor). Hvis der i disse to sejlads - Vallensbæk-trekanten og Brøndby Inshore - melder sig 8 L-23'ere, vil vi få en selvstændig gruppe i hele årets Køge Bugt mesterskab. Det indebærer, at vi undgår at skulle sættes i løb med f. eks. H-både og 806'ere.

Har du spørgsmål eller kommentarer, så kontakt:

D-198 Knud Larsen (03 - 65 33 28)
(Arbejde: 03 - 65 14 48, lok. 266)

- Og lad os så se nogle store L-23 felter i Køge Bugt sejladserne i 1985-sæsonen !