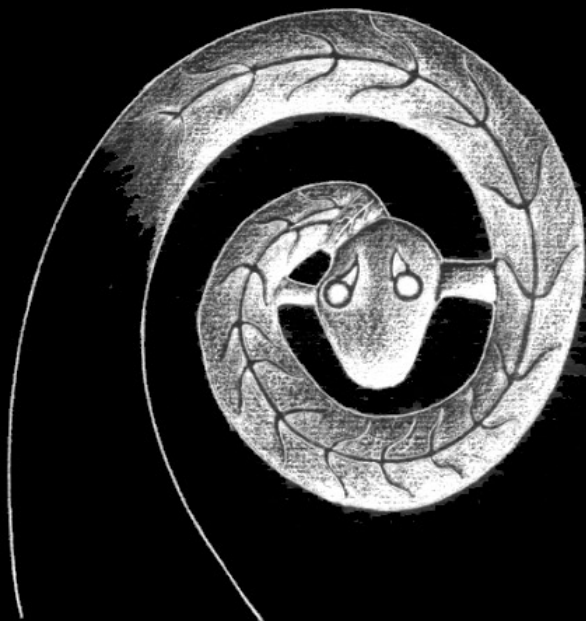


# ALT

---

for rå-sejlere



*Tegningen er Jens Riises rekonstruktion af stævne-spidsen fra Osebergskibet. Det er kun lidt over halvdelen af stævne-spidsen der er bevaret, men det er nok til at man kan se at stævnen viser et slangehoved og det passer godt til den ormekult der blev dyrket i vikingetiden, tænk bare på Orlav Tryggvasons berømte skib Ormen den Lange.*

"Alt for rå-sejlere" er et medlemsblad for medlemmerne af Skibslaget "Åfjordsbådene". Oplag: 300 stk.



Næste deadline: 19. april 2001



Redaktion:

Janne Danielsen 86 74 38 68  
Dieter Skovbo Johannsen 86 19 22 17  
Abelone Bregninge 86 19 49 39  
Mette Meilandt 86 12 79 07  
Jens Jacobsen 86 28 04 18  
Marie Luise Nørrelykke 86 77 09 81

Skibslagets automatiske  
telefoninformationsservicetjeneste:  
24 66 70 43 (mobiltakst)

Indlæg sendes til:

Jens Jacobsen  
Råhøjvænget 29  
8260 Viby J  
eller på e-mail-adressen:  
redaktionen@skibslaget.dk

Skibslaget Åfjordsbådene  
v/ Palle Skovbo Jensen  
Tousvej 98  
8230 Åbyhøj  
86 25 94 44  
GIRO: 692-0004

Indlæg modtages på diskette til mac eller pc, gerne i Word eller WordPerfect.  
Eller som e-mail til adressen: redaktionen@skibslaget.dk  
Alt For Raasejlere ONLINE: <http://www.skibslaget.dk>

## Åfjordsbådenes bestyrelse

*Formand:*

Per Knudsen 23 60 42 38

*Næstformand:*

Johannes H. Sørensen 86 93 74 90

*Kasserer:*

Palle Skovbo Jensen 86 25 94 44

*Menige medlemmer:*

Torben Ammitzbøll 64 77 17 17

Niels Henriksen 86 19 47 12

*Sekretærer:*

Rikke Duve 86 25 94 44

Mette Meilandt 86 12 79 07

*Suppleanter:*

Dieter Skovbo Johannsen 86 19 22 17

Ingrid Johannsen 86 19 22 17

## Søblomstens skippere:

Per Knudsen 23 60 42 38

Søren Knudsen 86 92 91 94

Johannes H. Sørensen 86 93 74 90

Janne Danielsen 86 74 38 68

Jørgen K. Eriksen 65 32 21 00

Sille Aaes 86 19 80 64

Palle Skovbo Jensen 86 25 94 44

Torben Ammitzbøll 64 77 17 17

Rikke Duve 86 25 94 44

## Blaaheias skippere:

Per N. Knudsen 23 60 38 42

Søren N. Knudsen 86 92 91 94

Johannes H. Sørensen 86 93 74 90

Søren Dannemand 86 76 10 14

Torben Ammitzbøll 64 77 17 17

Anders Gertsen 0047-73851303

Sille Aaes 86 19 80 64

Jørgen K. Eriksen 65 32 21 00

Palle Skovbo Jensen 86 25 94 44

Rikke Duve 86 25 94 44

Erik Larsen 23 61 51 64

Sneen er smeltet  
Og hiver i fugten  
Vinden den blæser  
Liv ind bugten

To både der venter  
På maling og tjære  
Vi alle må komme  
Og smøre og bære

Luk vinduet op  
Og hør os kalde  
Kom ned på havnen  
- vi hjælper alle



## Kære rå-sejler

Så er det tiden til at vi lukker lugerne op og langsomt bevæger os ud i det friske for-forårsvejr. Lidt sne kan vi komme ud for endnu, men det er bare de sidste krampetrækninger fra en vinter der har svært ved at slippe os. Det bliver ikke svært for os at slippe den et godt stykke tid.

Som der står i digtet på øverste halvdel, er der jo som bekendt en del pligter der kalder, også i år.

Vores 2 både skal smukkeseres og gøres i stand. For dette er der sat nogle datoer i vores kalender inde i bladet. Vi vil kraftigt opfordre alle til at møde op til nogle hyggelige dage i venner & families skød.

Det er også tid til en generalforsamling, hvor vi igen i år har en del forskellige ting på programmet. Der er blevet arrangeret en fest efterfølgende som der hører til enhver arbejdsweekend i verdens bedste skibslag.

Med ønsket om et dejligt for-forår ønsker vi hermed læseren god fornøjelse med bladet.

Redaktionen



## Et lille skrift om roningens ædle kunst

Af Gunnar Eldjarn og Jon Godal

Oversat og bearbejdet af Jens Jacobsen

### Generelt.

Følgende gennemgang er baseret på Gunnar Eldjarn og Jon Godals grundværk "Nordlandsbåten og Åfjordsbåten" (herefter "NoÅ") bind 1, kapitel 4, men er fordansket og tilrettet vort skibslag, således at der særligt er lagt vægt på roteknikker der gælder for roning med fembøringer som Søblomsten og Blaaheia. Det vil sige at der ikke er omtalt teknikker og åreplaceringer i andre bådtyper som f.eks stor-halvfjer-rømning med haus-keip, fying, færing, lestabåd, seksring og lignende. Dersom viden derom ønskes, henvises der til "NoÅ".

### Årernes antal og placering

Under sejlads, og ofte også i havn, ligger årerne på Søblomsten fremme i båden med årebladene ved siden af stævnen, eller midtskibs også med årebladet fremad. På Blaaheia ligger årerne i årekassen i bagbords side.

Søblomsten har 6 årer: 4 fremme i båden og to bagest i hammelrummet. Blaaheia har 10 årer: 6 fremme i skibet, 2 midtskibs og 2 bagest i hammelrummet.

### Åretollen

Under roning ligger årerne i åretollen. Når årerne skal i vandet tager man åren i håndtaget og vipper årebladet ud over rælingen og trækker åren udvendigt på båden indtil den ligger op ad åretollen. Her løfter man i håndtaget så åren kan vippe ned i åretollen. Omvendt gælder det når åren skal ud af åretollen og på plads og i orden: Man løfter åren i håndtaget - mens årebladet ligger i vandet - så åren kommer op over åretollen, og trækker åren lidt frem i båden og ned igen, så åren kommer ud af åretollen og ned på rælingen. Det sker i een enkel og hurtig bevægelse.

Derefter kan åren drejes - håndtaget trækkes lidt bagud i båden og årebladet kan vippes indenbords. Er der ikke meget plads, f.eks i havn, kan man undlade at vende åren, men istedet gøre følgende: Når åren er vippet ud af åretollen og således ligger på rælingen foran åretollen, med årebladet på skrå efter båden, trækker man håndtaget frem i båden og med den anden hånd vipper man årebladet ind over rælingen, så årebladet kommer til at ligge bagud. Det er meget vigtigt at få åren ud af åretollen straks efter endt roning, og specielt under havnemanøvrer er det vigtigt at kunne teknikken med at få åren hurtigt ud af åretollen: "Det høyrer til det fælaste ein kan sjå når årene berre er dregne inn i båten og lagde ned utan å få dei utom tollepinnane. Liggande slik risikerer ein både brotne årer, brotne tollepinnar og kløyvde tollklossar eller vaterbord. Fy, så stygt!"

Og husk: Årerne skal aldri løftes til lodret! Årerne er lange og tunge og er slet ikke skabt til at håndteres i lodret position.

### Siddestilling

Både Blaaheia og Søblomsten er så brede at man ror "mann i år" og sidder "to i toft" og ror med hver sin åre, i modsætning til de smallere både som f.eks færingen, hvor een mand sidder midt på toften og har en åre i hver hånd.

Man sætter sig ca en trediedel inde på toften med ryggen mod stævnen og benene strakt bagud i båden. Fødderne placeres med en god halv meters afstand. Knæene skal være let bøjede. Fødderne støtter imod tiljerne<sup>1</sup>. "Det er all grunn til å lægge den største omtanken i at føtene får den rette plasseringa." Stemmer man fødderne imod spanter, tofter eller lignende, vil disse hurtigt blive slidt. Det er tiljerne der skal slides, ikke båden! "Den båten som dei utslitne tiljene høyrer heime i, ser nesten ubrukt ut!"

<sup>1</sup>Tiljer: Det løse gulv i bunden af båden.

### Udgangsstilling

Ryggen skal være ret. Overarmene hænger ned langs siden, underarmene peger vandret bagud i båden og hænderne har et let greb om årens håndtag. Nu er vi klar til at ro.

### Start på et åretag

Roning begynder ved at man strækker armene frem foran sig forholdsvis hurtigt, og samtidig bøjer ryggen lidt fremover. Så løfter vi armene så årebladet går ned i vandet, stadig med armene strakte. Derpå retter vi ryggen og trækker til.

Det kan måske virke lidt overdrevent at skulle bøje sig fremover først, men man får det stærkeste åretag fra man sidder ret op og ned til man er så udstrakt at årene ligesom vil ud af vandet af sig selv. Da ligger man tilbagelænet med kroppen med måske omkring 30 grader i forhold til lodret. Er båden i god fart går der lidt tid fra åren kommer i vandet og til ryggen er ret op og ned. Tid til ligesom at få "fat" i vandet. Sætter man åren i vandet uden at bøje sig fremover først, bliver åretaget afkortet.

### Lårmusklerne er stærkest

Den typiske fejl er nu at trække med armene, men "det blir inga rokraft av slikt". De stærke muskler i kroppen er lårmusklerne, og det er dem der skal bruges når der roes. Armene skal forblive udstrakte og hænge som stramme tovstykker fra skulderen til åren

### Sædvanlige fejl for uøvede

Årene på Søblomsten og Blaaheia er overdimensionerede i forhold til årer på mange andre Åfjordsbåde. Vores årer er noget kraftigere, og kan derfor holde til mere. Med "rigtige" Åfjordsårer vil en uøvet roer risikere at knække åren hvis han tager lidt for hårdt fat - særligt når båden ikke er oppe i fart endnu er det en typisk begynderfejl at rykke for hårdt i åren.

### Træk op i armene

Længden af åretaget kommer vi nærmere ind på i afsnittet om forskellige ro-tempi.

Man læner sig bagud så langt som fart og rotakt tilsiger. Når åretaget skal til at afsluttes løsnes musklerne i lårene, man puster ud og trækker sig op i armene til siddende stilling igen. Det gør man



ved let og uanstrengt at føre armene ind imod mellemgulvet. På den måde får man også givet "løfte-energien" til båden. Ingen del af åretaget skal sløses bort. Taget afsluttes samtidig med en let og løsnende bevægelse. Hos den der er god ser dette mere ud som et dansetrin. "Det er lett å skilje den gode roaren frå den mindre gode akkurat i denne detaljen".

### Afslutning af åretaget

Vel oppe i retsiddende stilling puster vi roligt resten af luften ud af lungerne. Mange vil afslutte åretaget med et lille ryk. De gamle siger at dette



er en fejl. Man får ikke den sugende kraft og den jævnt pulserende rytme hvis man afslutter med dette ryk.

Åretaget afsluttes med at åren hviler i udgangsstillingen. Hvor længe man hviler afhænger af den takt der roes i. Så strækker man armene igen, og hele processen begynder forfra. Når roerne er kommet i fart, er "sam-roede" og træuede, bliver roning en slags væremåde hvor kroppen hviler i rytmen og man på den måde kan holde den gående længe.

### Hvem sætter takten?

Takten bliver justeret i den afslappede stilling imellem åretagene. Der skal der ikke bruges energi på justeringen, musklerne er ikke spændte.

Det er til hver en tid den bageste styrbords åre der giver takten, tag-åren. Vi plejer dog i skibslaget at lade den bageste styrbords åre *foran* masten være tag-åre, dvs at når årerne i hammelrummet også er i vandet er det ikke hammelrums-åren der giver takten.



## De fem grundtakter i roning

Der findes fem grundtakter i roning, som her skal omtales:

- Almindelig roning
- Havroning
- Småroning
- Andøvsroning (at holde båden i vinden med årene, typisk under fiskeri)
- Hammelroning, eller at hamle.

### Almindelig roning

Almindelig roning svarer til den takt der er omtalt ovenfor. Det er en kraftig roning, men har ikke specielt lange tag, som vi skal se nedenfor under beskrivelsen af havroning. Med almindelig roning kommer man ikke helt ned at ligge, og pausen mellem åretagene er bare en kort markering der varer 1,5 - 2 sekunder.

### Havroning

Dette er det rotempo man benytter på havet. Når båden kommer udenfor havn eller ankerplads slår man over i havroning. "Då ligg dei langflate. Fremover og bakover strekker dei seg så langt dei kan". Det lange tag bliver

kompenseret af, og yderligere markeret, ved det lange hvil. Hvilet kan vare fra 2,5 sekunder og opefter.

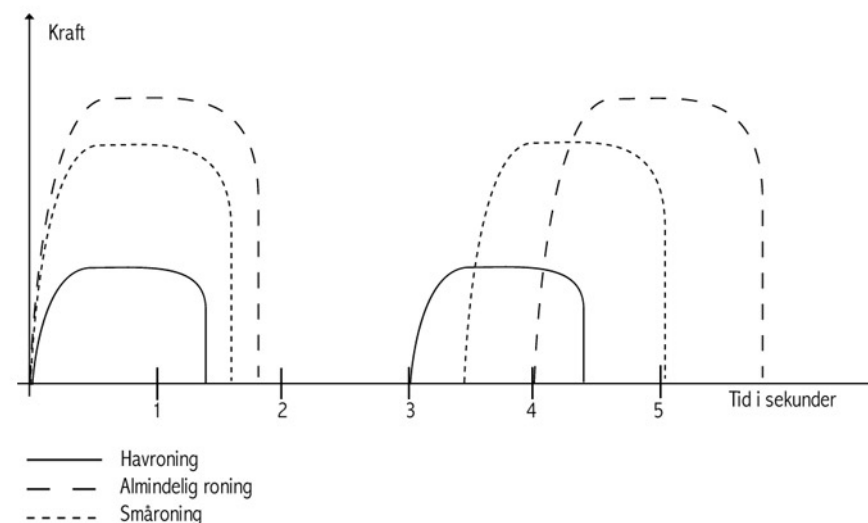
Hensigten med så langt et tag ses tydeligt når der er høj sø; så er det svært at holde takten. Ro-rytmen bør være sådan at man får tid til at justere sig. At ro i utakt er både anstrængende og ineffektivt.

Det kan også hælde at tiden imellem åretagene skal justeres efter søgangen. Tagene kan blive lidt ujævne af det, men rytmen bør være sådan at tag-åren kan styre denne uden at det opleves

gående i time efter time. De gamle kunne ro døgnet rundt. Det berettes om folk der har roet fra Lofoten til Tromvika i Troms uden pause. Så havde de en brødske på toften så maden var let at få fat i. "Dæm to' se ei tugga mellom takan. Dei kom fram på tredie døgnet. Dei ville heim."

### Småroning

Dette er en let roning som bruges når man bare skal holde farten i båden. Man bøjer sig ikke helt frem og læner sig ikke helt tilbage. En større del af roning bliver med armene. De fleste,



som anstrængende for roerne.

Når tag-åren endelig går i vandet skal alle gå til den og holde taget så længe de overhovedet kan. Så hviler de og venter på næste chance. Dette er selvfølgelig lidt overdrevet, men siger alligevel noget karakteristisk om havroning. Det lange åretag sikrer at båden kan holde farten selvom pausen imellem åretagene bliver langt.

Den langsomme rytme gør at roerne får god tid til at hvile imellem hvert tag. Musklerne løsnes og blodet kan cirkulere. Med havroning kan man derfor holde den

der endnu ikke har lært at ro rigtigt, småror. "Gamlekarane ville truleg seie: "Dem rodd itj, dem berre droppa årin nedi sjøen"".

En variant af småroningen er jolleroning, som vi kender fra Dunken og Ejnars Øsekar. Jollerne er små og årerne er korte. Det kan ikke lade sig gøre at strække ud med lange seje tag som man gør i bådene. Man kan bare tage et kort tag med ryggen, så er det med at trække til med armene. Det bliver små korte tag, hvor hele åretaget er afviklet på mindre end tre sekunder.





## Andøvsroning

(at holde båden oppe i vinden med årene)

En særlig roteknic der knytter sig til selve fiskeriet med bådene er andøvsroning. Det er *andøveren* der sørger for at båden til enhver tid er hvor den skal være når der fiskes, nemlig det rette sted i forhold til garnet eller snøren, eller dér hvor fisken er.

Andøvsroeren skal være en udholdende roer for årerne skal nemlig være i vandet hele tiden. Man læner sig næsten ligeså langt bagover som ved almindelig roning, men så snart åretaget er ovre skal åren i vandet igen. Der er altså ingen pause imellem tagene. Selve taget er langsomt og meget længere end de andre rotakter. Meningen med andøvsroningens konstante og vedholdende roning er at forhindre at båden lægger sig på tværs. Ved at holde båden helt lige imod bølgerne hele tiden, sparer andøveren sig for megen slid. Sådan sad fiskerne dagen lang.

## Hammelroning

At hamle er det samme som at skubbe fra sig under roning. I hammelrummet hamler man normalt, når båden roes fremad. Men også ved de andre årer kan man hamle, nemlig ved at skubbe åren fra sig i vandet istedet for at trække den imod sig. Når man her hamler ror man baglæns. Skal man lave en tallerkenvending hamler man i den ene side af båden og ror i den anden side. Når man hamler får man slet ikke på samme måde som under roning udbytte af benmusklerne. Istedet er det kropsvægten der har betydning. Udgangsstillingen er med en fod frem og en fod ind under toften man sidder på. Man løfter åren mod bryskassen så årebladet kommer i vandet, og presser sig med fuld kropsvægt fremad. Mens man står foroverbøjet afslutter man hammeltaget ved at strække armene. Det sidste puf udnyttes til at skubbe sig op i hvilestilling.

## LOGOMOTIV

### -SIDSTE CHANCE TIL DE KREATIVE !!

Alle logo'er der skal være med i vores

1 1/2 år lange logokonkurrence skal være Logoudvalget i hænde senest fredag d. 16 marts 2001.

På generalforsamlingen den efterfølgende dag bliver vores nye logo præsenteret.

Logo'er sendes analogt eller digital til:

(snailmail)  
Dieter Skovbo  
Nørrebrogade 14, 1th  
8000 Århus C

(e-mail)  
skovbojohannsen@mail1.stofanet.dk

Logoudvalget



Skibslaget Årfjordsbådene

## Historien om Blaahaieas sommertogt 2000.

### Del 1: planlægningen

*Blaaheia var på "langtur" til Østersøen i sommeren 2000. Senest er turen blevet evalueret med en spørgeskemaundersøgelse. Men den var kun det allersidste kapitel i en lang historie, der startede allerede i 1998, og som måske handler meget mere om hvordan skibslaget vil eller kan udvikle sig. Læs historien om planlægningen af langturen her, (og læs om undersøgelsen andetsteds i bladet).*

Af Niels K. Henriksen

Dengang Blaahaiea blev bygget (1995) var en af ideerne at bygge en båd, der var lidt større end Søblomsten, især med henblik på at kunne sejle længere togter end hvad der var muligt med Søblomsten. Siden er der gået nogle år, hvor Blaahaiea blev sejlet en del og f.eks. har været i både Norge og Sverige. Men endnu efter et par års sejlads var det ikke rigtig blevet til noget med en ordentlig langtur, selv om der nok havde været fablet en del om det.

### De første planer.

Planerne begyndte for alvor at tage form for ca. 2½ år siden. I efteråret 1998 rumstede forskellige initiativer, og i løbet af vinteren '98/'99 etablerede der sig et langtursudvalg. Denne gruppe holdt i hvert fald et møde d. 16 januar 1999, hvor 20 mand mødte frem (Alt for råsejlere, 1999 Nr. 1). På dette møde var der oplæg fra bl.a. Per Knudsen, Steen Forum, Morten Warrer og Jens Riise. I flg. referatet har Steens oplæg handlet om det daværende Blaahaieas placering midt i mellem faserne "spiring" og "vækst" i den efterhånden kendte foreningslivscyklus: "spiring" - "vækst"

- "blomstring" (Steen skal have skrevet om dette i Alt, 1998 Nr. 2, men dette nummer har jeg desværre ikke). Som konsekvens heraf konkluderede man, at mulighederne for en langtur bestod i at enten tog en gammel, hård kerne af sted uanset hvad, eller også satsede man på "planlægning og uddannelse" - uddannelse af nye medlemmer (til dygtige råsejlere) og grundig planlægning af en langtur. Pers oplæg handlede om de krav til skib og besætning, som en langtur ville stille. M.h.t. besætning blev der tænkt på lange sejlads (indtil flere døgn), hvor der blev sejlet i hold, og på at det ville kræve en del af folk hvad angår sociale og sejlsmæssige evner.

### Uddannelse og planlægning.

Det blev besluttet at det eneste rigtige var at satse på uddannelse og planlægning, og man konstaterede, at et problem var at holde på nye medlemmer, og at dette muligvis hang sammen med at tingene kørte "som i gamle dage". I dette referat står der også at Per, Torben A., Søren Dannemand, Søren K., og Johannes havde en formel (intern) uddannelse klar til skipperne, halskarle og gaster i forårssæsonen 1999. Så vidt jeg husker, er det herfra, at begrebet "Sørens sejlerekole" (og de nu heden-gangne logbøger) stammer. Desuden var det også her, at ideen om at skelne mellem "decideret sejlerekole" og "hyggeture" opstod. Derefter var der oplæg om mulige ture, og følgende ideer blev nævnt: Rundt om England og Skotland, Østersøen, Lofoten, Shetlandsøerne og Middelhavet, og man konkluderede at England, Østersøen og Norgeskysten var det mest realistiske. Det blev også drøftet efter hvilken procedure det skulle besluttes at prøve at lave en langtur, og resultatet blev, at man skulle arbejde målrettet i foråret 1999 og så tage endelig stilling til om skibslaget (Blaahaiea) var modent til en langtur på en ekstraordinær generalforsamling i efteråret 1999.



## Afklaring af mål: Østersøen!

På generalforsamlingen d. 13. marts 1999 blev det ved afstemning besluttet at målet i sommeren 2000 skulle være Østersøen. Dette blev bestemt efter en rimeligt kvalificeret debat, hvor vores almindelige kapacitet til at gennemføre et længere togt blev taget i betragtning - de to alternativer: Lofoten og England var blevet fremlagt, men det blev konkluderet, at dette nok var for stor en mundfuld for vore skibslag. Det daværende Østersø-projekt gik ud på at nå til Skt. Petersborg. Denne generalforsamling vedtog langtursgruppens forslag om at se laget an efter sæsonen 1999, og så beslutte en langtur endeligt ved en ekstraordinær generalforsamling i efteråret.

## Den "endelige" beslutning.

Læser man i gamle ALT for Råsejlere ser det ud til at det store debateme i sommeren og efteråret 1999 var sammenlægningen af de to gamle skibslag. Dette skete som bekendt ved en serie generalforsamlinger i efteråret 1999, der sluttede med at det nuværende skibslag blev stiftet d. 20 november 1999.

Det ser imidlertid ud til at ideen med at evaluere sæsonen 1999 og tage en debat om skibslagets forberedthed på en langtur druknede i forberedelserne til sammenlægningen af de to skibslag. Blaaheias sommertogt blev ganske vist evalueret ved et bestyrelsesmøde d. 13. august 1999 (ALT 1999 Nr. 4), men perspektiverne for langturen blev overhovedet ikke nævnt. Tværtimod ser det ud til at projektet på dette tidspunkt havde så meget inert, at det havde været svært at stoppe op og spørge om vi overhovedet var klar.

Et eksempel på dette var et "langfartsmøde", der blev holdt d. 20. august 1999, 20 personer var tilstede. Af referatet (ALT, 1999 Nr. 4) fremgår det, at Skt. Petersborg var ambitionen, men det var oppe at vende, at det ikke nødvendigvis var et must at komme helt til Petersborg, og at selve det at "sejle i Østersøen" eller "sejle langtur" kunne

være et mål i sig selv. Man diskuterede om det hele skulle være 15 eller 17 uger, om man skulle have en følgebåd eller en udenbords motor og evt. en følgebil til transport frem og tilbage. Det blev foreslået at sætte den maksimale størrelse på besætning til 12. Argumenterne dengang m.h.t. sejlperioder var at 3 var for meget for nye og af hensyn til folks øvrige sommerferieplaner, men at 3 ville give større fleksibilitet og kontinuitet. Man vedtog en blanding af 2 og 3 ugers perioder og var enige om en stram tilmeldingsprocedure. Spørgsmålet om at bruge erfaringerne fra sommeren 1999 til at vurdere det realistiske i disse planer blev slet ikke taget op.

Nedlæggelsen af "Skibslaget Storfembøringen" (Blaaheia) krævede i flg. de daværende vedtægter to ekstraordinære generalforsamlinger, og de fandt sted hhv. d. 9. oktober 1999 og d. 20 november 1999. I flg. referatet fra d. 9 oktober 1999 (ALT, 1999 Nr. 5) ser det ud til at generalforsamlingen uddelegerede det til langtursudvalget, at træffe den endelige beslutning. Af referatet fra generalforsamlingen d. 20 november 1999 (ALT 1999 Nr. 6) fremgår det at det er besluttet at forsøge at gennemføre turen. Denne beslutning må altså så være blevet taget formelt af langtursudvalget på et eller andet tidspunkt mellem de to generalforsamlinger - eller også er den slet ikke blevet taget formelt.

## Götakanal-ideen.

Det næste møde i langtursudvalget, som man kan læse om i ALT (1999 Nr. 6), er et der blev holdt d. 9 november 1999. Her begyndte der at ske interessante ting: Planen var nu at komme frem til Østersøen gennem Götakanalen (!) startende med uge 24 (d.v.s. lørd. d. 10 juni 2000). Det skønnedes at det ville tage 3 uger at komme til Linköping på denne måde. Tanken var så herfra at være tilbage i Århus efter 9 uger, eller evt. efterlade båden i Linköping eller Göteborg, hvorfra et udrykningshold af en slags så kunne have hentet den

i september. D.v.s. at idealet nu var et 12 ugers togt. Desuden enes man om at målet nu ikke længere var Skt. Petersborg, da kun ét sejlhold ville have fået glæde heraf. Det handlede herefter "bare" om at "komme ud og sejle langt". M.h.t. skippersituationen var Per dengang indstillet på at tage 5 - 6 uger, Jørgen var interesseret i at tage de 2 første uger efter kanalen. Derudover var ingen skippere taget i ed; Søren K., Johannes, Anders, Torben A. og Erik blev nævnt som mulige. Deltagertallet blev sat til 14 med mulighed for at skipper kunne dispensere op til 15. En PR og en sponsor-gruppe var ikke gået i gang endnu, da projektet endnu var for ukonkret til at kunne sælges. M.h.t. spørgsmålet om motor var meningerne stærkt delte mellem et fundamentalistisk synspunkt, der var imod motor under nogen form over for et mere pragmatisk synspunkt, der mente at en motor ville kunne give mere fleksibilitet i forhold til f.eks. vindstille og snæver skærgård. Endelig blev det bestemt at tilmeldingerne skulle starte d. 1. januar 2000 med et depositum på 150 kr. og at rest beløbet skulle være betalt inden d. 1. maj. Et udkast til en sejlplan forelå her.

Ved et bestyrelsesmøde d. 18. januar 2000 ser det ikke ud til at situationen har ændret sig meget. Per var indstillet på at tage de sidste 3 uger som skipper, og Erik, der var til stede, lovede at give besked om sin medvirken inden d. 15. marts. Langturen blev sat på som punkt på generalforsamlingen d. 18 marts 2000.

## Flere indskrænkninger.

Men ved generalforsamlingen d. 18 marts 2000 var der opstået en ny situation, idet Per var blevet optaget på en søfartsuddannelse i Skagen og derfor overhovedet ikke kunne sejle i sommeren 2000. I det hele taget var situationen nu præget af yderligere indskrænkninger: Dels var der Per, dels var det da indkomne antal af tilmeldinger faretruende lavt. For at gøre en lang

historie kort, så endte det i løbet af de følgende uger med, at planen om Götakanalen blev opgivet, fordi ingen af de mulige skippere var interesserede. For at give et indtryk af situationen vil jeg blot nævne: at det på generalforsamlingen blev foreslået at sejle båden så langt mod øst som muligt i forbindelse med en udlejning i uge 21 (vi havde så måttet undvære den i Århus i hele juni måned); at der havde været drøftet et koncept om at Götakanalen var familievenlig, men at Väneren sås som et problem i forhold hertil; at det også blev fastholdt, at ideen om en langtur skulle bevares og med denne også princippet om lange påmønstringsperioder; og endelig at en rundsendt seddel tydede på, at der ikke var interesse for 3 ugers påmønstringsperioder. Der var kun 26 til denne generalforsamling, og det blev vedtaget at overlade det til et langtursmøde, der siden blev holdt d. 29 marts 2000 at lave et forslag til endelig løsning. Jeg har ikke kunnet finde noget referat fra dette møde, men det ser ud til at det har været her, at den sejlplan blev lagt, som blev offentliggjort i ALT (2000 Nr. 2), og som faktisk også blev fulgt.

## Rokader til sidst.

Den sejlplan der blev offentliggjort i april-nummeret af ALT, så således ud m.h.t. skippere og antal tilmeldte: Uge 26+27: Jørgen + 3 tilmeldte Uge 28: Erik + 2 tilmeldte Uge 29+30: Erik + 14 tilmeldte Uge 31+32: Anders + 3 tilmeldte Uge 33+34: Jørgen + 8 tilmeldte Dette billede ændrede sig imidlertid drastisk i løbet af forsommeren. P.g.a. et sammenfald af hensyn til arbejde og økonomi, gamle og nyopståede kæresteforhold, samt diverse bindinger mellem folk, der gerne ville sejle med hinanden, skete der det, at stort set alle tilmeldte til uge 29+30 enten meldte fra eller skiftede til andre uger. Resultatet var, at uge 29+30 i starten af juni var så kritisk underbemandet, at det blev overvejet at aflyse dem.



| Dag/Tid               | Arrangement                                           | Sted      | Kontaktperson              |
|-----------------------|-------------------------------------------------------|-----------|----------------------------|
| <b>Marts</b>          |                                                       |           |                            |
| Fredag d. 2.          | Fredagsværksted m. båd- og sejladsteori v/Per Knudsen | TSH       | Palle: 86 25 94 44         |
| 9., 10. og 11.        | <b>Klargøring af Søblomsten</b>                       | TSH       | Johannes: 86 93 74 90      |
| Lørdag d. 17.         | <b>Søsætning af Søblomsten</b>                        | TSH       | Johannes                   |
| Lørdag d. 17.         | <b>Generalforsamling</b>                              |           |                            |
| Lørdag d. 17.         | DJ-Fest                                               |           | Mille & Mette: 86 12 79 07 |
| Torsdag d. 22 kl. 17  | Dagsejlads                                            | TSH       | Palle: 86 25 94 44         |
| Torsdag d. 29 kl. 17  | Dagsejlads                                            | TSH       | Palle                      |
| Fredag d. 30. -       | <b>Klargøring af Blaahaiea</b>                        | Beddingen |                            |
| <b>April</b>          |                                                       |           |                            |
| Søndag d. 1.          | <b>Klargøring af Blaahaiea</b>                        | Beddingen |                            |
| Torsdag d. 5. kl. 17  | Dagsejlads                                            | TSH       | Palle                      |
| Torsdag d. 12 kl. 17  | Dagsejlads                                            | TSH       | Palle                      |
| Tirsdag d. 17. kl 16  | Sejlerskole 1. gang                                   | TSH       | Søren: 86 92 91 94         |
| Torsdag d. 19         | Deadline på ALT for råsejlere                         | TSH       | Jens                       |
| Torsdag d. 19. kl. 17 | Dagsejlads                                            | TSH       | Palle                      |
| Tirsdag d. 24. kl 16  | Sejlerskole                                           | TSH       | Søren                      |
| Tordag d. 26. kl. 17  | Dagsejlads                                            | TSH       | Palle                      |

|                               |                                                    |               |          |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|---------------|----------|
| <b>Maj</b>                    |                                                    |               |          |
| Dato ikke fastsat             | Brosørering                                        | TSH           |          |
| Tirsdag d. 1. kl 16           | Sejlerskole                                        | TSH           | Søren    |
| Torsdag d. 3. kl. 17          | Dagsejlads                                         | TSH           | Palle    |
| Lørdag d. 5. med morgenposten | ALT for råsejlere nr. 3 udkommer. Med ny kalender! | Din postkasse |          |
| Tirsdag d. 8. kl 16           | Sejlerskole                                        | TSH           | Søren    |
| Tirsdag d. 15. kl 16          | Sejlerskole                                        | TSH           | Søren    |
| Lørdag d. 19.                 | Skipperdag                                         | TSH           | Johannes |
| Tirsdag d. 22. kl 16          | Sejlerskole                                        | TSH           | Søren    |
| Lørdag d. 26.                 | Kartoffelkalas                                     | TSH-Samsø     |          |
| Tirsdag d. 29. kl 16          | Sejlerskole                                        | TSH           | Søren    |
| <b>Juni</b>                   |                                                    |               |          |
| <b>Juli</b>                   |                                                    |               |          |
| Uge 28                        | Familietur                                         | Avernakø?     | Johannes |

Vil du vide noget om sejlads-, skipper- og vejrforhold før sejladsen, så ring til dagens skipper/kontaktperson, eller ring til den nye telefonservice på 24 66 70 43.  
Kalenderen opdateres løbende i forårets og sommerens blade.



Det blev til sidst bestemt at prøve at øge fleksibiliteten ved at dele uge 29+30 op i to påmønstringsperioder for at kunne tiltrække folk, der kun ville sejle i 1 uge. Bl.a. derved lykkedes det i sidste øjeblik at få tilstrækkeligt med folk til alle uger, til at de kunne sejle.

### Turens afvikling.

Derefter manglede kun praktiske forberedelser, som stort set alle blev klarert inden Blaaheia endelig kunne stikke ud lørdag d. 24. juni 2000. De videre begivenheder husker de enkelte deltagere sikkert bedst selv, og der blev også skrevet to bind krøniker undervejs som man jo kan se i, hvis man vil vide mere, så jeg vil ikke prøve at resumere selve turen her.

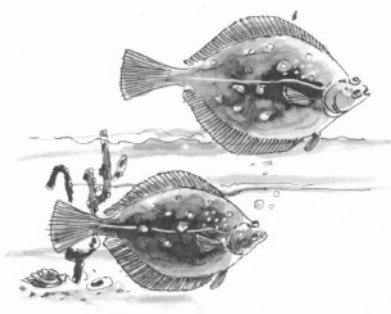
Der er dog to aspekter af den overordnede planlægning, som jeg ikke vil undlade at minde om: Det var underforstået som en selvfølge at Blaaheia helst skulle være hjemme i Århus igen med udgangen af uge 34. På et bestyrelsesmøde d. 20 april 2000 (ALT, 2000 Nr. 3) havde Østersøtogtsudvalget (det hed nemlig ikke "langtursudvalg" mere) endeligt opgivet tanken om at have motor med - "hvis de skippere der skal sejle er indforstået hermed". Det var allerede da blevet forudset, at resultatet meget nemt kunne blive at båden "strandede" et eller andet umuligt sted, og at man derfor burde sejle "konservativt", d.v.s. med tanke på at det skulle være muligt at være tilbage i Århus ved slutningen af uge 34. Dette er tydeligvis ikke blevet formidlet grundigt nok: båden lå ved starten af uge 31 i Dalarö i nærheden af Stockholm, men alligevel valgte man, så vidt jeg har forstået det, at fortsætte med at sejle nordpå i det meste af en uge, således at man ved slutningen af uge 32 ikke var længere nede end Västervik. Kun fordi det lykkedes at organisere nogle lange slæb lykkedes det at få båden så langt som til Sandvig på Bornholm på de følgende 14 dage, og kun fordi der på næsten mirakuløs vis blæste en hård vind op fra SØ i

weekenden i uge 34 lykkedes det for de tilbageblevne plus et udrykningshold fra Århus at få båden hjem allerede mandag i uge 35.

På bestyrelsesmødet d. 20 april 2000 blev det også pointeret, at påmønstringsdage og sejlperioder skulle overholdes. Alligevel besluttede en del af besætningen til uge 33+34 autonomt at vente med at tage fra Danmark til søndag formiddag uden hensyntagen til, at der var investeret store anstrengelser fra den afgående besætnings side i at være fremme til lørdag kl. 12 (kunne de være nået længere ned, hvis de havde haft til søndag aften?), og uden at det lykkedes at få dette kommunikeret til den påmønstrende skipper, der faktisk var i Västervik og overtog båden om lørdagen.

### Spørgsmål.

Alt i alt tegner der sig billedet af en planlægning, som trods store anstrengelser fra planlæggernes side konstant blev ramt af ændringer, der indskrænkede projektet, men som også var præget af en ringe klarhed omkring hvad det var man egentlig ville og hvad man egentlig kunne. Spørgsmålet er om nogle af disse problemer kunne være undgået, hvis man havde haft et bedre kendskab til hvad skibslaget potentielle og reelle medlemsskare faktisk lægger i et medlemskab af laget?



## Historien om Blaaheias sommertogt 2000.

### Del 2: evalueringen

*Blaaheias "langtur" til Østersøen er blevet evalueret med spørgeskemaer. 18 ud af 52 deltagere (35%) har svaret. Læs om baggrunden for undersøgelsen og om resultaterne her.*

Af Niels K. Henriksen

Lad det være sagt med det samme: Iflg. de spørgeskemaer, der er kommet tilbage, (og efter hvad vi har hørt fra folk), så har stort set alle, der var af sted med Blaaheia i sommers, haft en god tur, eller i det mindste en tur med masser af oplevelser (tonsvis af regnvejre jo også en slags oplevelse, men måske ikke det fedeste, når man er på friluftssommerferie...) Der har selvfølgelig været "men"-er, men ikke alvorlige, og i det væsentlige ikke uforudsigelige. Så hvorfor overhovedet lave en undersøgelse?

### Baggrund for at lave en undersøgelse.

Imit debatoplæg "Historien om Blaaheia sommertogt 2000, Del 1" har jeg på basis af gamle referater fra ALT for råsejlere prøvet at skrive en nogenlunde overkommelig beretning om hele planlægningen af Blaaheias sommertur, år 2000. Som det fremgår var denne planlægning en meget langstrakt affære, der i hvert fald varede fra efteråret 1998 frem til turen faktisk startede Skt. Hans dag 2000. Når man ser tilbage på hele dette planlægningsforløb under et, er der én ting, der først og fremmest springer i øjnene: De oprindelige ideer omkring begrebet "langtur" var langt mere ambitiøse end den tur, der rent faktisk blev afviklet. Faktisk kan man godt sige, at den eneste forskel på de sommertogter vi hidtil har lavet og det

sommertogt vi lavede i 2000, var at vi havde nogle 2-ugers påmønstringsperioder, og at turen gik lidt længere væk end vi plejer.

Dette ligger meget langt fra visse af de oprindelige ambitioner om at "sejle langt" - nemlig f.eks. at sejle flere døgn i træk, at sejle med veluddannede, rutinerede og havvante besætninger, hvad der nok ville have været nødvendigt, hvis vi f.eks. skulle have været til England. For at give et lille indtryk af de forventninger der også var på banen i starten, vil jeg tillade mig at citere fra Morten Warrers oplæg til "Et togt til England år 2000" i ALT for råsejlere (1999, Nr. 1):

*Togtet kan ikke sammenlignes med de hidtidige sommertogter, vi har prøvet. Der vil være lange stræk over flere dage og flere hundrede sømil, der for en stor del vil foregå under mere barske forhold end i de indre danske farvande - herunder decideret havsejlad under klippekyster med mere sparsomme havnemuligheder end derhjemme.*

...  
*Hvad angår kundskaber ombord, skal der i hver fald før skipperens egen vurdering stilles en række udvidede krav i forhold til i dag.*

*SKIPPER: Minimum yachtskipper 3 eksamen (eller måske mere anvendeligt en engelsk Ocean Yacht Master)...*

*HALSKARLE: Minimum fuldt duelighedsbevis samt gerne VHF-bevis og gerne udvidet førstehjælpkursus...*

*GASTER: ... Men at være up to date med kundskaber - herunder at kunne besætte alle poster ombord, også gerne hals og ror gennem sejladser med Blaaheia over de seneste sæsoner og på gastekursus, vil være formålstjenligt.*

...  
*Af krav til Blaaheias udrustning ... er der særligt to krav som bør overvejes: Etablering af seks faste køjepladser i løftingen OG motorkraft, der er tilstrækkelig til at sikre forsvarlig sejlad i stærk (tidevands-)strøm, under pålandskyster og anduvning af havne i dårligt vejr.*





Det er klart planlægningen af sommer-togtet for nogle har måttet opleves som en serie af tilbageskridt og reduktioner i forhold til disse ambitioner, hvilket godt kan have givet anledning til frustration. Samtidig blev forløbet af tilmeldingen oplevet som ret kaotisk, i hvert fald "bag kulisserne" - som nævnt andet steds, så det i starten af juni 2000 (!) ud til at vi måtte aflyse 2 uger, fordi folk pludselig begyndte at skifte uger og melde fra.

Alt dette peger selvfølgelig hen på det store spørgsmål, om en langtur efter det oprindelige koncept i virkeligheden var for stor en mundfuld for skibslaget? Hvem er vores medlemmer, hvad har de af interesser og ambitioner og mål, og hvor meget eller lidt er de interesseret i at investere i at nå målene? Hvor stor er spredningen i medlemsskabets interesser, og hvordan tilgodeser vi alles interesser? Det var for at prøve at skaffe noget dokumentation til besvarelse af disse spørgsmål, at spørgeskemaundersøgelsen blev sat i værk. Vi (undertegnede og Abelone Bregninge) forestillede os at det kunne være interessant at få nogle oplysninger fra dem, der rent faktisk sejlede "langturen".

## Resultaterne.

Først lidt statistik: Der deltog 52 personer i sommertogtet. Heraf var 36 helt nye medlemmer, 6 var også medlem i 1999, 1 var medlem i 1998 (men ikke 1999) og 9 var medlemmer i både 1999 og 1998. Dette må også siges at stå i skærende kontrast til ideerne fra mødet den 16. januar 1999 om at turen kun kunne gennemføres ved satsning på uddannelse af de dengang nye medlemmer.

Med hensyn til resultaterne af undersøgelsen er det svært at sige ret meget generelt. For det første har vi kun fået 18 skemaer retur (incl. Niels og Abelone, som stod for undersøgelsen), d.v.s. hvad der her følger er baseret på 16 personers svar foruden vores egne oplevelser. Hvorfor de resterende 34 ikke har svaret og hvad de i øvrigt mener, har vi i

sagen natur ingen mulighed for at vide noget om. Spørgsmålene var organiseret i nogle grupper som bliver gennemgået herunder.

## Hvervning.

Alle undtagen 1 svarer, at de har hørt om skibslaget gennem venner, kæreste eller familie.

M.h.t. hvor folk har hørt om Østersø-togtet fra er det ligeledes udelukkende gennem venner eller via skibslaget. Det er et klart mønster, at dem, der har hørt det fra venner er helt nye medlemmer, mens dem der har hørt det fra skibslaget er "gamle".

## Tilmelding og information.

Den næste serie spørgsmål vedrører tilmelding og information. Det er en generel tendens, at folk har oplevet tilmeldingsproceduren som let og at de har fået den praktiske information, de har haft brug for. Dette svarer som sagt slet ikke til planlægningsgruppens oplevelse, men sagen er jo også set fra to vidt forskellige sider. Enkelte, der er meldt ind i sidste øjeblik nåede ikke at få det nummer af ALT for råsejlere hvor de praktiske oplysninger traditionelt findes, og disse har måttet klare sig med deres mere erfarne venner.

## Transport.

På et tidligt stadium i planlægningen blev det overvejet at købe en minibus til at klare transporten frem og tilbage med. Det viser sig imidlertid, at der generelt er meget ringe interesse for fællestransport.

## Sejlsadsperioder og mål.

Vi havde spurgt, om det antal uger folk sejlede i år 2000 var tilpas, for mange eller for få til folks behov. Det er lidt vanskeligt at gøre svarene op, da der er nogle, der gerne ville have sejlet mere, men ikke har kunnet p.g.a. arbejde eller andet. Hvis man regner

på den måde, at sejlere, der har måttet prioritere, men som egentlig gerne ville have sejlet mere end de gjorde, regnes for at være tilfredse (og det er jo det vi som skibslag må planlægge efter), så er resultatet således: 2 er tilfredse med 1 uge, 9 er tilfredse med 2 uger, 3 med 3, 3 med 4 og i 1 tilfælde er det umuligt at konkludere noget. Konklusionen må være, at 2 ugers påmønstringer ikke er nogen dårlig idé. Enkelte fremhæver det vanskelige i at blive tilbage og indstille sig på en ny besætning - dette er et velkendt problem.

Med hensyn til at sejle i udlandet igen er der et par stykker, der fremfører, at det mere er sejladsen end farvandet, der er det interessante. Resten vil gerne til udlandet en anden gang.

## Det bedste.

Vi spurgte om hvad folk synes var det bedste ved deres tur. Det er ikke muligt at sammenfatte disse svar, da de er meget forskellige. Men de rammer alt det fede ved at sejle sommertogt: det tætte sociale liv, maden, naturoplevelserne, sejladsen, kulturhistorien o.s.v.

## ... og det værste.

Vi spurgte også folk om hvad det værste var ved deres sommertur. Igen er det svært at sige noget særligt generelt, men mange fremhæver det helt uhæmmede regnvejr. Endvidere nævner mange fra uge 33+34 det voldsomme tidspres der var på dem for at forsøge at få båden hjem til Århus fra Västervik på kun 14 dage.

## Gode ideer.

Til sidst i skemaet var der mulighed for at komme med kommentarer eller ideer til sommertogter. Det er ikke let at tegne et samlet billede af forslagene, men her er de vigtigste: To forslag går i retning af at længere eller større ture skal planlægges af den besætning, der skal sejle - eller for at sige det på en anden måde: det skal være muligt for

den gruppe i skibslaget at planlægge og gennemføre en "egen" tur. Dette kan ses som et opgør med ideen om at laget som sådan planlægger en langtur, som der efterfølgende er fri tilmelding til. Hvis man skal oversætte det til den debat, der var helt i starten, kan man måske endda drage den konklusion, at større projekter netop kun er noget for en hård kerne af gamle - d.v.s. erfarne - medlemmer. Problemet er så hvordan man får dette til at spille sammen med de øvrige medlemmers interesser.

Et andet forslag går på at lave en tur på ca. 8 uger med kun ét skift, sådan at man har én besætning, der sejler ud og én anden besætning, der sejler hjem. Der skulle så kun planlægges ét skift, som måske kunne arrangeres mere fleksibelt end det sædvanlige "lørdag kl. 12".

Et tredje forslag er at lave en Københavner-tur: sejle et skib til Kbh. og lave aktiviteter for københavnske medlemmer i en uge og så sejle hjem igen, evt. uden for den egentlige sommersæson. Endelig er der et forslag fremme om en uge for unge under 20.

Der var flere andre forslag, overvejende af geografisk art, men det er forslag, som der er tænkt på og arbejdes med, så forslagsstillerne må undskyldte at deres forslag ikke citeres direkte her.

## Konklusioner.

Det er en vanskelig og delikat opgave at skulle konkludere noget ud fra de relativt få skemaer, der er kommet retur. En konklusion må også afhænge af hvad det er man vil konkludere på.

En mulighed er at vurdere hele planlægningen og turen set som et forsøg på at lave en seriøs langtur. I betragtning af at de oprindelige ambitioner var ret seriøse og at den faktiske tur ikke adskilte sig meget fra et traditionelt sommertogt, så ville konklusionen være, at togtet som langtur betragtet var komplet latterligt og at det hele mislykkedes. Jeg mener ikke at dette vil være en fair bedømmelse. For det første må man sige, at selv





om planlægningen ikke på alle punkter var særlig konsekvent, så var den dog konsekvent fra starten i den præmis, at det var et fælles skibslagsprojekt med fri tilmelding og ikke et arrangement for en særgruppe. Det var det valg man traf. Man kan så sige, at det viste sig, at der ikke var opslutning blandt tilstrækkeligt mange medlemmer til at uddanne sig til hardcore langturssejlere til at de oprindelige ideer kunne realiseres. Det kunne næppe have været forudset fra starten, og man valgte følgelig lave en tur der faktisk kunne gennemføres.

For det andet ville det ikke være fair over for de folk, der faktisk tog af sted, at sige at deres tur var "mislykket" bare fordi den ikke svarede til de oprindelige ambitioner. Faktisk er det imponerende, at det lykkedes at få Blaahøia til Stockholm og tilbage med en samlet bemanning bestående af 69% nye medlemmer - på en måde så næsten alle synes de har haft en spændende ferie.

Derfor synes jeg at en mere rimelig måde at se det hele på, må være at gøre

sig klart at planlægning og afvikling må vurderes hver for sig. Så kan man sige hvad man vil om planlægningen uden dermed at have sagt noget om selve afviklingen eller de folk der sejlede.

Jeg har allerede antydnet, at meget peger på at større eller mere krævende arrangementer måske skal tilrettelægges for særligt interesserede, og at man så må tilgodese den øvrige forenings interesser på anden vis. Om dette er en rigtig konklusion vil jeg hermed videregive til debat. Dette hænger selvfølgelig tæt sammen med spørgsmålene om skibslaget fremtid - nemlig: Hvad er det for et skibslag vi har? (Hvad er det vi laver?) Hvad er det for et skibslag vi drømmer om? (Hvad ville vi gerne kunne lave?) Hvad er det for et skibslag vi har reelle muligheder for at udvikle os til? (Hvilke mål er det realistisk at nå?). Bestyrelsen tænker for tiden en del over disse spørgsmål, og planen er organisere en almindelig debat til generalforsamlingen den 17 marts 2001.

## Oprydning truer!

- ønsker du også i fremtiden at modtage nærværende blad?

Så er det ved at være tid til den årlige oprydning i medlemskartoteket. Sidste år indførte vi en procedure, hvorefter tidligere medlemmer mere eller mindre systematisk bliver sorteret fra, og således ikke automatisk modtager ALT for råsejlere.

Proceduren er som følger: Hvis du tilhører en af nedenstående grupper, får du automatisk tilsendt ALT for råsejlere i hele 2001-sæsonen. Er det ikke tilfældet skyldes det en af de meget sjældne(!) fejl, og du bør straks gøre vrøvl:

- Betalende medlemmer og støttemedlemmer i 1999 eller 2000 (eller begge år). Herunder hører også frimedlemmer.
- Nye sejlere/interesserede fra 2000-sæsonen, der bare ikke har fået betalt kontingent sidste år.
- Beslægtede skibslag og andre sejladsinstitutioner, skoler mv.

Tilhører du ikke en af ovenstående grupper, er der stor sandsynlighed for, at du bliver slettet af 'ALT'-modtagerlisten inden næste udgivelse. Hvis du fortsat gerne vil modtage bladet, er det dog ikke noget problem. Du skal blot inden 20. marts 2001 kontakte undertegnede pr. mail, telefon eller brev, og så vil også du modtage bladet fremover. Skulle du senere end denne dato pludselig få lyst til at modtage bladet igen, kan du altid henvende dig redaktionen.

Skriv/ring til: Palle Skovbo Jensen, Tousvej 98, 8230 Åbyhøj, 86259444, palle.skovbo@mail.tele.dk

*Forslag til sommersejlplanen:*

*Med Blaahøia og Søblomsten til 'Vinden Drar'*

## - råsejlertræf fra Roskilde Fjord til Isefjord

'Vinden Drar' er en af de større tilbagevendende kulturelle begivenheder for råsejlere, og i år har Danmark den ære at være vært for arrangementet. Råsejlere i alle størrelser vil i starten af juli samles til en indholdsrig uge, hvor sejlads og kystkultur vil være udgangspunktet for samværet med vores nordiske råsejlerfæller.

'Vinden Drar' foregår i uge 27 - d. 1. juli - 8. juli, og starter ud ved Vikingskibsmuseet i Roskilde. Derfra går turen op gennem Roskilde Fjord, rundt Kulhuse og sejler mod sydvest og ender ved Sandskredet ved Kongsøre i Isefjorden.

Arrangørerne bag 'Vinden Drar' lægger op til, at det bliver en indholdsrig uge for hele familien, og opfordrer os til at medbringe telt og musikinstrumenter og undervejs nyde det danske fjordlandskab og bøgeskoven. Ligeledes vil der være foredrag og undervisning af forskellig

art - og den allersidste aften vil der blive afholdt et ordentligt balfaller med levende musik og dans. - Og vi, som kender til at sejle med vaskeægte nordmænd, kan fortælle, at disse er søfolk af særlig karat, som *må opleves!* (De synger ofte ret godt og kan huske alle versene..)

På bestyrelsesmødet (d. 7.2.2001 - se referat i forrige nr.) blev ideen om deltagelse i 'Vinden Drar' luftet som en mulighed, der kunne ligge som optakt til 'Familieugen' i uge 28, som allerede er fastlagt for Søblomstens vedkommende. Men også Blaahøia kunne deltage i 'Vinden Drar' som optakt til sommerens sejlads, og kan derfra bevæge sig i retning af både ind- og udland, alt efter den vejrede stemning på generalforsamlingen.

Med 'Vinden Drar' er der lagt op til en kulturel lærerig og anderledes sommersejlad, som kan give os et levende indblik i den kultur, vores både kommer fra.

- Og hvorfor ikke gribe chancen, når den nu er der..

Hilsen Abelone

## SEJLERSKOLE

*-Vi gentager succesen fra sidste år.*

På sejlarskole har du muligheden for at lære at sejle en råsejlsbåd.

Vores kompetente underviser sætter dig ind i alt hvad der er værd at vide om bådene.

Her er ingen spørgsmål dumme.

Vi øver bla. "mand over bord" situationer, og går igennem og gentager mange gange de forskellige funktioner og arbejdsopgaver der findes ombord på en råsejlsbåd.

Når først sejlene og kursen er sat kan du være så heldig at skipper fortæller en af de gode gamle historier. Første møde på sejlarskole er tirsdag d. 19 april kl. 16.00 på Træskibshavnen. På dette møde skal vi snakke om hvad der skal foregå på de efterfølgende sejlarskoledage.

**Kontaktperson og underviser er  
Søren Knudsen 86 92 91 94.**

**Sejlarskole bliver efterfølgende**

**HVER TIRSDAG KL. 16.00 - ?**





## Forklaringen på hvordan 4 bindsværket 'Norlandsbåten og Åfjordsbåten' tidligere denne vinter kom fra Norge til Danmark.

Der var engang en skibslagskasserer, som rigtigt forstod at regne den ud. Han var glad, for han havde på 'nettet' gjort et kup og bestilt rigtig mange dejlige bøger til skibslaget og dets medlemmer. Det eneste problem var bare, at bøgerne befandt sig i Norge, og at forsendelsen til Danmark ville blive en bekostelig affære.

Men inden gode råd blev alt for dyre, kom det ham for øre, at en lille flok ski- og sneglade sejlere agtede sig til Norge for at boltre sig på de norske løjper. Skibslagskassereren øjnede derfor straks mulighed for at få sin undseelige 45 kilo tunge betonklodsagtige sending norske bådsbibler fragtet hjem til Dannevang på billigste vis....

Norge er et barsk land. Her fisker man i de koldeste vintermåneder torsk fra åbne træbåde og færdes ellers KUN pr. sparkstøtting eller telemarkski med kraftige jernkanter – dette selvfølgelig iført uld! Som jo - med en lille fare for at vi her gentager os selv og hinanden –også varmer, når det bliver vådt! Men altså, dette (at Norge er et barsk land) afskrækkede selvfølgelig ikke de gæve H<sub>2</sub>O entusiaster – der efter en lille, men velunderbygget og velargumenteret peptalk fra skibslagets kasserer, indvilligede i at snupse denne bette sending bøger med hjem, nu de alligevel var i Norge og var kommet i fin form.

Dagen oprandt således i Norge, hvor skifolket af det norske postvæsen modtog skrivelse om, at bøgerne var klar til afhentning på posthuset. Det norske skipostbud havde klogeligt kapituleret og valgt at sende den danske ski- og bogafhentningsdelegation en FNUglet skrivelse af det bare uindbundne papir. Danskerne, der lige havde spist en god frokost med Rikkes hjemmebag som basisingrediens, trodsede vejruddsigten og stred sig afsted ud på ski for at afhente den lille forsendelse i det, der netop denne dag efter frokosttide, vel nærmest kunne betegnes som en snestorm af de voldsommere (10 på Beaufortskalaen!).

Nu er vi jo ikke sådanne folk, som kunne finde på at give vores ellers fantastiske (og sparsommelige!) kasserer skyggen af dårlig samvittighed. Vi vil derfor ikke dvæle ved denne overmåde strabadserende afhentningsodyssé mellem posthus og hytte, men blot berette, at forfrysningerne, som i skrivende stund er ved at være optøede, sandsynligvis kun vil efterlade små rynkede ar, der temmelig sikkert skal beskyttes med faktor 50 i den kommende sejlsæson.

Så det eneste, vi – med en stille bøn - vil bede om, er at de kommende sommersejlere, når de på sommertogterne rundt om det ganske (ud)land, fra de gode skibes biblioteker fremdrager FIRE-bindsværket 'Norlandsbåten og Åfjordsbåten' vil sende DDSN - 2001 (Den Danske Skidelegation i Norge 2001) og deres blodkarsbesprængte rygge en hjertelig tanke. For bare vent, man kan aldrig vide om det er DIG, der bliver sendt til Tappernøje næste gang vores skibslagskasserer regner den ud og ønsker at benytte det ekstremt billige mag-lite tilbud som dér fås på DK - Benzin...

Kamille Hansen og Mette Meilandt

## Feeeest og 'Disco tango à la carte...'

Hurra – nu oprinder snart dagen hvor DIT skibslag åbner dørene for årets første heldagsoplevelse i Danmarks festligste skibslag!

Efter veloverstået søsætning af Søblomsten og efterfølgende Generalforsamling i Skibslaget Åfjordsbådene

**Lørdag den 17 marts 2001**

opfordres alle til at slippe deres indre diskofeber løs og give den som henholdsvis Olivia Newton-John eller John Travolta... til årets uforglemmelige og sprudlende

### DJ-fest i DIT skibslag.

Det handler om danseglatte dansehitzzzz, hvor 'skiverne' vil blive vendt på professionel vis af en til lejligheden fremtryllet DJ – Kaj.

Der vil hverken mangle mad eller drikke, da baren vil være med helt fremme i sejlerstøvlen og køkkenet på kulinarisk vis vil slå sig i sejlerøjret.

### Gå ikke glip af denne dag!

Ønsker du at være med til spisning, skal du komme klokken 19 og huske at tilmelde dig til Mille(86761807) eller Mette (86127907) senest onsdag d. 14. marts. Er du mere til ren dansant, åbner vi dørene, så du kan komme ind fra kulden klokken 21.

Pris : Mad og dans : 50  
Dansehits : 20

På dansabelt gensyn

### Dit Festudvalg/Your party udvalg





## Kontingent - forslag til nye satser

På den forestående generalforsamling vil bestyrelsen komme med et forslag til nye kontingent- og sejladsafgiftsatser. Den bærende idé i de nye satser er, at det skal være billigere at være medlem af skibslaget, men dyrere at sejle sommersejladser - dog således, at det samlet ikke bliver dyrere at sejle sommersejladser (se dog nedenfor vedr. Søblomsten). Tanken og håbet er, at de, der alene sejler uden for sommersæsonen (dvs. ikke sejler sommersejladser), nu i højere grad vil føle sig fristet til at blive betalende medlemmer og en del af skibslaget. Endvidere vil det billigere kontingent måske få flere til at forblive medlem trods neddrolet sejlaktivitet, således at antallet af betalende medlemmer vokser. Eller med andre ord: Hellere mange, der betaler lidt, end (for) få, der betaler meget.

Den anden ændring er, at sommersejladser med Søblomsten bliver en anelse dyrere. Dette er begrundet med, at det allerede ved fusionen af de to skibslag blev besluttet, at udgiften til sejlads med de to både langsomt skulle tilnærmes hinanden. Der var stor forskel inden sammenlægningen, og 'Søblomsten' kunne faktisk ikke løbe rundt med den daværende lave sejladsafgift. Et andet argument er, at der i de senere år har været ønske om og tendens til, at den maksimale besætning på Søblomstens sommerture nedsættes i forhold til de oprindelige 18. Det er altså blevet vanskeligere (økonomisk) at forsvare den lave sejladsafgift med et relativt stort ugentligt deltagerantal.

I nedenstående tabel ses den nye kontingentsats samt konsekvenserne af sejladsafgiftændringerne. Som det fremgår vedrører tabellen alene voksenkontingent- og sejladsafgift. Børne- og ungdomssatserne samt støttemedlemskab er der ved redaktionens slutning ikke taget endelig stilling til.

| Kr.                                               | Nuværende satser | Nyt forslag | Ændring |
|---------------------------------------------------|------------------|-------------|---------|
| Kontingent (voksne)                               | 500              | 300         | - 200   |
| 1 sejluge med Søblomsten <u>inkl.</u> kontingent  | 700              | 800         | + 100   |
| 2 sejluger med Søblomsten <u>inkl.</u> kontingent | 900              | 1000        | + 100   |
| 1 sejluge med Blaaheia <u>inkl.</u> kontingent    | 1000             | 1000        | 0       |
| 2 sejluger med Blaaheia <u>inkl.</u> kontingent   | 1400             | 1400        | 0       |

På bestyrelsens vegne  
Per Knuden & Palle Skovbo Jensen

## Klargøring af bådene

*Lyder en forlængelse af forårssæsonen også som sød musik i dine ører?*

Så har vi en god nyhed til dig. Igen i år er det planen at søsætte Søblomsten først på foråret, faktisk allerede den 17. marts i forbindelse med generalforsamlingen! Men inden vi er klar til forårets første sus i sejlene, må vi have hænderne op af lommen. Vi opfordrer derfor alle til at møde op til...

### Klargøring af Søblomsten i weekenden den 9.-11. marts 2001.

**Vi starter fredag kl. 15 og Johannes styrer slagets gang  
Det foregår på Træskibshavnen**

For rigtigt at få gang i sæsonen har vi selvfølgelig brug for begge vore dejlige både. Derfor opfordrer vi alle til igen at møde op på havnen til...

### Klargøring af Blaaheia fredag d. 30. marts til søndag d. 1. april 2001.

**Vi starter fredag kl. 15  
Det foregår på Nordhavnens bedding (ved 'Søsporten')**

og ikke bare fordi det er fantastisk saliggørende og hyggeligt at være med til at puste nyt liv i bådene og den nye sæson. Eller at få afprøvet sine håndværksmæssige færdigheder for efterfølgende at nyde en sval øl i den påtrængende forårssol på byens hyggeligste havn. I selskab med andre glade forårsklargørere. Nej.....

Det er faktisk tvingende nødvendigt, at alle, der har mulighed for det, giver en hånd med. Ellers får vi bare ikke gjort bådene klar til sejlads!

Allerede dagen inden er der dog spændende og vigtige gøremål på havnen:

Blaaheia skal på bedding torsdag den 29. marts.

Vi mødes kl. 11 på havnen, piller teltet af og ror Blaaheia om til Nordhavnen.

### Vel mødt!

(- til så meget som muligt)

Bestyrelsen



---

## **VIGTIGE DATOER!**

- 9, 10 & 11 MARTS, KLARGØRING AF SØBLOMSTEN
- 17 MARTS, SØSÆTNING AF SØBLOMSTEN
- 17 MARTS, GENERALFORSAMLING
- 17 MARTS, FEST
- 30, 31. MARTS + 1. APRIL, KLARGØRING AF BLAAHEIA

