

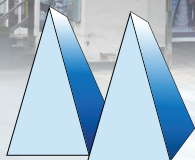
Gasten

Medlemsblad for Kolding Bådelaug. Nr. 1 marts 2021



KOLDING
BÅDELAUG

www.koldingbaadelaug.dk

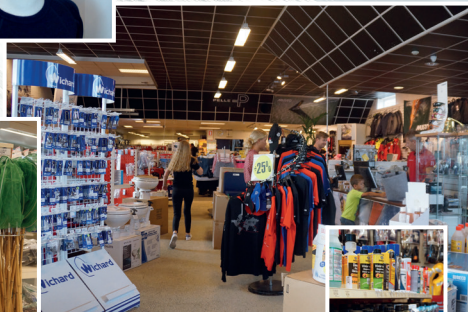
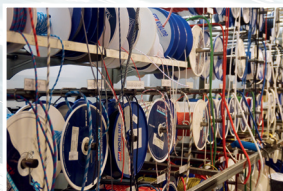


Kolding Marinecenter

Kig forbi vores forretning på Fynsvej 113

Besøg vores nautisk webshop www.koldingmarine.dk

Tjek den jævnligt så du ikke går glip af vores løbende tilbud!



Tlf. 7553 0200 • Fax 7552 0206 • kmc@koldingmarine.dk

1300 m² med alt i tilbehør • Stor sko- og sejlerfølsafdeling
Kom ind og få det komplette Nautisk Udstyr katalog!

Marina City.....	side	4
Vinterdag på Marina Syd.....	side	8
Tak for artikler.....	side	10
Kapsejlads.....	side	11
GTL- diesel.....	side	12
Nyt værksted.....	side	13
kalender.....	side	14
Lidt af hvert.....	side	16
Starbåd.....	side	18
Fra Skotland til Kolding.....	side	20
Starbåd -lidt historie.....	side	32
Kontakter.....	side	38

Nye medlemmer

Vi kan i dette nummer af Gasten byde velkommen til nye medlemmer af Kolding Bådelaug.

Finn Klostermann
Tine Thybo
Jens Christian Jensen
Peter Iversen
Irene og Ove Karlsen

Vamdrup
Randbøl
Bjert
Kolding
Kolding



En sømand med træben, krog på armen og klap for øjet trådte ind på havneknejsen i Lohals og bestilte en whisky. - "Hvordan er alt det der sket," spurgte bartenderen og pegede. - "Joe, benet blev jo taget af en haj og armen røg i en fægtekamp. Øjet ... jaeeee, det var en måge, som klattede". - "Jamen man bliver da ikke blind på grund af en mågeklat i øjet?" - "Jo, hvis man kun har haft krogen i een uge, så gør man!"

MARINA CITY

Den 28. januar bragte Bådmagasinet en artikel på Facebook om den nye Marina. Artiklen blev bragt kort efter at Kolding Byråd vedtog at gå videre med Marina City. Gitte Stæhr Hansen reagerede på artiklen og svarede på Facebook med denne kommentar:

”Desværre er det ikke alle sejlere, der jubler i Kolding. Og gem champagnen. Nok har byrådet jublet ja - men Kystdirektoratet og miljømyndighederne har endnu ikke godkendt projektet!! De har sagt nej en gang. En stor del af sejlerne i Marina Syd har kæmpet for udvidelse og modernisering af Marina Syd uden boligbyggeri, men føler sig ikke hørt. Der er ikke landplads nok i forvejen på havnen (bådene ligger som sild i en tønde på land og det er svært at se, hvor skal være plads til 350 boliger og p-pladser til dem. Marina City projektet vil også betyde klappning af 360.000 tons slam i Lillebælt, der i forvejen ikke har det godt. Kan vi som ansvarlige sejlere forsvare

det??? Det mener Kolding Bådelaug ikke. Kolding Sejlklub har det problem, at de SKAL væk fra Nordhavnen, fordi kommunen selv vil bruge området. En ret så speget sag, der desværre deler sejlerne i Kolding.”

Men Gitte opfordrede samtidig Bådmagasinet tage kontakt til Kolding Bådelaugs formand, for at få hans syn på Marina City og det kom der dette interview ud af:

Bådmagasinet den 4. februar 2021.

”Kolding Bådelaugs formand på Marina Syd i Kolding forklarer her, hvorfor han og de fleste medlemmer længe har været imod planerne om den nye og stort anlagte Marina City.

Budskabet i sidste uge fra bystyret i Kolding om, at et stort flertal havde vedtaget planerne om en sammenlægning af de to, store lystbådehavne i byen i projektet Marina City vakte ingenlunde begejstring hos for-

Til vore annoncører!

Annoncer i Gasten kan altid ændres, såfremt indhold, logo, tlf., fax, eller e-mail ønskes ændret. Kontakt blot Peter Dollerup på mail labrilpd@gmail.com

manden for Kolding Bådelaug i Sydhavnen, Claus Munch Andersen.

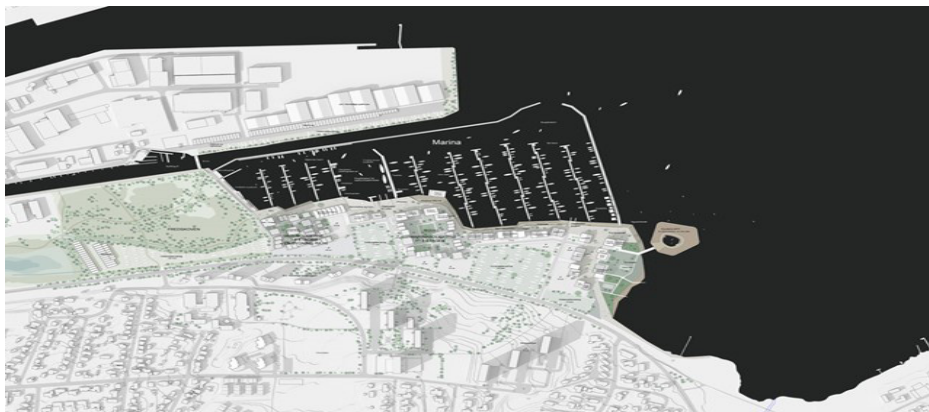
– Vi ser gerne en sammenlægning af de to lystbådehavne, men fra dag ét har vi været imod, at man vil opføre boliger i forbindelse med sammenlægningen. Kommunen har trumfet igennem, at man vil anvende det indvundne land i Sydhavnen til 350 boliger. Det vil alt andet lige betyde mindre plads til sejlerne og deres både.

I Marina City-planen er der skitseret en havnepromenade med butikker og klub-aktiviteter samt en lille park. Desuden giver planen mulighed for at

bygge boliger op til otte etager og et enkelt sted op til 16. etage. Flere af bygningerne vil få vandudsigt, mens andre er trukket tilbage i området. 28 husbåde er vist på tegningerne placeret langs de to yderste broer med udsigt over fjorden og bæltet.

– Derved mister de fleste af de 1000 bådpladser udsigten ud mod fjorden, påpeger Claus Munch Andersen.

Han understreger, at man allerede i dag slås med pladsmangel på land, hvor bådene ligger "skulder ved skulder". Og formanden er ikke alene om sit synspunkt. Sidste år blev der afholdt et stormøde i forenin-



Layout:

KBL - Jørn Wegener Larsen/Kjeld Hansen

Tryk:

From Grafisk - Annette Rosenberg

Forside:

Gasten udgives af:

Kolding Bådelaug/Stiftet i 1979
Skarlingevejen 5, Marina Syd,
6000 Kolding.

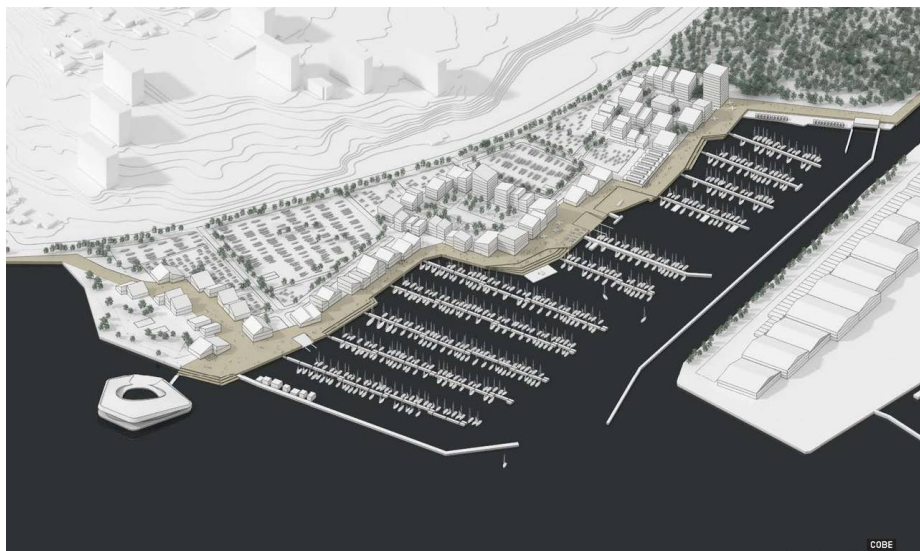
Oplag 450.

gen, hvor det viste sig, at 80 procent af medlemmerne var imod den skitserede Marina City.

– Du kan forestille dig, at de private boliger skal bruge parkeringspladser, og der kommer besøgende til havnen og mange sejlere kommer også kørende med deres både på trailere. Vi har i dag 500 både på land, så vi kan ikke se, hvordan man vil skabe plads til i alt 1000 både efter sammenlægningen. Kommunen vil have alt for mange aktiviteter på et begrænset område. Samtidig ser man stort på, at det landområde, som man tilbage i 70'erne inddæmmede fra fjorden, kun må anvendes til maritime formål. Planklagenævnet har bekræftet

denne betingelse, samt at afgørelsen er endelig og ikke kan ændres af andre, så det mener vi er endeligt afgjort.

Miljøhensyn spiller også ind. På de sociale medier har flere lystsejlere peget på de 360.000 kubikmeter slam, som man vil klappe i Lillebælt. Formodentlig ved Trelde Næs, hvilket ikke ligefrem har fået armene op i nabokommunen Fredericia. Det kan godt vise sig, at blive en svær beslutning for Miljøministeriet at sætte sit stempel på, da man tidligere har talt om at netop havmiljøet i bæltet har brug for en hjælpende hånd. Dertil kan nævnes, at de fem kommuner (her iblandt Kolding kommune) ved Lillebælt har søgt statens miljøpulje om støt-



COBE

te til at genetablere havbunds- miljøet i Lillebælt og for nylig fået bevilget et tocifret million- beløb til dette formål.

Tilbage står, at projektet endnu mangler godkendelse fra Kystdi- rektoratet og miljømyndigheder- ne, som har afvist kommunens planer tidligere.

– Vi håber stadig, at Marina Syd ikke bliver til en Marina City. Kommunens plan er, at boligerne skal finansiere sam- menlægningen af de to havne, men vi har ikke brug for en ny bydel. Der bygges allerede nye boliger flere steder i kommu- nen. Blandt andet bygges der lige nu lige over for lystbådehav- nen fire højhuse med i alt 208 lejligheder, Beboerne skal således kun krydse vejen, så er de på havnen. Vi har brug for en havn, der tilgodeser sejlernes behov, og vi ser da frem til udvidelsen om at få en ny dækmole, og fra nord kan vi genanvende nogle af flydebro- erne. Det behøver ikke at være så "fancy" et projekt. Og jeg vil gerne understrege, at vi be- stemt ikke er imod mere liv på havnen og gerne ser nye klubhuse, cafeer og maritime butikker, slutter Claus Munch Andersen."



**Bådforsikring
som er lige så
unik som din båd**




PANTAENIUS
Agentur for Lystfartøjsforsikringer

Skive · Tel. +45 9751 3388
pantaenius.dk

VINTERDAG PÅ MARINA SYD

Torsdag den 11.02. gik jeg en tur på Marina Syd. Højt flot solskinsvej, men bidende koldt, når man ikke lige kunne komme i læ. Målet med turen var at få lidt vinterbilleder, mens tid var. Nogle af dem bringes her.

Når jeg så bådene, der lå i isen, kunne jeg ikke undgå at tænke på, at ikke alle bådene var frivilligt efterladt i vandet for vinteren. Jeg ved at nogle af bådejerne rent faktisk havde haft et ønske om at få båden på land, men at dette ikke kunne lade sig gøre på grund af pladsmangel.

Så spekulerer man videre. Hvad sker der, hvis vi får Marina City med endnu større pladsmangel, ikke mindst i en byggeperiode på 4-6 år. Jeg har hørt svaret "så kan bådene da bare blive i vandet vinteren over". Det kunne måske endda gå, når vi har en af de milde vintre, men vinteren i år viser jo netop, at en isvinter ikke er fortid.

Tekst og billeder Claus Munch Andersen



VINTERKLARGØRING, INDENBORDSMOTORER



Vi servicerer Yanmar, Volvo, Vetus, Buh, MerCruiser og andre gode mærker.



PRISER, VINTERKONSERVING OG SERVICE

	Dieselmotorer Pris inkl. moms			Benzinmotorer Pris, inkl. moms		
	1+2 cyl	3 cyl	4-6 cyl	4 cyl	6 cyl	8 cyl
Vinterkonservering og service	2.500	3.125	4.795	2.795	3.495	3.750

- **Vilkår:** Vinterkonserveringsmiddel, olie og oliefilter er med i prisen. Brændstoffilter, vandudskillende brændstoffilter, tændrør, tærezink i motor, rem, impeller i kølevandpumpe og luftfilter kontrolleres. Prisen for disse reservedele kommer oven i.
- **Specialpriser:** For Volvo Penta D4, D6, D9 og D12 er ekstra tillæg. Samme for Yanmar 4 og 6BY samt 4LH.

Vi tager **ikke kørepenge** i Kolding, Haderslev, Årøsund, Fredericia, Middelfart og Brejning. Ofte kan man undgå kørepenge i Sønderborg, Aabenraa, Vejle, Horsens, Esbjerg, Ribe, Tønder, Silkeborg, Århus, m.f. Det forudsætter blot at vi har et par andre ærinder i området.



Dansk Marineudstyr APS
 Industrivej 1, 6000 Kolding, Telefon 7552 7533,
 E-mail: danskmarineudstyr@mail.dk
www.danskmarineudstyr.dk

TAK FOR ARTIKLER

Artikler til Gasten

Til dette nummer af Gasten har vi modtaget to artikler fra medlemmerne. Det er rigtig dejligt, især i en tid, hvor vores aktiviteter og omtalen heraf ikke fylder ret meget.

Stor tak til Preben Schultz for hans artikel om køb af båd i Skotland og hjemtransporten heraf. Også stor tak til Ib Hansen for hans beskrivelse af sejladis i Starbåden sammen med Ole Christensen.

Vi har tidligere modtaget artikler fra Gitte Stæhr Hansen om forskellige emner og fra Karin og Thorkild Mikkelsen om deres tur via kanalerne mod Sorte Havet. Også andre har bidraget med artikler eller små indslag, herunder blandt andet Svend

Andreasen og Martin von Hansen.

Stor tak til alle bidragsyderne – også de som ikke er nævnt. Jeg vil gerne opfordre endnu flere til at bidrage, idet artiklerne – korte som lange – gør bladet mere spændende at læse og langt mere alsidigt.



Så "gå blot til tasterne" og fortæl om stort eller småt. Meget gerne turberetninger eller gode forslag til hvor andre kunne have glæde af at sejle hen. I disse Corora tider kunne nye spændende/oversete mål i Danmark være en god idé.

På forhånd tak

Tekst Claus Munch Andersen

Skærbæk Yachtservice



Skærbæk Ringvej 5 b • DK-7000 Fredericia

Mobil: +45 2073 3805

E-mail: yacht@mail.dk

www.yacht-service.dk

Nykredit Bank 8117-3959451

Swift: NYKBDKKK

IBAN: DK7581170003959451

CVR-nr.: 19 99 87 03



Kapsejlads

Det er svært på nuværende tidspunkt at sige noget om vore muligheder for at afvikle vore onsdagssejladser i den kommende sæson. Især forårs-sæsonen "hænger i en tynd tråd".

Vi vil selvfølgelig orientere yderligere om vore muligheder, når vi kommer nærmere sæsonen og vi ved mere om myndighedernes restriktioner.

Kim Fredslund

Kapsejlads ansvarlig

Billeder Claus Munch Andersen





blev den direkte utæt. Årsagen er at pakningerne i min højtrykspumpe ikke kan tåle den nye dieselttype. Dette koster nu en ompakning af hele højtrykspumpen. ØV!! Problemet er bare at Shell anpriser deres produkt til at være problemløst at udskifte med traditionel marinediesel.

Debatten om GTL-diesel fortsætter.

Den 4. december 2020 skrev Ole Olsen på Facebook:

Nu lægger jeg mig jo nok ud med mange magtfulde mennesker, men sagen er den at jeg i to år har sejlet på Shell GTL diesel. Min motor er gammel - Ford Mermaid, 2712E fra 1977, og har gået 5.500 timer. Det har, for så vidt, været en god oplevelse - ingen røg/sod og bedre brændstoføkonomi - temmelig meget bedre - måske 10 - 15 %. Og hvad er jeg så ked af: ? -Jo, i efteråret begyndte min højtrykspumpe først at "svede lidt" - senere

- ingen problemer - kan blandes
- alt bliver bedre. Men sådan er verden ikke. Jeg har p.t. kendskab til 4 motorer, hvoraf den yngste er fra 1998, og alle har utæthedsproblemer. Ikke voldsomt, men sivende diesel er ubehageligt og udgør en brandfare. Hvorfor gør Shell ikke opmærksom på dette? - Hvad hvis nogen kommer til skade ved en evt. brand?

Du kan følge den videre debat på dette link:

<https://www.facebook.com/groups/Sejlads/permalink/10158806314318584/>

Nyt værksted i et af skurene Bestyrelsen har besluttet, at et af vore skure yderst mod øst på Marina Syd skal indrettes som "gør det selv" værksted for medlemmerne.

Efter en større oprydning af begge skure, vil vi indrette det ene skur med et værkstedsbord med tilhørende skruestik. Tanken er så, at man kan gå op i skuret med sit eget værktøj og have arbejdsbordet til rådighed. Tanken er, at det typisk drejer sig om arbejdsopgaver som kan udføres på nogle timer. Det er således ikke meningen, at skuret kan anvendes til opbevaring af materialer og igangværende projekter. Så man kan bruge skuret nogle timer til en opgave, hvor man har brug for et

arbejdsbord og/eller en skruestik til at spænde et emne op i. Skuret vil ikke blive udstyret med værktøj. Det er tanken at man selv medbringer det værktøj, som man har brug for til given opgave.

Skuret vil blive forsynet med en kodelås, så medlemmer uden varsel kan anvende skuret. Det andet skur vil forsat være aflåst og blive anvendt til opbevaring af klubbens materialer, blandt sejlerskolens sejl og udrustning til skolebådene. Bestyrelsen modtager gerne input og idéer til indretningen af arbejds-skuret.

Tekst og billeder Claus Munch Andersen



KALENDER

01-03-2021	19:00 - 21:00	Sikkerhedskursus I
02-03-2021	19:00 - 21:00	Navigation
03-03-2021	19:00 - 21:00	Navigation
04-03-2021	19:00 - 21:00	Instruktør møde
09-03-2021	10:00 - 12:00	Onsdagstræf
09-03-2021	19:00 - 21:00	Navigation
10-03-2021	19:00 - 21:00	Navigation
11-03-2021	19:00 - 22:00	Evt. bestyrelsesmøde
13-03-2021	09:00 - 23:00	Bestyrelsesseminar
16-03-2021	19:00 - 21:00	Navigation
17-03-2021	19:00 - 21:00	Navigation
23-03-2021	10:00 - 12:00	Onsdagstræf
23-03-2021	19:00 - 21:00	Navigation
24-03-2021	19:00 - 21:00	Navigation
25-03-2021	19:00 - 21:00	Info møde sejlerskole
27-03-2021	09:00 - 16:00	Eksamen navigation
28-03-2021	09:00 - 16:00	Eksamen navigation
April		
07-04-2021	10:00 - 12:00	Onsdagstræf
07-04-2021	19:00 - 21:00	Intro nye kapsejlere
08-04-2021	19:00 - 22:00	Bestyrelsesmøde
10-04-2021	10:00 - 16:00	Klargøring skolebåde
10-04-2021	12:00 - 13:30	Klargørings suppe
11-04-2021	10:00 - 16:00	Klargøring skolebåde
11-04-2021	12:00 - 13:30	Klargørings suppe
15-04-2021	19:00 - 21:00	Sejlerskolen/knobaften
21-04-2021	10:00 - 12:00	Onsdagstræf
24-04-2021	09:00 - 16:00	Broslagning
25-04-2021	14:00 - 16:00	Standerhejsning
28-04-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads
Maj		
01-05-2021	08:00 - 12:00	Udlejet privat
02-05-2021		
03-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
04-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
04-05-2021	19:00 - 21:00	Intro nye medlemmer
05-05-2021	10:00 - 12:00	Onsdagstræf
05-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
05-05-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads
06-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
10-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
11-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
12-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
12-05-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads
13-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
13-05-2021	19:00 - 22:00	Bestyrelsesmøde

17-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
18-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
19-05-2021	10:00 - 12:00	Onsdagstræf
19-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
19-05-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads
20-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
22-05-2021	10:00 - 23:00	Pinsetur
23-05-2021	09:00 - 23:00	Pinsetur
24-05-2021	09:00 - 12:00	Pinsetur
24-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
25-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
25-05-2021	19:00 - 21:00	Sejl og trim/KF
26-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
26-05-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads
27-05-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
Juni		
01-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
02-06-2021	10:00 - 12:00	Onsdagstræf
02-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
02-06-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads
03-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
07-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
08-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
09-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
09-06-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads
10-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
10-06-2021	19:00 - 22:00	Bestyrelsesmøde
14-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
15-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
16-06-2021	10:00 - 12:00	Onsdagstræf
16-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
16-06-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads
17-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
18-06-2021	18:00 - 23:00	Fællesspisning/PD/KF Pattegris
21-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
22-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
23-06-2021	18:00 - 21:00	Sct. Hans i Paradisbugten/EW
23-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
23-06-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads
24-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
25-06-2021	19:00 - 22:00	Instruktørmøde - sejlerskole
26-06-2021	12:00 - 23:00	Hygge race
27-06-2021	09:00 - 12:00	Hygge Race
28-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
29-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
30-06-2021	10:00 - 12:00	Onsdagstræf
30-06-2021	18:00 - 21:00	Sejlerskole
30-06-2021	18:25 - 21:00	Kapsejlads

LIDT AF HVERT

Ommestående kalender skal desværre kun opfattes som vejledende og aktiviteter vil kun blive gennemført, såfremt vi slipper af med Corona pandemien og myndighederne igen åbner for aktiviteter. Det er derfor højst tvivlsomt om vi kommer i gang med aktiviteter på denne side af sommerferien.

Vi har i bestyrelsen alligevel valgt at sætte datoer ind i kalenderen, således at de er klar, hvis der bliver åbnet.

Du kan således kun se kalenderen som vejledende. Vi vil give besked via vores nyhedsmails og vores hjemmeside, når der fra myndighederne bliver åbnet for aktiviteterne igen.

Tekst Claus Munch Andersen

Broen i Paradisbugten

Efter en lang kedelig indelukket Corona vinter, trænger vi til at komme ud og få "luft" i sejlene, heldigvis nærmer foråret sig - det samme gør sejlesæsonen. Vi har bestemt at vi lørdag den 24. april vil forsøge at samle nogle arbejdsglade medlemmer til broslagning og oprydning. Vi overholder selvfølgelig de gældende Corona regler som der er på dette tidspunkt.

I år skal vi have fornyet det midterste lange bord/bænk, og have træbolter i de fodbrædder vi lavede sidste år. Samt have gangbroen på land gået efter. Vi mødes i klubhuset kl. 08.00 til morgenkaffe og et rundstykke. Her aftaler vi dagens program og transport til paradisbugten. Hold øje med Klubbens hjemmeside for

yderligere information. Her vil der også være mulighed for at tilmelde sig.

Vel mødt Peter Dollerup Tlf. 91 15 07 43

Mail: labrilpd@gmail.com





FRA LANDS TIL VANDS -OG OP I LUFTEN

DIN PROFESSIONELLE LEVERANDØR NÅR DET GÆLDER:

BÅDFLYTNING

OP-/NEDTAGNING

BAKSNING

SPECIALTRANSPORTER

KRANARBEJDE

-MED SAMMENLAGT FLERE 100 ÅRS ERFARING!



**RØDEKRO
KØBENHAVN
ESBJERG
AARHUS
ODENSE**



Your On-time partner in heavy solutions



**PH. +45 74 69 38 88
WWW.SKAKS.DK**



STARBÅD

Vi har modtaget nedenstående indlæg fra vores medlem Ib Hansen.

Ib Hansen har sammen med Ole Kristensen i en årrække sejlet kapsejlad i en Starbåd. En rigtig spændende bådtype, som kræver dygtigere sejlere for at kunne håndtere den rigtigt.

Ib Hansen og Ole Kristensen var et godt makkerpar både på kapsejladbanen og uden for. Desværre døde Ole den 26. februar 2019.

Ib har nu fundet tiden inde til at afhænde båden og vil gerne "give stafetten" videre til nogle, der vil prøve kræfter med Starbåden. Men det kan Ib selv fortælle om i nedenstående artikel.

Tekst Claus Munch Andersen

22 år med Starbåd.

I 2006 blev 3 sejlerkammerater enige om at tiden var løbet fra min LA Krydser som kapsejladsbåd. Da Toni Andersen ville cykle, var det kun Ole og jeg der skulle sejle, så vi tænkte på at købe en 606'er som vi så ville sejle som 2mands båd. Efter på generalforsamlingen 2006 kom en lille gruppe til at sidde og snakke også kom det :det kunne også være sjovt at prøve Starbåd:. Vores tidligere formand Jørn W Larsen vidste lige hvor der var en hengemt i en have(dødsbo). Vi fik kontakt til sønnen og aftalte et syn i Silkeborg hvor den lå. Vi blev enige om den kunne bringes til at sejle igen, og da sønnen var ansat i et transportfirma ville han levere den på Nordhavnen i Kolding for 13500kr, så vi syntes det var værd at prøve.

Efter ankomst til Kolding kom så den store rengøring. Efterhånden som vi kom frem var det ikke så ringe endda, faktisk var det næsten kun towværk der skulle fornyes, Frølår mm. Fik vi funktionsdygtigt igen :tovværk alt undtagen storskøde og fokkeskøde er 6mm:så det er billigt at reparere.

I en alder af 59år købte vi så Starbåd 6248 Pumpkin, og var meget i tvivl om vi ville kunne klare sådan en båd. Der var 3 stel sejl med så der var noget at øve med. De næste år går med finde balancen bl.a med hvor meget vind vi mestrer. Læren blev at vi ville sejle Fænø Rundt et år, med kryds ud af fjorden, men kunne allerede inden start se at vi ikke kunne holde vandet ude på det lange kryds til Fænø Syd, så vi ville sejle tilbage til havnen og den

lange bom kom i vandet i læsiden og gjorde det meget svært at styre, med det resultat at rorpinden brækkede, og vi sejlede i molen på Nordhavnen. Vi slap heldigt med et revet forsejl og hul i stævnen. Så fik vi lært at i hårdt vejr på halvwind læns skal der slækkes lidt på kickstrappen.

I 2012 får jeg en lille blodprop og er sygemeldt hele forårs-sæsonen. Senere får Ole så en form for hjernebetændelse, så der bliver ikke mere sejladet det år.



Året 2017 er der så VM i Troense, og vi drager over for at se lidt sejladet. De sejler dog så langt ude så vi kan ikke følge det som vi havde håbet. Der var 11 danske både med, både fra værtslandet kunne frit stille op. Mellem sejladserne fik vi en snak med folkene og kunne bese bådene og deres ændringer. Det viste at der ikke var meget det kunne betale sig at

ændre, så det var mest trim og en anden måde at stuve den lange spilerbom på.

2018 bliver så et år hvor vi synes det går godt og vi også vinder Fænø Rundt år. Det skulle så vise sig at blive Oles sidste sejladet.

Derfor søger jeg en ny rorsmand, og finder Jørgen Bendtsen fra KS. Jørgen finder hurtigt måden at sejle båden på og jeg synes vi får en god sæson. Vi er sat i vort eget løb og ved ikke rigtig hvem vi skal slå. Vi får så at vide ved præmieoverrækkelsen at vi skulle kæmpe mod Albin expres. Det lykkes så ikke men overalt placeringerne er: 7 9 1 6 3 2 3 6. Desværre kunne Jørgens ryg ikke klare det i længden, så min søgen efter en ny mand blev overhalet af corona pandemien, så det gode skiv har været klodset op i 2 år nu.

Jeg må nok indse at min tid med 2 både og kørsel mellem Haderslev og Kolding stopper her. Skulle nogen være interesseret i at Pumpkin forbliver sejlede hører jeg gerne om det. Jeg vil gerne hjælpe jer i gang så det kan foregå sikkert. Overtagelses prisen ? måske pladslejen for sæsonen. Ib Hansen

Tekst Ib Hansen

FRA SKOTLAND TIL KOLDING

Schultz køb i Skotland og hjemtransport

Tanker om ny båd.

Der kan være mange indgangsvinkler til at købe ny eller brugt båd. Ofte er det for at få mere plads, eller at der er for mange problemer med den gamle. I vores tilfælde var det 7 års tilløb, hvor vi ofte spurgte os selv om, hvorfor sælge når den gamle fungerede perfekt - men et besøg i banken hvor vi drøftede pension, økonomi og fremtid satte skub i tankerne.

Fra tanke til handling.

Internettet blev flittigt besøgt og er så snedigt indrettet, at det man søger efter, vælter frem på skærmen. Det blev så et par dage i Frankrig, hvor vi var sneet inde, at vores eventyr startede. Vi fandt bådtypen en Jeanneau 43 DS, der så lå i Grækenland, Spanien, Italien og Skotland. Der var således flere

til salg og priserne kunne sammenlignes. Tanken og drømme om at sejle i Skotland trak, sammen med flere forhold omkring båden. En forespørgsel til forhandleren, der havde båden i kommission, blev starten på en god oplevelse.

Efter en del konversation og billeder omkring båden og en snak med Svend fra FTLF omkring moms. og Brexit, tog vi den 18. januar til Largs for besigtigelse.

Vi blev sammen med en tysk køber hentet i Glasgow Airport af mægleren og efter en livlig snak om Brexit og lidt sightseeing var stemningen god, omend vi absolut ikke var enige. Vi fik en nøgle til båden og kunne i fred og ro snuse til vidunderet. Indretningen var perfekt og en gennemgang af båden gav få bemærkninger. Der er selvfølgelig altid noget ved en



16 år gammel båd, blandt andet utætheder ved skydekappen, et vindue på toilettet og en revne i oliekøleren på den 75 hk store Yanmar motor. Det blev klaret med et afslag i prisen og en oliekøler på sælgers regning. Efter en sejltur i solskin på Firth of Clyde rundt om Great Cumbrae med ejeren, var vi trygge ved at handle. Euroyacht som er Jeanneau forhandler og mægler i England hjalp med papirer, de havde solgt båden fra ny og kendte historikken. Spørgsmålet om gæld i båden blev forsøgt afklaret ved at kontakte forsikringen, men vi blev efter nogen tid nødt til at stole på

sælger og forhandler. Banken sagde i forbindelse med overførsel, at de var mere trygge ved handel i Skotland end sydpå. Drømmen blev til virkelighed. Vi var nu blevet bådejere i Skotland og næste besøg blev 7. februar. En palle med redningsflåde og andet udstyr blev afsendt fra Danmark, så vi kunne bo i båden og klare sommeren. Motoren var adskilt pga. oliekøleren, men der var rigeligt arbejde med rengøring. Den ene af vores sønner og svigerdatter, der bor i England, hjalp til. Det var hyggelige dage, med plads til mere sightseeing og et par spil Scrabble. Scrabble er det



SEJL OG KALECHER

- ★ Cruising Racingsejl
- ★ Bompresenninger
- ★ Sprayhoods
- ★ Kalecher
- ★ Hynder
- ★ Bøjler, beslag
- ★ Reparationer vask

Hesselly 8, Industri N 2 · DK-6000 Kolding · Tlf. +45 76321200
Fax. +45 76321201 · info@schultz-kalecher.dk · www.schultz-kalecher.dk

SCHULTZ
SEJLMAGERI

FRA SKOTLAND TIL KOLDING

engelske navn for Kriblekryds og samtidig navnet på båden. Det blev ret hurtigt klart, at det ikke skulle ændres.

Corona ændrer planerne.

Vi tog derover igen 10. marts og fortsatte klargøringen, vi skulle jo sejle hele sommeren, troede vi, så igen hyggelige dage. Vi havde efterhånden hørt en del om Coronaen, men nok ikke forestillet os, at der skulle gå 4 måneder, inden det igen lykkedes at komme ind i landet.

Vi havde jo heldigvis vores gode 40 år gamle Tai-Pan og kunne i modsætning til englænderne sejle hele foråret. Salget gik sløvt, da det tyske marked var lukket og der skulle gå indtil juni, inden en køber dukkede op. Det blev til sejlture til blandt andet Kalvø, Dyvig, Hejlsminde og Sct. Hans i Paradisbugten med Bådelaugget, så alt i alt en god for sæson. Foråret blev brugt til kursus i tidevandssejlads og planlægning af hjemtransport,

da vi nu havde opgivet at sejle hen over sommeren i Skotland. Planlægning af hjemtransporten.

Her er det godt med gode sejler venner. Ud over snak med kursisterne på tidevandkurset, fik jeg god hjælp af Sven "Anastasia", som lånte mig søkort -Torben "Lille A" der med sin dramatiske tur til Skotland kunne fortælle om Nordsøen - og Martin Von Hansen "Amica" der lånte mig en gammel udgave af Reeds Almanak til de foreløbige øvelser med strømkort og tidevands-tabeller.

At sejle tidevand kræver, at man planlægger sin sejlads, da strømmen kan gå op til mere end 10 knob afhængig af månefase, vindforhold og årstid. Sejler man i lavvandede områder som udmundingen ved Elben mod Ejderen eller sydover, er spørgsmålet, om der er vand nok. Det problem er ikke så stort i Skotland, hvis man vælger de rigtige havne.



Vi lavede en sejlplan i et Excel ark, hvor strømtabeller fra Almanakken afgjorde, hvornår vi skulle være på kritiske destinationer. Vi kunne således regne ud ved distance og forventet hastighed, hvornår der var afgang og forventet ankomst. Udfordringen i Skotland er, at distancerne mellem havnene er noget større end i Danmark og her bruger man oftere at ankre op undervejs.

Vi tog chancen og bestilte flybilletter og med hjælp fra vores engelske svigerdatter, fik vi kringlet indrejsedokumenter og karantæne forhold. Besætningen bestod ud over mig, af vores tvillinger Christian og Michael der arbejdede i henholdsvis Frankrig og England, Nicolai og vores barnebarn Robin, samt vores datter Marie-Louise. Vi blev alle indlogeret på et Bed and Breakfast, da båden ikke kunne godkendes som karantæne sted. Dagen efter



forlod vi officielt England, hvilket vil sige, at vi klargjorde båden og trænede et par dage inden afgang. Planen var at runde det berygtede farvand omkring Mull of Kintyre den 12. juli. Michaels kæreste Sophie var med på en træningshyggetur rundt om Great Cumbrae lørdag og tog bilen tilbage til Hull, der ligger i det sydvestlige England ved Humberfloden.

Fra logbogen

Søndag den 12. juli

Vi tog afsted kl. 7.30 søndag morgen i stille vejr og solskin som planlagt, fra Largs, der

KOLDING AUTO-EL

Vi tilbyder:

- Salg og rep af motorvarmere
- Salg af batterier og skillerelæser
- Salg og rep af startere og generatorer
- og meget mere

Du finder os på adressen
Idyl 15, 6000 Kolding- eller
ring på tlf. 7552 3366

FRA SKOTLAND TIL KOLDING

ligger vest for Glasgow, vest om Isle of Arran gennem Kilbrannan Sound for at ramme Sanda Sound ved Mull of Kintyre kl.

16.00 HW Dover, som diverse pilots anbefaler. Den 12. juli er månen i sin last quarter, så det er nip tid, hvilket betyder omkring 2 knob mindre tidevandsstrøm - perfekt timing.

Vi ramte lidt modstrøm og vind op mod 20 knob lige efter Campbeltown, det gav lidt hård sø og Robin måtte ofre frokosten og en masse slik til Kong Neptun. Det viste sig, at vi var kommet en time tidligere end anbefalet fordi tidevandstabellen (i BST) skal korrigeres for sommertid - så lærte vi det.

Det anbefales ved sydlig vind at gå øst om Sanda Islands, men vi tog chancen og fulgte en engelsk båd inden om og skar 8 mil af distancen og kom i havn



i Port Ellen på Islay, kl. 20.00. Vinden flovede på vejen rundt og ved Deas Point døde vinden og motoren blev startet. Alt i alt 80 sømil første dag.

Problemet med at runde Mull of Kintyre er, at distancen tager op mod 8 timer og at strømmen vender efter ca. 6. Samtidig anbefales det, at holde et par mil til klippekysten uden at komme ind i trafiksepareringszonen i North Channel. Er man uheldig at få nordvestlig vind, vil med strøm og modvind rejse søen og formentlig umuliggøre turen. Vi skulle efter de oprindelige planer have krydset toppen af Halvøen Kintyre gennem Crinan Channel og sejle videre op til Caladoniakanalen, men kanalerne var lukkede pga. Covid. Jeg fornemmede bekymringen hos Jeanneau forhandleren Angus, da vi fortalte om vores plan, men en flink bådnebo i Largs gav os gode fif og ruteforslag syd om Mull of Kintyre videre nord om Skotland med havne, der kunne besejles dag og nat uanset tidevandet. Det skifter 2 gange i døgnet og er ca. 4.5 meter på de kanter. Vel ankommet til Port Ellen i regnvejr blev Scrabble fortøjet til flydebroen med Y-bomme. Grillen blev hevet frem og en dejlig velfortjent middag med

grillet kylling blev fortæret. Det blev sent og vi besluttede at blive på Islay næste dag. Ellers skulle vi meget tidligt afsted for at få med strøm nordpå.

Mandag den 13. juli
Som sejlere skal vi huske motion, så dagen blev brugt på en længere gåtur ud til destillerierne Laphroaig og Lagavulin. En fantastisk natur, hvor man fornemmer det barske klima og fauna, der formentlig danner grundlag for de røgede whiskymærker øen er kendt for. Desværre var destillerierne lukket pga. Covid 19. En speciel smuk oplevelse mødte os, da indbyggerne havde taget opstilling langs vejen og vi hørte en sækkepibespiller nede ved kirken. Det viste sig at være en bisættelse, der pga. Covid ikke kunne foregå i kirken, hvorfor man tog afsked med personen



ved et optog gennem byen.

Tirsdag 14. juli
Afgang fra Port Ellen kl. 7.30 nordpå mod Oban. Vi havde strømmen med og let vind, så der blev plads til et brætspil undervejs, indtil vi kl. 16.00 mødte modstrøm og strømhvirvler, de såkaldte Eddie's, ud for farvandet mellem det nordlige Jura og Crinan Channel. Vi startede motoren, men opdagede først efter et stykke tid, at vi havde glemt at sætte den i gear. Sejlene holdt os netop med styrefart, men vi sejlede i cirkler og kom ingen steder. Sådan er det med ny båd, hvor følingen med mekanikken ikke var i top. Vi fortsatte mod Oban og gik



OBS !

Vi sælger nu:
BØRSTEORM
FISKEUDSTYR
SOUVENIR

MARINA SYD Skamlingevejen 5 Tlf. 75 53 70 75

FRA SKOTLAND TIL KOLDING

gennem Sound of Kerrera og nåede frem efter 62 mil kl. 20.00.

Onsdag den 15. juli

En overliggerdag mere, da Michael skal deltage i et online møde torsdag formiddag. Christian og Marie-Louise bruger eftermiddagen i kabyssen - en fantastisk lækker middag og så bagte vi lige til næste morgen. Vi ligger i Oban og udover et godt måltid har vi handlet. Vi blev faktisk låst inde i Whisky Shoppen, da vi kom kort før lukketid, den venlige dame ønskede ikke flere kunder.

De næste dage er det planen at gå nordpå, da Caladoniakanalen stadig er lukket. Vi tænker at gå op til Orkneyøerne for at undgå Pentland Firth i springtid (fuldmåne).

Torsdag 16. juli

Michael fik afholdt sit kursus online via havnens wi-fi og herefter var der afgang fra Oban

kl. 12.30. Det var diset vejr og dårlig sigt. Vi øver lidt med radaren, mens vi sejler op gennem Sound of Mull forbi Tobermory kl. 16.00. Efter Tobermory øgede vinden til 24 knob fra syd og vi mærkede tydeligt det åbne hav med den sydlige del af Hebriderne og Atlanten på bagbord. Bedst som vi skøjtede derud af, fik vi et par ufrivillige bomninger, der gav en skade på løjgangen. Vi surfede ned af de 3 - 4 meter høje bølger med 11 knob og mistede styringen. Vi fik båden op i vinden, surrede skødet på løjgangen og fortsatte med rebet storsejl - om det var regn eller sved på panden ved jeg ikke, men her viste drengene godt sømandskab med konstruktiv handling og efter 60 sømil ankom vi til Mallaig sydøst for Sky kl. 20.08. Efter et velfortjent aftensmåltid med Pasta, løg og bacon i fløde gik vi til ro godt trætte...



Fredag 17. juli

Afgang Mallaig kl. 8.35 og kom gennem sundet Sound of Sleat ved Loch Alsh inden om Sky kl. 11.00 ved slack water. (Slack water er tidsrummet fra lidt før højvande til strømmen vender). Har bøvlet en del med øverste sejlspind i rulle sejlet, der sætter sig fast. Fortsætter med rebet storsejl, - på vores vej mod nord gik kortplotteren amok, efter lidt undren gik jeg ned for at tjekke det elektroniske kompas og pling gik det op for mig, at min telefon lå ovenpå skabet hvori det elektroniske kompas er monteret. Elektronik, batterier og magneter dur ikke på det skab. Herefter har jeg prøvet at røre dej til brød i høj sø, det går indtil videre ok, bortset fra at vægten ikke virker i søgang. Solen skinner og vi har eta kl. 20.30 i Lochinver, i alt 84 sømil.



Lørdag den 18. juli

Det er stiv kuling og regn fra vest og vi benytter pausen til indkøb og planlægning af næste strækning.

Søndag 19. juli

Afgang fra Lochinver kl. 10.30 med vind 16 knob på vej mod Orkneyøerne. Dønninger på 3 - 4 meter omkring Cape Wrack, hastighed tilpasses gennem natten, så vi når West Kirk Sound på Orkney efter solopgang. Flot aftensol fra Atlanten med klipperne Sule Skerry i vest kl. 21.30, motor startes kl. 01.15.

Mandag den 20. juli

Vi fylder diesel fra dunke på tanken, mens vi driver ud for Kirkwall. Kl. 07.00 Orkneyøerne lægges bag og forsvinder, hvorefter vi har 2 - 3 døgn over Nordsøen. Der har været overvejelser om, hvilken rute vi skulle vælge. Ned langs Eng-



FRA SKOTLAND TIL KOLDING

lands østkyst over mod Helgoland, alternativt syd om Norge og nord om Skagen eller kort og godt Thyborøn med Limfjordens snørklede rute og broer. Vi startede med at sejle efter Skagen, mens vi studerede vejrkort via netværk, men endte med en sydligere kurs mod Thyborøn, da et lavtryk med kuling bevægede sig ned langs Norges vestkyst og ville ramme Skagerak onsdag eller torsdag.

Det var et godt valg, der gav to døgn med stort set vindstille og sol, hvorefter den sidste del mod Thyborøn onsdag formiddag gav en vind på 20 knob fra nordvest.

Ud over grindehvaler, blev vi på turen over Nordsøen, to gange mødt af delfiner. Vi kunne se, de kom fra flere sider og legede herefter i en times tid omkring båden, mens vi sejlede omkring 7 knob. Det er imponerende at se dem manøvrere rundt om båden med den hastighed og så

længe, det er en enorm mængde energi de brænder af.

Tirsdag 21. juli

Stort set vindstille og vi har motoren kørende for at holde en stabil hastighed. Christian har et vigtigt møde i Frankrig den 26., så vi har flere gange ved Skotland overvejet, om han skulle sættes af og vælge et fly. Egentlig havde vi regnet med 4 døgn til overfarten, men kunne nu se, vi kunne nå Thyborøn onsdag.

Onsdag 22. juli

Sol, let skyet og frisk vind - 20 knob fra nordvest, det er blæst op i løbet af natten, men Scrabble, der er blevet en hybrid med let sejl og motor, glider fint med bølgerne agten fra. Jeg tjekker dieselmåleren, der nærmer sig det røde felt. Jeg tænker, at det bliver knebent at nå Thyborøn og ved ikke om jeg kan stole på måleren. Vi har endnu 50 liter diesel i agter locker, så Christian får en livline



på og fisker dunkene ud. At løbe tør på vej gennem brændingen i Thyborøn vil være fatalt. Det var en god beslutning, for det viser sig, da jeg efter hjemkomsten får åbnet tanken, at der har været ca. 20 liter tilbage. Jeg har før prøvet med lav beholdning i Tai-Pan, at motoren fik luft i høj sø, så dieselen skulper væk fra sugerøret.

Onsdag 12.30

når vi Thyborøn og regner med at gå direkte til Løgstør. Efter Oddesund broen stopper vi motoren og fortsætter for sejl op mod Løgstør rende. Jeg går ned og får et par timer på øjet inden vi anduver renden.

Vi ringer til havnen og melder vores ankomst og spørger til plads og diesel. Vi får lov at ligge ved dieseltanken, da vi skal videre tidligt næste morgen.

Da vi når Løgstør Bådehavn kl. 21.00 – er der fyldt til randen denne sommeraften. Jeg kan mærke trætheden efter 4 døgn

på søen og tøver lidt. Der ligger en kutter ved tanken, der har motorproblemer og drengene er utålmodige og presser på - en motorbåd der ligger i havnehullet sejler heldigvis, så jeg tager chancen med en klump i halsen. Jeg har jo aldrig prøvet at gå i fyldt havn med Scrabble. Vi lægger os uden på kutteren og et par sejlere brokker sig, da de skal sejle tidligt næste morgen og vi spærrer havnehullet. Vi forklarer dem, at vi skal bunkre diesel og har en aftale med havnemesteren - desuden er planen at fortsætte, når Aggersundbroen åbner næste morgen, så vi er tidligt væk.

Torsdag 23. juli

Kl. 05.30 bakker vi stille og roligt ud fra havnen og fortsætter mod Aggersundbroen, til Ålborg og videre ud mod Hals, hvor vi prøver at rigge genakkeren til. Det er sol og svag vind, indtil sidst på dagen, hvor vinden går i syd.



FRA SKOTLAND TIL KOLDING

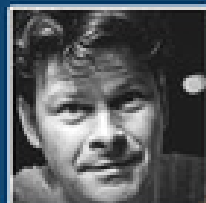
Jeg går ned for at tage nogle timer på øjet, så jeg er klar til den sidste nat og da jeg kommer op, er det mørkt, det regner og blæser 26 knob fra syd. Michael har været på siden kl. 5.00 i morges så han går til køjs. Der er ingen, der sover i for kahyttens 4 køjer i det vejr, Scrabble banker pæle, som det hedder, når for skibet rammer bølgerne. Det er faktisk det dårligste vejr og sigtbarhed på hele turen, men målet er inden for rækkevidde.

Fredag den 24. juli

Klokken er 2.00 og vi er startet på den sidste dag, da Chri-

stian og jeg i mørket lurer på et fragtskib, der kommer skråt bagfra, vi kan i en halv time se to hvide og et rødt lys der nærmer sig på kollisionskurs og samtidig kommer en coaster forfra. Jeg kan høre de to skibe tale på VHF 'en om en sejlbåd, så de har vel styr os. Desuden kan vi følge dem på AIS, men det er skræmmende, at se ham så tæt på i mørke, regn og blæst og jeg er i tvivl, om han vil gå bag om eller hvad, så jeg vælger at kalde ham på VHF 'en om hans intentioner og han svarer, "we will overtake you at starbord" - kort efter drejer

StoryLoft



Professionel hjælp til:

artikler

annoncer

interviews

case stories

ideudvikling

kommunikationsrådgivning

udvikling af budskaber

skriveundervisning

pressemeddelelser

korrekturlæsning

v/ Kenneth Ley Milling, journalist & tekstforfatter | tlf.: 28 772 883 | www.storyloft.dk

han mod styrbord og coasteren mod bagbord og de går forbi hinanden foran os. Vi har på det tidspunkt Samsø nord på bagbord og Tunø foran og er på vej mod Samsø Bælt.

Der er nu ro på situationen og jeg tager vagten resten af natten. Den sidste del tager længere tid end beregnet, regn, 2 knob modstrøm, 26 knob modvind giver 3 - 4 knob frem, med maskinen på 2300 rpm. og vi når Kolding Havn kl. 13.00. Familie og venner står klar til modtagelse og efter tre forsøg i kraftig vestenvind, får jeg Scrabble bakket ind ved

siden af Tai-Pan.
Hjemme i Kolding.

Jeg er så heldig at låne nabovens plads, så vi kan få flyttet rundt på grejet i vores to skibe. Køberen fra tidligere har meldt sin ankomst mandag for besigtigelse for anden gang og igen var vi heldige Tai-Pan blev solgt

Tekst og billeder Preben Schultz



STARBÅD - LIDT HISTORIE

Starbåden har udviklet sig fra at være et billigt sejlsalternativ til en superstærk OL-klasse, hvor sejlsportens toponavne kæmper om det ultimative mål: Guldstjernen i storsejlet. Men klassen kan være på vej ud af OL

Af Mick Anderson

Starbåden står for mange sejlere som den ultimative sejl-maskine. Crème de la crème med det enorme storsejl, de karakteristiske firkantede former og den høje og spinkle rig, som let knækker, hvis ikke mandskabet har styr på sagerne.

Dertil kommer, at klassen løbende har formået at tiltrække de allerbedste sejlere i verden. Sejlere, som bare må prøve båden og kæmpe om de berømte sølv-og fuldstjerner i storsejlet, som uddeles til henholdsvis kontinentalmestre (sølv) og verdens-og olympiske mestre (guld).

"Starbåden er interessant for sejlere, fordi små justeringer på trimmet gør en kæmpe forskel" sagde sejlmager og tidligere OL-deltager i Starbåd, Jens Christensen fra North Sails, for nogle år siden til undertegnede.

OL er en blandet bolcheforretning af sejlbåde. Den ældste af de otte forskellige klasser er den legendariske Starbåd, som først så verdens lys i 1911.

Siden har designet på den moderne Star ikke ændret sig, men byggemetoderne og sejl-designet var så primitive, at inden vil kunne genkende en gammel Star. Den-

gang var masten væsentlig kortere, sejlet var gaffelrigget, men i modsætning til andre bådtyper overlevede klassen på grund af de uovertrufne sejlegenskaber.

I 1920 blev Starbåds-klassen en realitet i en verden, hvor hver amerikansk sejlklub havde sine forskellige bådtyper, som lå i vandet hele sommeren. Omkring 1922 så de første udgaver af den moderne rig dagens lys, og den høje, tynde og skrøbelige mast, som i dag fascinerer og skræmmer de fleste sejlere, blev en del af kapsejladsscenen. De første 50 år af den internationale Starbåds-klasses eksistens var det naturligt nok amerikanerne, som tog sig af VM-guldmedaljerne, eftersom den globale udbredelse var minimal.

Elvstrøm på skamlen

Først i 1957 dukkede der danskere op på skamlen ved verdensmesterskaberne. Det var ingen ringere end Paul Elvstrøm, som var gast for Albert Debarge ved VM i 1957 i Havana. Det var også Elvstrøm, som blev den første danske verdensmester i Star ved VM i Kiel i 1966 og i 1967 vandt han igen. Derefter begyndte toponavne som Dennis Conner, Paul Cayard, Jens Christensen, Mark Reynolds og mange flere at dukke op øverst på resultatlisterne. I det hele taget har klassen siden tiltrukket alverdens topsejlere, som hæver konkurrenceniveauet op til det allerhøjeste.

I olympisk sammenhæng var Elvstrøm tættest på en dansk medalje

i 1968 u Mexico, hvor det blev til en fjerdeplads.

I 1990 vandt Benny Andersen og Mogens Just VM-sølv i Cleveland, og siden da har ingen danskere været til tops ved VM.

Nyt håb i Kiel

De selvsamme sejlere er nu Danmarks håb i jagten på at kvalificere klassen til OL i 2008.

I tråd med Jens Christensens fascination af båden var det en lille detalje, som igen fik Benny Andersens interesse for båden til at blusse op.

"Efter OL i 1992, hvor vi blev nummer ni, droslede vi langsomt ned pga. arbejde og karrierer. For nogle få år siden lagde vi projektet ned, da vi ikke længere kunne følge med toppen, og det pinte mig som bare pokker" forklarer Benny Andersen under Rolex Miami Olympic Class Regatta i januar.

Så op til Kielerugen i 2005 riggede han parrets gamle båd op med en ny mast og en ny fok i håbet om at løse mysteriet om den manglende fart.

"Ret hurtigt fandt vi løsningen på vores trim-problem, så vi uden en masse træning igen var med i toppen. Båden og taktikken er et mind-game, som vi ikke kunne holde os væk fra" siger Benny Andersen.

Han og Mogens Just forsøger i første omgang at kvalificere Danmark til OL, og de er på nuværende tidspunkt blandt 10 bedste nationer, som kvalificerer sig direkte til OL. Men faktum er, at der skal skæres

i antallet af bådklasser ved OL.

Stårbåden kan være en af dem. I givet fald vil det være et farvel til en af de mest krævende og traditionsrige både – og til sejlsportens olympiske stjerne.

Starbåden

Længde overalt 6,9 meter

Bredde 1,7 meter

Dybgang 1,0 meter

Vægt 671 kv.

Sejlareal 26,5 kvm.

På læns i kølbåde

Hvis vinden er kraftig nok, og bølgerne tilstrækkelige store til, at båden kan "surfe", kan man ikke sætte kicking-strap'en hårdt nok. Jo hårdere kicken-strap'en er taget hjem, jo lettere bliver det at stå på båden til at "surfe". Når muligheden viser sig, skal båden balancere perfekt. Krænger den, eller tager søen skævt, er det umuligt at "surfe". For at opnå den rigtige balance til en "surfing" skal man falde af nøjagtig i det øjeblik, bølgen begynder at løfte hækken og trykke båden fremad. Så snart "surfingen" er kommet i gang, kan man luffe noget, så man holder sig på bølgens forside, men man må ikke luffe så meget, at båden taber balancen.

Starbåden er den af de internationale kølbåde, som er bedst til at "surfe". Her ser jeg bort fra Tempest, som ligger et sted midt mellem en rigtig kølbåd og en jolle. I det man begynder at "surfe", må

man hurtigt tage noget hjem på storsejls-og fokke skødet. Det er nødvendigt, fordi vinden vil spidse lidt på grund af fartforøgelsen. På samme måde skal man atter slække på skøderne, når båden holder op med at "surfe".

I de fleste kølbåde, bortset fra Star'en kan man kun "surfe" rigtigt med spileren oppe. Det er meget svært at holde en "surfing" i gang med vinden foran for tværs, og man behøver et specielt skåret sejl. Det har stor betydning, om man vælger den rigtige spiler til den rådende vindstyrke og til den bane, der skal sejles på.

Er man så uheldig at sætte den forkerte spiler til forholdene og bestemmer sig for at fortsætte med den, er der ikke andet at gøre

end falde af for at bevare bådens balance og kunne surfe. Viser det sig, at den kurs, man kan holde, er alt for langt fra mærket, må spileren bjærges og en mindre sættes, så man kan holde bedre højde og al ligevel "surfe". Hvis der er forholdsvis kort vej til mærket, er det sikkert bedre at fortsætte med den store spiler på den dårlige kurs og først tage den ned et stykke fra mærket. Derefter kan man så luffe godt op på det sidste, korte stræk mod mærket.

At plane med en Starbåd Starbåden er en af de få kølbåde, der kan plane rigtigt. Der gælder de samme regler som på slør i andre kølbåde, men i Star'en kan det være meget far-

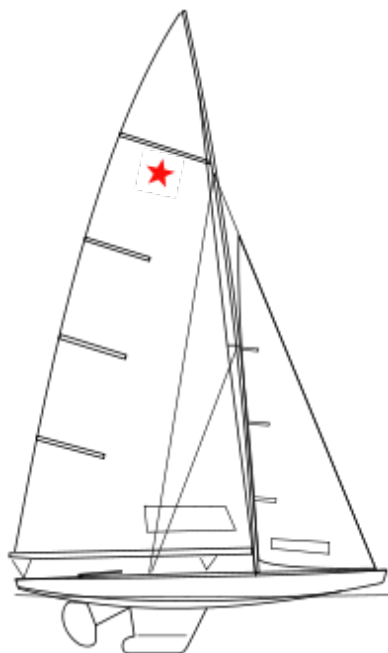


FROM Grafisk

Gejlhavegård 23
DK-6000 Kolding

Tlf. 75 52 77 11
Fax 75 52 06 66

info@from-grafisk.dk
www.from-grafisk.dk



ligt at dykke fra forsiden af en bølge og ind i bagsiden af den foran, når søen har nået en vis størrelse. Man kan undgå det ved at lade gæsten flytte agterover, til han er på højde med roret. Er det ikke nok, må man være parat til at luffe op og fortsætte på samme bølge, indtil der viser sig en åbning i søren foran. Hvis man har trimmet sin båd sådan, at mastetoppen krummer sideværts, vil man opdage, at det bliver meget lettere at plane, fordi sejlet åbner sig, og der ikke er pres på roret.

Jyllands posten 11-02-2007

Vognmand Laust Bøgesvang

Kastanieallé 43

Skanderup – 6640 Lunderskov

Laustboegsvang@yahoo.dk

Bogesvangkrantransport.com

CVR:59589628

Konto nr. 7040 0002107521

Båd- & Maskintransport med nedbygget anhænger
Montagearbejde
Op til 80 tons kran med spil og fly-jib



Skamlingevej 5 (på vandsiden) - 6000 Kolding
Tlf. 3150 3131
Se vores sæson åbningslister på vores Facebookside





RESTAURANT
BAR & TERRASSE



Marinaen

SKAMLINGVEJEN 5 6000 KOLDING TEL. +45 75 53 15 15 WWW.MARINAENKOLDING.DK

BESTYRELSEN

**Formand**

Claus Munch Andersen
clausmunch@gmail.com

**Næstformand**

Søren Staugaard Christensen
staugaard@lindevej4.dk

**Kasserer**

Søren Hombak
kbkasserer@gmail.com

**Sekretær**

Anne Mette Kærgaard Olesen
am@patronus.dk

**Bestyrelsesmedlem**

Erik Wind
bogbinder@gmail.com

**Bestyrelsesmedlem**

Lars Grodt-Andersen
grodt-andersen@hotmail.com

**Bestyrelsesmedlem**

Kim Fredslund
kakkemanden@stofanet.dk

**Bestyrelsesmedlem**

Kenneth Knudsen
knudsen.post@gmail.com

**Bestyrelsesmedlem**

Mogens Juhl Hansen
mogensjh@hotmail.com

**Suppleant**

Peter Døllerup
labrilpd@gmail.com

**Repr. Lystbådehavnen**

Ingolf Nielsen
ingolfmnielsen@gmail.com

**Suppleant**

Tom Toft
tomtoft@live.dk

DEADLINE

- Nr. 2 15. maj 2021
Nr. 3 15. august 2021
Nr. 4 15. november 2021
Nr. 1 15. februar 2022

Modtager redaktionen materiale efter disse deadlines, medtages materiale kun efter nærmere aftale. - Ellers medtages materialet i det næstkommende nummer.

KONTAKT TIL BESTYRELSEN:

Formand:

Claus Munch Andersen 2025 8140

Næstformand:

Søren Staugaard Christesen 4045 9106

Kasserer:

Søren Hornbak 6166 3573

Sekretær:

Anne Mette Kjærgaard Olesen 6066 5332

Bestyrelsesmedlemmer:

Erik Wind 6130 8251

Mogens Juhl Hansen 3027 1818

Kim Fredslund 2639 2834

Kenneth Knudsen 28889596

Lars Grodt-Andersen 4029 3277

Bestyrelsessuppleant:

Peter Dollerup 9115 0743

Tom Toft 4057 2935

Revisorer:

Jan Kjær Larsen 7557 1204

Peer Erling Larsen 2961 3058

KONTAKTER TIL UDVALG I KOLDING BÅDELAUG:

Område:	Navn:	E-mail:	Telefon:
Klubhus/udlejning:	Tommy Berg Jensen	maxisejler@gmail.com	24839698
Kapsejlads:	Kim Fredslund	kokkemanden@stofanet.dk	2639 2834
Broudvalg:	Peter Dollerup	labrilpd@gmail.com	9115 0743
Målere:	Jan Kjær Larsen	mollebro14@gmail.com	40314211
	Jens Kromann Birch	kromannbirch@gmail.com	2176 5044
	Ib Hansen	ingib@outlook.dk	3054 6625
Sejlerskole:			
Praktisk sejlad:	Erik Wind	bogbinder@gmail.com	6130 8251
Navigation:	Claus Munch Andersen	clausmunch@gmail.com	2025 8140
Klubbåde:			
Speedbåd:	Søren Staugaard Christensen	mogensjh@hotmail.com	4045 9106
L23- Tillid:	Kenneth Ley Milling	Kennethley@gmail.com	2877 2883
L23- Brønserud:	Thomas Lautrup	lautrupthomas@gmail.com	2670 5397
Mastemærker:	Via KBLs hjemmeside	www.koldingbaadelaug.dk	
Klubbens skure:	Mogens Juhl Hansen	mohensjh@hotmail.com	3027 1818
Webmaster:	Claus Munch Andersen	clausmunch@gmail.com	2025 8140
Dansk Sejlunion:	Claus Munch Andersen	clausmunch@gmail.com	2025 8140
Medlemskartotek:	Søren Hornbak	kblkasserer@gmail.com	6166 3573

ØVRIGE KONTAKTER:

Kolding Lystbådehavn:

Havnemester:

Lars Guldberg 7553 2722

klh@koldinglystbaadehavn.dk

Lystbådehavnens hjemmeside:

<http://www.koldinglystbaadehavn.dk>

Gasten redaktion:

Jørn Wegener Larsen 2348 1990

Annoncer:

Peter Dollerup 9115 0743

Web-master:

Claus Munch Andersen 2025 8140

clausmunch@gmail.com

Tryk:

From Grafisk: 7552 7711

info@from-grafisk.dk

Annette Rosenberg:

ar@from-grafisk.dk

Afsender:
Kolding Bådelaug
Skamlingvejen 5,
6000 Kolding.

*Attraktiv
rente
Op til 15 års
løbetid*

ATTRAKTIV FINANSIERING AF DIN NÆSTE BÅD

Læs mere på midspar.dk/baadfinans



MS BÅDFINANS



MIDDELFAKT
SPAREKASSE