

L-23 KLUBBENS BESTYRELSE

Formand: Rolf Jonshøj, Italiensvej 46, 2300 Kbh. S.
Arb. 01-698822, privat 01-588680.
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.
Sekretær: Bent Slatkewitz, Øresundskollegiet, Dals-
landsg. 8, M 608, 2300 Kbh. S. 01-572150.

MEDLEMSBLADET

L-23 Klubbens medlemsblad udsendes 4-6 gange om året. Dette nummer (1/86) er skrevet og trykt i ugerne 4-5, så det kan være medlemmerne i hænde i begyndelsen af februar 1986.

Hvis du mangler gamle numre af medlemsbladet, så kontakt formanden. Vi har stadig et løbende genoptryk af de fleste gamle blade. Desuden kan du rekvirere kopier af de gamle prøvesejladser i bådpressen samt eksemplarer af vores turmåls-særtryk (Vänern, Bornholm/Christiansø/Göta Kanal).

LEJ COCKPITTEL

Er du blandt dem, der allerede nu ved lige præcis, hvornår du skal have sommerferie? Så benyt dig af det og tegn allerede nu en regnvejsforsikring: Lej et af L-23 Klubbens cockpittelte.

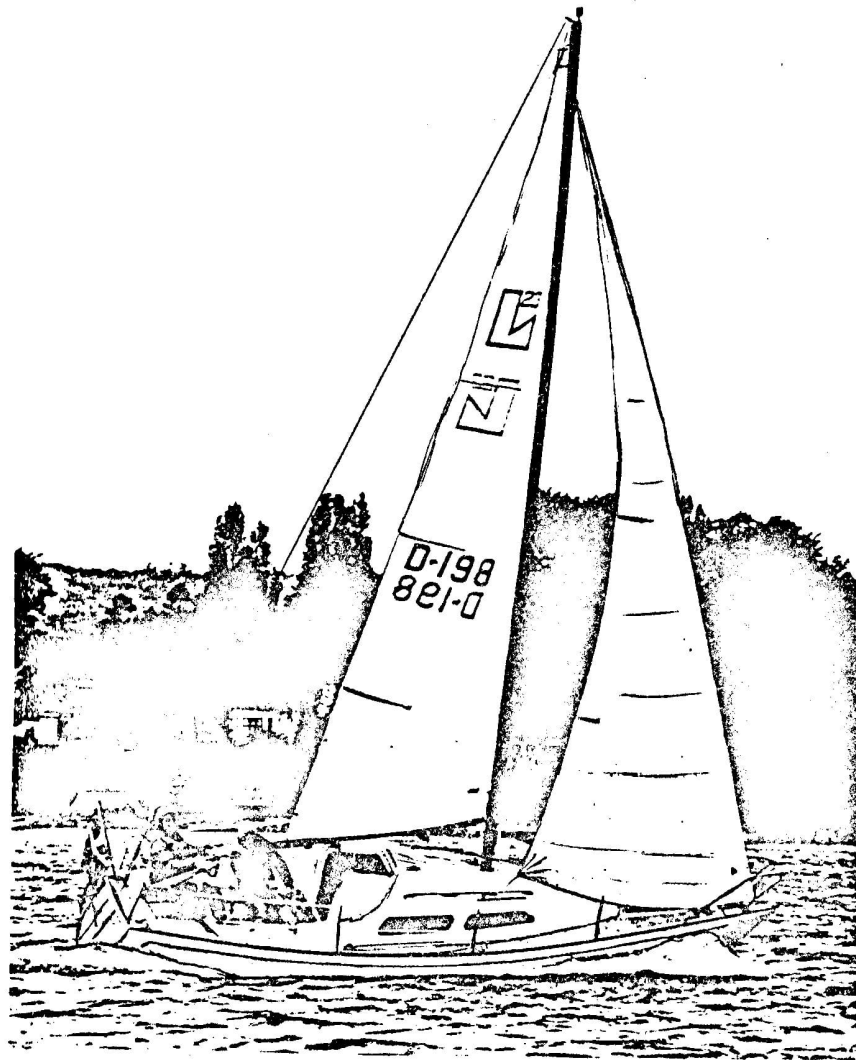
Det er store, specialsyede "kassetelte", som når fra agterstaget frem til masten. De dækker hele cockpittet og giver dig desuden mulighed for at stuve en masse grej (støvler, regntøj osv.) i tørvejr ovenpå ruffet.

Cockpittelte er hurtige at montere og lægge sammen, og de er en sand velsignelse, hvis I på sommerturen løber ind i dårligt vejr og tvinges til at søge ned om læ for en silende heldagsregn ...

Leje af telt koster 100 kr. pr. uge. Skynd dig at kontakte formanden og reserver til din sommerferie - så er I regnvejsforsikret!



KLUBBEN



Nr 1-86

Generalforsamlingen!

HUSK: L-23 Klubben holder generalforsamling lørdag 15. februar kl. 14.00 i Roskilde Sejlklub.

- Og allerede fra kl. 12.00 har vi frokost med ta'-selv-bord og derefter lysbilleder fra 1985-klassebestyrerenskab i Køge. Hvis du vil være med til frokosten (kuvertpris 65 kr. pr. person incl. kaffe), så ring omgående til bestyrelsens sekretær Bent Slatkewitz, hvis telf.nr. du finder i listen på bagsiden af dette blad.

BRUGT SEJL

Green Storsejl, 2 år gammelt, sælges. Sejlet er stadig pænt og ikke udsejlet, og når vi sætter det til salg, skyldes det at vi har vundet nye sejle i "Sjælland Rundt". Pris 1500 kr. Henvendelse D-198 Knud Larsen, 03 - 65 33 28.

BÅD SØGES

JEG SØGER en brugt L-23. Alderen spiller mindre rolle end bådens stand. Evt. kan brugt Svendborg Senior indgå delvist i handelen. Henvendelse til Arne Knudsen, telf. 09 - 17 40 33, træffes bedst mellem kl. 17 og 18.



— 10 år gammel !

Så er L-23 gået ind i sit jubilæumsår: Om få måneder har båden været produceret i 10 år, og i løbet af den periode har L-23 nået et af de højeste produktionstal, nogen dansk kølbådsproduktion har nået: Cirka 400 eksemplarer.

Ikke kun bådtypen, men også den allerførste L-23'er er "still going strong", som det hedder. Siden 1978 har den haft hjemstation ved Herslev Strand næsten inderst i Roskilde Fjord, og herfra stikker den stadig ud til togter og ræs.

Her er historien om D-1:

BYGGET I KÆLDEREN - Udspillet kom fra bådebygger Hans Aage Larsen, som efter at have fået ry som en dygtig bygger af bl. a. piratjoller, nu gerne ville igang med en kølbådsproduktion.

Han bad den kendte bådebygger og konstruktør Knud Olsen om at tegne en båd, men Knud Olsen havde travlt og foreslog i stedet sin søn Lars at prøve kræfter på opgaven. Resultatet blev L-23, konstrueret i 1975.

Det første eksemplar af den nye bådtype blev bestilt af Egon Petersen, Nakskov, som siden 1960 havde sejlet OK-jolle sammen med Hans Aage Larsen og var en af hans nære venner. Egon Petersen fortæller:

- Båden blev bygget hjemme i kælderen hos Hans Aage i vinteren 1976. Det var meningen, den skulle i vandet sidst i februar, men det var nær gået galt: Båden kunne, da den var færdig, ikke komme ud gennem kælderøren, og vi måtte afmontere dørkarmene og lægge tøj imellem båd og murværk, da båden skulle lirkes ud.

Det var om natten, D-1 kom op fra Aages kælder. Båden, som endnu manglede køl, blev lempet op på en gammel piratjolletrailer, og så gik det af sted mod Bandholm havn.

Det var et herrens vejr. Ikke særlig koldt, men regnen silede ned. Og midt i vandmasserne måtte Aage så støbe kølen fast, hvorpå en hærskare af varmeapparater blev stillet op under skroget for at hjælpe på tørringsprocessen. Det skulle gå stærkt - næste eftermiddag blev båden sat i vandet, og i den følgende tid blev den brugt til prøvesejladser med Bandholm som udgangspunkt.

NÆR HAVARI - Den første L-23'er, D-1, fik navnet "Johanne" og fik, da tingene faldt i lave, Nakskov som hjemhavn. Båden var lyseblå, dækket var malet med skridsikker decolay-maling i stedet for det senere Treadmaster, og skandækket blev kantet med teak-lister. Prisen var 32.000 kr.

Allerede tidligt på den første sæson var D-1 tæt på et havari. Båden skulle deltage i Sjælland Rundt, og Egon Petersen satte kurs mod Helsingør via Storebælt og Sejrsøbugten. Ved Sejrsø kom båden ind i hårdt vejr.

Nu afsløredes en "svipser": Det viste sig, at masten var placeret så langt tilbage på ruftaget, at den ikke var understøttet af mastestøtten i kahytten. Nu fik bådens voldsomme bevægelser og det kraftige søjletryk kahyttsloftet til at bule faretruende nedefter, og der var risiko for, at masten skulle bryde igennem ruftaget.

Der var kun een ting at gøre: For mindst muligt sejllareal drev "Johanne" ind til Havnsø i bunden af Sejrsøbugten, hvor den kom i læ og kunne få korrigeret fejlen.

I sommeren 1976 sejlede "Johanne" på ferietur rundt om Bornholm med Egon Petersen, hans hustru og deres søn.

I den blæsende sommer 1977 gjaldt togtet denne rute: Nakskov-Anholt-Sverige-Øresund-hjemad. Der var meget kryds, fortæller Egon, men båden klarede sig flot for rebet storsejl og en mellem-genua på cirka 13 kvm.

I efteråret 1977 blev "Johanne" solgt til en restauratør i Jyllinge, som imidlertid aldrig fik

sejlet i båden. Og i oktober 1978 blev D-1 atter handlet. Siden da har den haft samme ejer.

HURTIG BÅD - Idag hedder D-1 meget passende "Madam Blå" og ejes af Jens Gjerum, Roskilde. Bådens plads er ved Herslev Strand, og i de forløbne år har den især været brugt til ture og togter. Anholt, Jylland og Fyn er blevet besøgt, og så byder Roskilde Fjord og Isefjorden på bunker af andre udflugtsmuligheder.

- Men i 1985 gik vi for alvor igang med at sejle kapsejladser og deltog i næsten alt, hvad der var af aftenmatcher osv., fortæller Jens Gjerum. - Og jeg må ærligt sige: Hvis vi ikke vinder en sejladser, er det udelukkende mandskabets skyld. Båden er stadig lynhurtig og har intet besvær med at sejle sit mål hjem.

"Madam Blå" har stadig sin originale sejlgarderobe, utroligt nok. Men Jens Gjerum har hidtil sejlet nansomt, og det er forklaringen på, at sejlene holder endnu. Men storsejlet begynder nu at blive lidt håbløst og er det, der først skal skiftes ud.

Egon Petersens gamle mellem-genua på cirka 13 kvm. eksisterer også, og Jens Gjerum er meget glad for den. Næsten ingen andre L-23'ere har et sådant sejl, og klassereglerne favoriserer det heller ikke, idet det kun er tilladt at have een genua ombord under kapsejladser, og så satser man naturligvis på det størst mulige sejl. Men til tursejladser er en mellem-genua et godt bud, samt naturligvis i handicap-kapsejladser.

"Madam Blå" fremstår den dag idag som en meget velholdt båd, og træet i kahytten står smukt. Kun har Jens Gjerum i vinter måttet tage konsekvensen af nogle bylder ved køl og ror og har sandblæst disse partier, og så får "Madam Blå" ny og fin overflade.

Der er mange gode sømil tilbage i D-1.



En ivrig tysk sejler

Omkring 100 danske L-23 sejlere stiftede under 1984-klasse mesterskabet i Vordingborg bekendtskab med en ivrig tysk besætning, der markerede sig smukt på banen og endte med en placering som nr. 17 af 33 deltagende både. Måske møder holdet op igen til det kommende 1986-stævne i Skælskør. Her er historien om de tyske L-23 sejlere:

Den orange-farvede D-4 blev i juni 1976 leveret til en Maribo-sejler. Senere flyttede den til Roskilde, hvor den under navnet "Alma" ikke altid fik en lige blid behandling. Og i juni 1982 blev den så solgt til Vesttyskland og skiftede nummer til G-4 og navn til "Io".

Køber var den unge Claus-Ehlert Meyer. Han kom egentlig fra Flensborg, og her har båden også fået hjemstation, men i virkeligheden opholder Claus-Ehlert sig mest i Kiel, hvor han går på universitetet.

Claus-Ehlert og hans pige Susanne er ivrige kapsejlere og deltager i både tyske og danske sejlads i grænseområdet. De er fulde af godt humør og faldt i Vordingborg hurtigt ind i L-23 miljøet.

Men samtidig er de formentlig de mest ihærdige langturs-sejlere, vores klasse overhovedet kan opvise. Høre bare denne beretning fra en sommerfærd:

800 SØMIL HJEMMEFRA - "Da vi kom hjem til Flensborg efter "Sjælland Rundt" (i en anden bådtype) udrustede jeg min båd til 7 ugers ferisejlad.

Søndag sejlede Susanne og jeg ud af Flensborg fjord og fortsatte med at sejle de næste 4 dage og tre nætter, indtil vi kom til Borgholm på Öland. Næsten hele tiden havde vi spileren oppe.

De næste to dage fortsatte vi til skærgården, og fra Västervik havde vi en dejlig sejlad lige mod nord. I løbet af 14 timer og 50 minutter tilbagelagde vi udenfor skærgården 94 sømil. Efterhånden blev vinden så stærk, at jeg hentede spileren ned.

Tre dage senere var vi i Öregrund nord for Stockholm og nord for Norrtälje, og derfra kom vi så op til "Höga Kusten", "den høje kyst", det skønneste område, jeg har set. Den strækning tog 38 timer.

Heroppe, cirka 800 sømil hjemmefra, mødte vi en svensk ven, vi lærte at kende året før. Han sørgede for, at vi kunne deltage i en kapsejlad uden at betale gebyr.

Nu har vi tid til at kikke rundt i det dejlige landskab. Der er store fjelde op til 300 meters højde, og de bedste naturhavne man kan tænke sig. Vandet kommer ned ad fjeldsiderne, og det smager meget godt. I går var vi oppe på toppen af Sveriges højeste ø. Den er 263 meter høj, og derfra har man en fantastisk udsigt over fjordene.

Svenskerne er meget venlige, og vi i den lille båd er en hel attraktion, så vi får flere indbydelser.

Idag kommer vi til rejsens nordligste punkt, 15 dage efter afsejlingen fra Flensborg, og om 13 dage skal vi være i Stockholm, hvorfra Susanne rejser hjem. Så kommer en anden gast og sejler med mig hjem i de sidste 3 uger ..."

LÆRER SIG DANSK - Brevene, Claus-Ehlert Meyer har skrevet til L-23 Klubben, er alle skrevet på dansk, og han taler også dansk bedre og bedre.

I starten lærte han sig dansk fra danske sejlere, som han omgikkes i området omkring Flensborg Fjord. Nu er han blevet bidt af nabo-sproget og tager 4 timers dansk-undervisning om ugen på universitetet i Kiel.

Så hvis du møder Claus-Ehlert Meyer, med eller uden G-4 "Io", kan du nemt slå en sludder af med ham. Og han har helt sikkert en del at fortælle!

L23-klubben —

Stadig med i Dansk Sejlunions top

Samtidig med at Rolf Jonshøj holder op som formand for L-23 Klubben, træder han også tilbage som formand for Dansk Sejlunions kølbådsudvalg. Men i hans sted er der allerede indvalgt en anden L-23 sejler, så vores klasse bliver stadig hørt i Dansk Sejlunions top.

Rolf Jonshøj var indvalgt af standardbådklasserne som denne gruppes repræsentant i kølbådsudvalget. På udvalgets specialklub-seminar for kort tid siden opstillede L-23 Klubben så en afløserkandidat, og han blev valgt med 13 stemmer, mens en modkandidat kun fik 1 stemme.

Den nye L-23 repræsentant i kølbådsudvalget (som altså skal varetage alle standardbådklassernes interesser), er en af ejerne bag D-198, Hans Jørgensen, Køge. Han er gammel kapsejler, medlem af Køge Bugt-kredsens bestyrelse og tidligere leder af Køge Sejlklubs kapsejlsudvalg.

Der er ingen tvivl om, at Hans Jørgensen - der var en af hovedkræfterne bag 1985-klassebestyrer-skabet i Køge - bliver Dansk Sejlunion en god mand.

Tegning til sprayhood søges

Jeg vil gerne selv sy en sprayhood til min båd. Men jeg mangler en tegning eller en skabelon, som jeg kan arbejde efter. Kan du hjælpe mig? Så kontakt: D-8 Henning Wilshusen, Idalundvej 61, Hjelm, 4990 Sakskøbing. Telf. 03 - 89 01 87.

Dit nye målebrev

Indenfor de sidste uger har de fleste L-23 sejlere fra Dansk Sejlunion modtaget et girokort, der skal bruges i forbindelse med udstedelse af nyt målebrev. Det nye målebrev skal bruges i kapsejlsadsen i sæsonerne 1986 og 1987.

Bag på girokortet står instruktion om, hvordan sejleren skal forholde sig med girokortet. Vigtigst er det, at man på tro og love skriver under på, at båden stadig svarer til den stand, der var grundlaget for det gamle målebrev.

Nogle L-23 sejlere har henvendt sig til os, fordi de pludselig gav sig til at nærlæse det gamle målebrev og fandt ud af, at sejl-målene heri ikke svarede til de faktiske mål på deres sejl. I virkeligheden var et eller flere af sejlene lidt mindre end beskrevet i målebrevet.

Forklaringen er, at såfremt en båd ikke på noget punkt overskrider klassereglernes max-mål for sejl, rig osv., indskrives Dansk Sejlunion simpelthen klassereglernes max-mål i målebrevet.

Så hvis du netop nu står på nippet til f. eks. at købe ny genua eller nyt storsejl, skal det ikke forsinke dit nye målebrev. Du skal bare være 150 pct. dødsikker på, at det nye sejl holder sig indenfor klassereglernes max-mål. Når du så har fået sejlet leveret, skal du bare lige henvende dig til din lokale klubmåler med sejlet og med dit målebrev i hånden, så han kan forvise sig om, at alt er i orden.

Her er 2 gode råd:

SKYND DIG - Jo før du ryger på posthuset med girokortet fra Dansk Sejlunion, jo før kan du få dit nye målebrev, og jo mindre er chancen for at komme i klemme ved f. eks. tilmeldingen til Fyn Rundt, der jo falder vældig tidligt.

SPØRG BARE - Er du i tvivl om noget, så spørg bare enten din lokale klubmåler eller L-23 Klubben. Du kan også forsøge Dansk Sejlunion, men de har begrænset telefontid og kan sommetider være svære at komme igennem til.

Anbefalet i DS-pjece

Fra februar 1986 er L-23 en af de både, Dansk Sejlunion peger på, når vordende kølbåds-ejere skal rådgives om køb af bådtype. Sammen med 17 andre klassebåde har L-23 hermed, så at sige, fået Dansk Sejlunions "blå stempel".

Det sker i en ny pjece, "Valg af Kølbåd", som Dansk Sejlunion udsender samtidig med åbningen af årets båd-udstilling i Bella Centret. Den bliver trykt i 5.000 eksemplarer og vil dels blive uddelt under Bella-udstillingen, dels udsendt til alle interesserede i de kommende år som en håndsrækning fra Dansk Sejlunion.

Netop lanceringen af den nye pjece samtidig med Bella-udstillingen (hvor Dansk Sejlunion har egen stand) kan måske af nogle opfattes som lidt af en provokation. Og måske er det heller ikke helt forkert.

Bella-udstillingerne sker på branchens betingelser, og i årenes løb har vi flere gange oplevet, hvordan folk i båd tanker er blevet lokket af reklamebrøl til at købe bådtyper, der ikke i længden kunne leve op til alle sælgergloserne. Almindelig information har manglet.

"Valg af Kølbåd" udgives på sejlernes betingelser og med styrke i de erfaringer, der er gjort med en række bådtyper. Følgende både har været valgt ud til pjecen:

- Klassebåde med DM: Folkebåd, IF, Yngling, H-båd, KDY 15 kvm. Juniorbåd.
- Klassebåde med DS-klasserestterskab: Spækhugger, L-23, Grinde, Polaris Drabant, Drabant 22, Scan-Kap 99, X-79, Aphrodite 101, BB 10 Meter, Ylva.
- Klassebåde med høj sportslig aktivitet, men uden DM eller DS-Klm.: International 806, Ballad, Drage.

Vil du gerne have pjecen, kan du henvende dig til Dansk Sejlunion (02 - 45 55 55).

FÅ SEJLENE MÅLT

Sejler du kapsejls i rene L-23 klasseløb? Vil du med til årets klasserestterskab? Så skal dine sejl selvfølgelig overholde klassereglerne. Det kan du selv kontrollere, men desuden udfører vi i L-23 Klubben sejlmaalng. Dels som et tilbud til dig, dels som obligatorisk foranstaltning i forbindelse med det årlige klasserestterskab.

Tegnet på, at L-23 Klubben har målt og godkendt en båds sejl, er at klubbens stempel findes på hvert sejl.

Når vi mødes til klasserestterskab, skal alle både på banen have stemplede sejl. Vi kontrollerer, om sejlene er stemplede i forvejen, og hvis de ikke er det, tager vi målebånd og klassereglerne frem og går igang med arbejdet.

Du kan lette arbejdet meget både for dig selv og for os, hvis du i løbet af de kommende måneder kontakter os og spørger, om vi kan måle dine sejl og stemple dem. Så er tingene i orden, når vi mødes til klasserestterskab i Skælskør, og vi kan alle slappe lidt mere af.

Hvis en båd ikke bærer L-23 Klubbens stempel, er det ikke nødvendigvis et tegn på, at sejlene ikke er lovlige. De er blot ikke efterkontrolleret af klubben. Men bådens ejer er ansvarlig for, at sejlene overholder klassereglerne, og hvis båden i et rent L-23 klasseløb bliver grebet i at sejle med et storsejl med for stor kappe, kan der lægges protest med henvisning til klassereglerne, og båden vil blive diskvalificeret.

(For stor kappe kontrolleres ved at måle storsejlets bredde på 1/2 og 3/4 højde.)

Altså:

RING GERNE TIL OS OG BED OM SEJLMÅLING. SNART !