

Bandholm havn, men derudover er det ikke nemt at finde ydre slægtslinier til faderens solide turbåde, — og dog? De normer, som man har erhvervet i barneårene er svære at kaste bort. Selv om L 23 og Bandholm 26 tilhører hver sin generation af sejlbåde og den lille nye utvivlsomt med sin mindre våde overflade og større skrogstabilitet er forholdsvis langt hurtigere, er styrefornemmelsen og temperamentet det samme. Nu om stunder skal alle kølbåde i bådblads-anmeldelser pinedød have jollepræg. Her er der mere tale om en lidt stor

sig selv. Der gives hverken falske eller ægte løfter. »Her er den båd, vi fremstiller. Er det noget for dig? — så tag den, ellers sælger vi den til en anden!« Det er ærlig snak, som ikke giver plads for nævneværdig kritik. I starten har prisen været ganske afgørende. For ca. 35.000 kr. kunne man blive godt, trygt og relativt komfortabelt sejlede. De fleste blev medbyggerbåde, og det kan ikke nægtes, at bådene bar præg af det. I dag er Aages Bådebyggeri nået til det vanskelige punkt, hvor man vil forsøge at lave en pæn færdig båd —

De fine linier med den lille formmodstand og våde overflade, kombineret med stor kølvægt giver et langt, glidende opskud, så et enkelt puf fra det læ bolværk rakte til at sætte stor'en, og i den næste vending blev der fin tid til fokken. Egentlig var jeg lidt imponeret over mig selv og mine manøvrer, indtil jeg to dage senere så et par næsten-begyndere gøre nøjagtigt det samme. 23 fod er altid en fin størrelse til forhaling og fikse havnemanøvrer, men i en L 23 er det så nemt, at det virkelig giver selvtillid. Sejlene kan bjærges i ro og mag i

med og imod. Skrogstabiliteten og pladsen må betales med en krum vandlinie og opskæringstendens. På den anden side var det umuligt at lægge båden helt ned. Specielt imponerede den på skæring med spiler. L 23 tåler masser af vind, hvis bare dens besætning kan lide at spille med musklerne.

I grov sø var der forbløffende tørt, men toppen af de mest krappe bølger slog lidt snert over ruftaget og sørgede for kolde afvaskninger. Det lykkedes kun enkelte gange at sejle vand op i det selvlænsende cockpit. Med fokken skødet i en 8's vinkel var det muligt at gå ca. 38° til vinden med kun få graders afdrift. Ved at udnytte ydersiden af vestenvindspustene kom det til at virke imponerende ud af Flakfortets havnemunding.

Det er en meget dejlig båd at være passager i under alle forhold, og de fine havnemanøvreegenskaber sikrer husfreden, men den hårde rorformelse tager noget af fornøjelsen fra rorsmanden. Spilersejlads kan med den store lugvirighed blive lidt rigeligt spændende, men er man dygtig og forudseende nok samt i besiddelse af en utrættelig besætning, må L 23 med sit Scandicap-mål på 5,2 være en af de største præmietagere på markedet.

Det er nu nok som turbåd, den har vundet sin popularitet, fordi den i så høj grad henvender sig til nye sejlere. Normalt er denne størrelse båd udpræget bedst egnet til kyst- og godvejrsejlads, men i en L 23 ville jeg ikke betænke mig på lange havgænde strækninger. Den er mini, men også havkrydser.

Rig og sejl

Den velformede 7/8 rig med lidt under 30 kvm nogenlunde ligeligt fordelt for og agten om masten er leveret af John Mast i Mosede. Det fleksible sortelokserede rør giver gode trimmuligheder. Riggen virker velfun-

Hvis ikke det var en testsejlads med belastningsprøve, ville vi have rebet storsejlet.

Riggen fra John Mast er meget fleksibel og behagelig at sejle med, men indeholder flere billige løsninger.

jolle (med køjer og pantry) med kølbådspræg.

Markedsføringen

Aages Bådebyggeri, Maribo lader nærmest bådene sive ud, men de siver hurtigt, — indtil nu 200 byggenumre på få år, med i øjeblikket 3-4 stk. pr. uge. I sig selv imponerende og næsten utroligt, når der ikke er noget forhandleret eller ofres penge på annoncer, brochurer og andre former for markedsføring.

I telefonen meddeler »Verner«, at det er ham der træffer aftalerne og Aage, der løber fra dem, men at Aages far og bror med lidt held — og hvis Storstrømsbroen, vinden og lastbilen vil, skulle kunne være fremme med en båd om et par timer. Der fremstilles yderligere en duplikeret prislister og et aftryk af en sejltegnning.

Efter alt at dømmes markedsfører L 23

og er nået op på en pæn pris omkring de 65.000. Det voksende produktionsapparat kræver mere administration til en stadig mere kræsen kundeskare. Samtidig investerer man i en ny og større båd. Det bliver spændende, om Aage, Verner og Aages far og bror kan klare den omstilling, som så mange andre har knækket halsen på. L 23 fortjener det.

Sejlegenskaber

På en ganske almindelig ladvogn, hvis hjul åndede lettet op, da de blev befriet for de ca. 1300 kg ankom »Maj-Britt« til Rungsted havn. Knap var masten sat på plads, med håndkraft i øvrigt, før jeg satte sejl for at finde en plads i den tætpakkede havn. Det er ganske spændende at rigge de sidste fald, skøder og trimlinier til, mens man driver ud .

god tid. Det lange opskud og den ubetydelige sidevindfølsomhed sørger for resten.

Jeg har nydt hvert eneste minut om bord under mange forskellige forhold, men jeg er også blevet lidt stærkere i armene. L 23 er forbløffende hård på roret og bliver ved en krængning på mere end 22-25° temmelig lugvirig. Selv om der var påsat golfkøllehåndtag som forlænger, var det sjældent muligt eller fristende at benytte den. En fast hånd eller evt. to på selve rorpinden var nødvendigt, men for den uerfarne gør det bidevindssejlads virkelig enkel. Båden søger selv op i puste- og hvis den bliver overbelastet, luver den helt op i vindøjlet og ryster sig. Når det ikke føles ubehageligt, skyldes det at evt. opskæring sker i en lang rolig bevægelse uden pludselige chok, samt at bådens størrelse jo giver begrænsede kræfter at tumle

