

## Kompasset

- medlemsbladet for Roskilde Sejlklub

I dette nummer kan du læse :

- Karl Bachmands beretning om hjemsejlad i heftig kuling af sluppen Andraste, fra Holland til Roskilde oktober 2020.

- Et portræt af en ildsjæl. Denne gang har redaktøren fanget Hanne Christensen der i flere år har været den faste rorgænger for klubbens sejlerskole.

- Ib Petersen beretter om forsøg med chilli i bundmaling.

- Sjælland rundt på indersiden der er en af Danmarks sjoveste og mest fremgangsrige tur- og kapsejladser.

Der er stadig historier derude, der venter på at blive fortalt, og der er særprægede og enestående personligheder i vores kreds, ja sågar personer, der prøver at være helt almindelige, hvis bedrifter og indsats det vil være på sin plads at brede ud til os alle. Vi har en del til fælles, nemlig vores interesse for vandet og vores fjord, og netop ens interesse er jo det, det er sjovest at læse om.

PS Meld dig meget gerne frivilligt som medlem af redaktionen, ordblindhed ingen hindring – henvend dig gerne til redaktør Sven Scharling, 40303729

Layout: Normann Sloth (p.s. skulle der være en i blandt os, der har lyst og mod på at lave layout på bladet, så vil jeg gerne afløses).



### Roskilde Sejlklub bestyrelse:

Formand & Kapsejlad	Normann Sloth
Næstformand & Junior	Birgitte Larsen
Sekretær & Kajak	Hanne Larsen
Kasserer	Nelly Deschamps Bachmann
Webredaktør & Brobestyrer	Preben Gregersen
Match Race	Annette Rossing
Sejlskole og Kapsejlad	Terkel Christensen
Hjemmeside	www.rosejl.dk

## En lille beretning om hvordan sejlbåden Andraste kom til Danmark med gode venners hjælp

Af Karl F. Bachmann

### Først var det Aurora

Tilbage i 2017 begyndte jeg at kigge efter en større sejlbåd, bygget i træ forstås. Markedet i Danmark var ret begrænset, så jeg tilbragte mange timer med at kigge på forskellige udenlandske hjemmesider, og på at drømme.



Selvfølgelig befandt den båd, jeg synes bedst om, sig naturligvis på den

anden side af Atlanten, Rockport, Maine. Aurora, tegnet af Phillip L. Rhodes i 1954, absolut en af de dygtigste designere i sin tid, ofte i konkurrence med Sparkman & Stephens. Hvordan kunne jeg lokke min kone med på en tur derover, hvis det ligesom skulle være lidt tilfældigt, at der lå en sejlbåd ved kajen, vi da lige kunne kigge på. Det blev til ”Vil du med til Quebec for at høre den gamle franske dialekt og se lidt af New England, spise hummer osv.” Jeg var dog åbenbart nemt at gennemskue, da den tidligere båd også blev set første gang på en lille omvej i Jylland. Så nej.

Kaptajn Karl

I mellem tiden havde jeg udover de fotos og den beskrivelse der var i salgsannoncen udbedt flere fotos. Nu lå damen ikke i vandet men på land i en hal, hvor den havde stået i ca. 2 år og var begyndt at se lidt træt ud. Så nej tak.

### Så var det en McGruer

Så en sen aften kom denne McGruer 8 m Cruiser Racer frem og i Portsmouth, det var jo også meget tættere på. Det blev til flere snakke med ejeren og et nærliggende værft, som havde foretaget en gennemgang i forbindelse med salget. Flere planker under vandlinjen, dødtræ ved kølen og sandsynligvis en del stævntre og flere bundstokke skulle udskiftes. Riggen, både stående og løbende trængte til en kraftig overhaling, hvis vi skulle sikkert over Nordsøen. Der skulle sys en komplet ny sejlgarderober, så samlet lød det ikke tillokkende at får lavet disse ting uden rigtig at kunne følge med, og prisen, jow, tjaa, det var jo svært at sige noget sikkert. Så nej tak, igen.

## Endelig Andraste

Men i efteråret 2019 på [wooden.classicboats.uk](http://www.wooden.classicboats.uk) tonede hun så endelig frem en sen natte-time.

I beskrivelsen stod ”Major refit, keel off, new bolts and refitted, new steel tank for diesel. Just finished tour around GB osv. Andraste. Sloop på 41 fod tegnet og bygget af Bjarne Aas i Fredrikstad 1964. Bygget af gennemgående Honduras mahogni planker, massivt teakdæk og med et klassik layout af cockpit og kahytten, alt i teak og mahogni. Beliggende ved Stratton Hall ved Orwell floden tæt på Harwich, så os afsted på weekendtur.



Sluppen Andrasta 41 fod

Med til historien hører, at min kone havde gennemgået en stor forvandling fra at være bange for at stå på fordækket af vores gamle båd inde på Roskilde Fjord, til at have fået duelighedsbevis og nu synes, det var sjovt, når det blæste over 10 m/sek.

Der var derfor ikke nogen grund til igen at skulle finde på en historie og lidt tilfældigt pludselig stå og kigge på en båd. Så 7. september fløj vi til Stansted og lejede en bil. Den lange rapport, som var udarbejdet ved salget, havde vi læst og havde flere spørgsmål til, men da vi kom og så Andraste og ejeren sagde, han ville komme om en times tid med frokost, var vi solgte og Andraste med. Over maden blev det mest til en snak om Brexit og ejerens historie med båden. Det var 2. gang, de havde købt båden, men nu ville familien sejle på Middelhavet igen. ”Hvornår ville vi sejle Andraste til DK?” Jo, vi havde jo ferie i uge 42, midt i oktober, så det var vores plan. Krydsning af Nordsøen sent på efteråret i en ukendt båd, syntes han ikke, var den bedste ide. Ydermere, hvis vi fløj en besætning til England, kunne vi risikere at skulle vente på godt vejr i flere dage.

## Normann slår ud med armen

Hen over sommeren havde jeg spurgt flere, om de havde tid og lyst til en uges sejlads og fået mange tilsagn, men som det begyndte at blive alvor, sprang de fleste fra, kun Claus havde holdt ved. Så, ved afriigersejladsen i slutningen af september sad jeg i klubben og klagede min nød til Normann, som slog ud med armen og pegede på sin besætning og sagde ”De her er sikkert friske”. Og adspurgt om sådan en lille sejltur var noget for dem, kom det promte fra Christian ”Hvornår skal vi sejle?”

Så var besætningen på plads. Christian Henriksen, min søn Marcus på 13 Claus Dalsgaard Jensen, Henrik Mikkelson og undertegnede.

## Afsted til Holland

Jeg havde løbende haft kontakt med ejeren, som sagde, at vejrudsigtens langtidspggnose lovede dårligt vejr og gentog, at vi risikerede at vente på godt vejr i flere dage og således ikke kunne nå til Roskilde på en uge. Han tilbød derfor med et par venners hjælp at sejle til Ijmuiden i Holland ved førstkommande periode med godt vejr et par dage. Det var først en uge inden, vi skulle køre til Holland, at jeg fik beskeden at ”i aften sejler vi”. Det tog dem godt 17 timer fra Stratton Hall til Ijmuiden, en distance på ca. 135 sømil, så det gik godt. Jeg havde lejet en Citroen Espace til 7 personer og fået det arrangeret, at et par venner, som ville til Paris, kunne låne bilen videre mod at tage ekstra sejl og vinterpressing med retur til DK. Tagbøjler og topboks blev også organiseret, så tidlig søndag morgen den 14.oktober mødte alle hos mig for at pakke bilen.



Fra venstre Christian, Marcus, Claus og Henrik

En bus ville have været bedre. Trods tagboksen måtte vi sidde med tasker inde i bilen, jeg kunne dog bruge gearstangen nogenlunde uhindret. Godt med vejarbejder gennem Tyskland så klokken var omkring 20.30 tiden, da vi kom til Ijmuiden. Havnen var omkranset af et højt hegn som krævede adgangskort og kode. Blot 2 dage inden var det lykkedes mig at få fat på dette og betalt havnepenge for den uge Andraste havde ligget i havnen.



## Skipperen på energidrik

De sidste timer vi havde kørt, havde Henrik siddet og studeret vejrudsigten, som ikke var specielt lovende, 15-17 m/sek. med stød af langt kraftigere styrke.

Så jeg tror, vi alle glædede os til at komme i køjen efter en lang dag i bilen, ikke mindst jeg, som havde haft en skrap uge på jobbet og havde kørt på energidrik de sidste timer af turen. Men nej, efter lige at have set Andraste an, mente Henrik, at vi skulle afsted hurtigst muligt, da vindretningen ville slå om og ville få samme vejr lige i ansigtet inden et døgn. Derfor skulle vi først flytte bagagen fra bilen til båden, handle ind og så få ekstra sejl og vinterpressing stuvet ind bag i bilen.

Først derefter kunne vennerne køre mod Paris og vi andre gå på restaurant for et tiltrængt måltid mad. Så var der kontrol af dieselbeholdning og oliestand på motoren, og om der var lys i lanternerne. Sikkerhedslinerne blev tjekket, og der blev sat to reb i storen.

## Fodring af fisk

Vi havde da stået og kigget ud over klitten med sand i øjnene og set bølgerne slå mod kysten, hmm lidt frisk måske. Klokken var da 00.30. I inderhavnen var vandet helt roligt, men som vi kom ud forbi de sidste moler, kom der liv i båden. Vi fik lige 5 trut i hornet fra et fragtskib, som åbenbart mente, vi krydsede hans kurs lovlig tæt på. Så gik det ellers nordpå med vinden agten for tværs, fuld-månen gav et svagt lys men nok til at se, at bølgerne ikke var helt små. Det kom da også fra Marcus, da han kiggede op og sagde, at bølgerne godt nok var store. Henrik havde som den mest erfarne af os taget roret og syntes til tider at se ud som om, han synes, det var som at køre radiobil og et smil kunne anes. Senere fortalte Christian, at da Henrik på et tidspunkt også bad om at få en livline, var det måske ikke helt sjovt alligevel. Det skal her indskydes, at cockpittet på Andraste er forholdsvis dybt, så man føler sig ret tryk. Når en sø brød ind over dækket, forblev cockpittet tørt, så det var dejligt at se.

Men min mave, den kunne ikke holde på aftensmaden, som kom ud til fiskene, og mere end den ene gang. Kun en gang tidligere nord for Skotland i 33 m/sek. på vej til Færøerne har jeg været lige så søsyg. Marcus klarede sig igennem ved at Claus tog opmærksomheden og begyndte at tale om månen, og hvad der ellers faldt ham ind. Det var først næste morgen, at jeg vågnede med et ømt lår (vi var alle i cockpittet hele natten), at Christian fortalte, at han i løbet af natten var blevet kastet ned i læ og havde givet mig et trælår, men at jeg dårlig havde registreret det. En chokoladebar kunne heller ikke holdes nede, men gradvis gik det dog over med hjælp af lidt kiks og vand. Claus som havde fået køjen ude for kom og sagde, at det lækkede fra dækket. Det viste sig dog, at det var ventilationsristene i dækket, som var forblevet fuldt åbne gennem hele natten. Med søerne ind over fordækket havde det givet en del vand.



En ikke særlig gundstig vejrmelding studeres

## Ingen diesel

Nu var der det med dieselbeholdningen, at modsat, hvad der var aftalt med den tidligere ejer, var tanken ikke fyldt op. Det var derfor med stor ærgrelse, at vi måtte gå en stor omvej ind til Lauwersoog. Vinden var aftaget noget, men med en god regn i nakken var det surt vejr. Vi passerede nogle gasfelter men så ellers ikke andre både. Den gravede rende fra havet ind mod Lautwersoog er godt markeret, og her skal der sejles på den rigtige side af kosten, lidt a la Roskilde Fjord. Fuglene sad tørfodede på tætliggende sandbanker, som indikerede, at der var smult vande tæt på. Det var buldermørkt og stadig solidt regnvejr, da vi kunne skimte havnen. Jeg måtte overlade roret til Henrik, da jeg med briller og i regnvejr ikke kunne se andet end en masse farvede lys fra byens lyskryds. Disse farver kunne jo til forveksling tages som styr-, og bagbord til indsejlingen. Jeg må også indrømme, at jeg da langtfra var tryk ved at tage Andraste ind i en ukendt havn. Nu var det svære valg så, om vi skulle tage lystbådehavnen, som krævede passage af en sluse, eller om vi skulle sejle direkte ind i industrihavnen. Klokken var da ca. 21.30, så det blev den direkte vej ind i sidstnævnte. Her var der masser af plads, så efter en kort tur rundt gled vi stille til kajs.

## En skarp kniv, et tysk gæsteflag, norske uldsokker

På vej rundt i havnen havde vi på modsatte side af det store havnebassin set en oplyst fiskerestaurant, så afsted i hurtig gang, for maverne var godt slunkne og tanken om en frisk fisk gav ekstra gang i benene. Men nej, lukket.



Øv, vi fandt dog en god tragt med filter, som kunne bruges, når der skulle tankes diesel. Tilbage i båden blev der gjort et solidt indhug i provianten, og så blev der nulstillet til næste morgen. Om morgenen den 16. vågnede vi op til et fuldstændigt ændret vejr. Der var ingen vind, blå himmel og ikke en krusning på vandet. Nu skulle vi finde diesel og ferskvand og motorolie? for da pinden blev trukket, var det foruroligende tør. Der var en lille km til diseltanken, så vi skulle også bruge en ekstra dunk til transport frem og tilbage. Det var dog for stadig tidligt til at skibsprovianteringen havde åben, så Henrik og jeg spottede et skibsværft som var ved at starte dagen. Kunne vi købe noget motorolie? Joo, men der var morgen briefing, så tag en kop kaffe imens. Så vi fik en kop kaffe og en snak med smedene, som også lige ville høre, hvor vi kom fra. Stor hjælpsomhed og en søgen rundt på lageret og i diverse mindre depoter var desværre forgæves, men nu havde skibsprovianteringen også fået åbnet. Motorolie, en dunk til diesel, og tilbage til båden. Så blev der ellers båret diesel, fyldt tank og to reservedunke, i alt 140 L. Claus og Christian tog det store slæb med diesel og Marcus bar mange vanddunke til.

## Illegale flygtninge

Vi tog fortøjningerne, men havde knap sejlet en time før toldvæsnet kom i høj fart og bad os gå på kanal 16. Men før vi fik svaret, var de oppe på siden og bad om lov til at komme om bord. Venlige men bestemte ville de gerne se

skibspapirer og pas. En enkelt mand kiggede rundt under læ, mens vi af en anden blev udspurgt, hvor vi kom fra, og hvor vi skulle hen. Årsagen til deres besøg var en ret så udbredt trafik med større sejlbåde medtagende illegale flygtninge til England, men da vi var taget tidligt afsted, havde de ikke nået at kontrollere os ved kajen. Vel ude af kanalen var der nu kun store dønninger fra gårsdagens dårlige vejr. Nu skulle der luftes ud, så den forreste luger blev åbnet for at lave gennemtræk. Det blev en ret begivenhedsløs dag, men vi passerede da et par enkelte sydgående sejlbåde. Hen på eftermiddagen som vi nærmede os farvandet ud for Bremerhaven, så vi flere og flere skibe både ind- og udgående. Så om aftenen var det mange skibe at holde øje med, særligt de store krydstogtskibe var imponerende lysreklamer. Specielt deres fart overraskede, når de kom agtenfra og uventet hurtigt passerede os. Nattevagten måtte bruge det nye kompressorhorn for lige at markere, at vi også skulle være her.

## Marcus på skoleskib

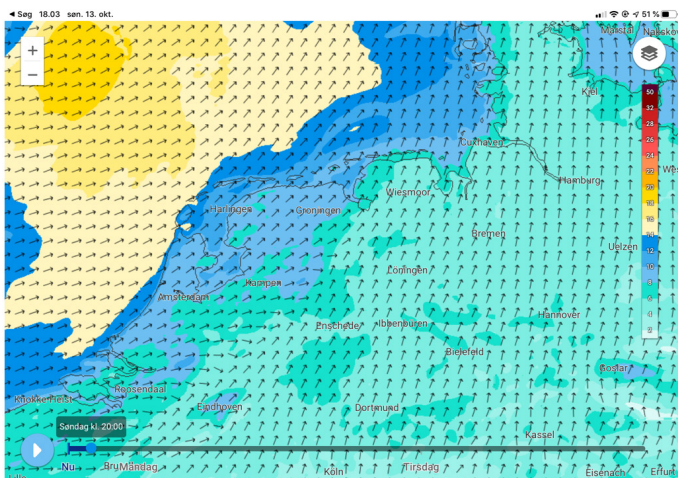
Omkring klokken syv om morgenen den 16. lå vi uden for Brunsbüttel og cirklede i en kraftig udadgående strøm fra Elben. Claus fik fat på slusevagten, og vi fik besked på at vente, da vi skulle gennem slusen med et fragtskib. Præcis klokken 08, lukkede portene bag os, og turen gennem Kielerkanalen startede. Imponerende stykke arbejde der engang er blevet lagt i at skabe forbindelse mellem Nord-, og Østersøen. På langs af slusen



Hernrik og Christian



var der en flydebro med en stålrister ovenpå, så det var heldigvis nemt at gå fra borde og gøre fast. Turen gennem Kielerkanalen eller som tyskerne kalder den Nord-Ostsee kanal, var udelukkende for motor, da brug af sejl ikke er tilladt. Nu blev der spist mange toast, drukket en øl eller to og bare hvilet ud med efterfølgende chokolade og kaffe.



Pænt meget vind i vejrmelding såvel som på søen ;-)

Vi talte om min søsyge den første nat, og Henrik mente, at nu havde Marcus håneretten, hvis der skulle blive noget med mig. Andraste blev også omtalt som ”skoleskibet Andraste”, hvor man bl.a. først spurgte rundt, før man selv tog en kiks. Det var igen mest henvendt til Marcus, hvad vi har grinnet af mange gange siden. Der var ikke den store trafik på kanalen, som jeg havde forventet, men der kom dog ind imellem, nogle i vores øjne, meget store skibe, så vi trak godt ind mod bredden, så vores hensigt med at gå af vejen ikke kunne misforstås. Heldigvis var der også tæt på bredden en god dybde. Ved den sidste sluse ind til Østersøen var vi eneste båd, som skulle ind.

### Kulinariske højdepunkter og 550 sømil

Ude af Kielerfjorden på styrbord side ligger Laboe, en lille hyggelig havn, og her landede vi lidt før kl. 18. Der var ingen ledige pladser kun ud for dieselstanderen så der lagde vi os. Indkøb og så på fiskerestaurant. Der var stuvende fuldt, men vi fik et bord og bestilte, hvad jeg troede var stegt fisk men det var en stegt kold sild i marinade med kartofler. En virkelig kulinarisk oplevelse. Marcus havde bestilt specielt bøf og pommes frites og var godt tilfreds med sit valg. Tilbage til båden og fyldte diesel på, tankes og afsted. Det blev til en kølig nat med stjerneklar himmel. Claus og Marcus sad og talte om sorte huller og en for mig vidtløftig matematisk snak om rummet. Storebæltsbroen blev passeret i tæt tåge og efterfølgende dag var med gråt vejr og konstant småregn. Ved Rønæs så vi marsvin en del gange og flere flokke af edderfugle, der lettede, som vi nærmede os.

Sidst på eftermiddagen begyndte vi at kalkulere fart og distance til Frederikssundsbroen, om vi kunne nå den inden lukketid. Nej, blev konklusionen, lukketid en time senere ville kunne have gjort det. Nu gik vi i stedet mod Hundested stille og roligt og ankom derfor først kl. 18.30. Vi lå lige neden for restauranten og skulle blot gå 10 m, så stod vi inden døre. Der var et specielt arrangement og derfor ingen ledige borde. Men da jeg sagde, vi var sejlet fra Holland for at komme og spise hos dem, var der alligevel et par lave borde tæt ved brændeovnen. Om vi kunne sidde der? Om, jo tak og vi skal bede om både forret, hovedret og dessert. Med varmen fra ovnen, lidt vin indenfor og godt mætte begyndte øjnene at sande til, så det var tidligt til køjs. Lidt ærgerligt med en overnatning så tæt på Roskilde. Næste morgen den 18. oktober gik vi for motor sydover, og først i yderbredningen klarede det op, så sejlene kunne sættes og tørre fint. Kl. 13 landede vi i Roskilde og familierne kom ombord.

Det var da blevet til ca. 550 sømil.  
Tak for turen venner og Marcus

PS. Andraste var navnet på en engelsk kvindelig oprørsleder mod romerne og senere krigsgudinde





## En ildsjæl krydser sit spor

Af Sven Scharling

Alle der kommer i Roskilde sejlkлуб kender Hanne Christensen, en veritabel hvirvelvind og ildsjæl, der holder gang i sejlernskolen m.m., og sådan er der nogle krumtapper i vores forening, der er afgørende for, at hele molevitten holdes kørende. Derfor starter vi en serie om disse folk og vil prøve i de kommende numre at nå hele Kompasset rundt. ”Jeg synes jo ikke, at jeg har lavet mere end så mange andre. Men hvis jeg ikke er den eneste, der skal skrives om, så beroliger det mig,” siger Hanne beskedent, da Kompasset ringer hende op.



Hanne modtager i 2019 en fortjent udmærkelse for godt sømandsskab

## Sejlerskolen

Hanne har stået for sejlerskolen gennem de seneste 8 år. I år er der 13 instruktører og 31 elever og tilmed 16 elever på venteliste. Så der er tale om en succes, som har kunnet lade sig gøre, fordi der har været en engageret og energisk ankerkvinde til at holde showet kørende. ”Hvis vi kunne få nogle flere instruktører, så kunne de sidste komme med også,” siger Hanne. ”Det ville jo være godt, for det er kommende sejlere, medlemmer og kammerater.” Hanne har også påtaget sig en del køkkentjanser i sejlkлубben, været hjælper ved stævner, og sat folk i sving ved rengørings- og vedligeholdelsestjanserne i klubhuset m.m..

## En lille og en stor klub

Hanne og Palle, hendes mand, flyttede til Roskilde i 2002 de er fra Nykøbing Falster, hvor de også var sejlere, og lidt af inspirationen til at involvere sig kommer nok derfra, siger Hanne. ”Det var en mindre og mere intim klub dernede, og de er lidt mere tro mod klubben og bakker mere op, og alle kommer, når man indkalder til noget. Fx vores rengøring, der er der 20, der kommer. Sejlforeningen Vikingen er ikke så stor, så man forpligter sig

lidt mere. Jeg tænker, at det er ånden. Sejlklubben ligger meget smukt dernede. Mange tager deres aftensmad med på havnen, og spiser den ved klubhuset det trækker andre med. Skal man ud at sejle, kommer man forbi klubhuset. Skal man have en havneplads i Nykøbing F, skal man være medlem af en af sejlkлубberne.”

## At tage kontakt

Hanne mener, at det er afgørende at se mulighederne og så tage fat i nakken af folk og opfordre dem til at være aktive i klubben. Undertegnede ved det, jeg prøvede at snige mig udenom, men blev indfanget af Hanne til en sæson som sejlerninstruktør, for hun kan spotte talentet, hvor andre ikke kan, hvor svagt, det end måtte være. Det er vist en evne, hun har opdyrket i sit arbejdsliv, hvor hun har været sygehjælper, kontoransat og bl.a. leder af en hel del folk i en hvidevare butik og i det hele taget ”blæksprutte”. ”Du skulle have været major,” var der engang en direktør, der irriteret replicerede, da Hanne påtalte en ting. ”Under mit grå hår er jeg rødhåret,” medgiver Hanne, der også roser Palle for at have holdt hende ud i alle disse år, men det er igen beskedenhed, for under det røde hår, er der bare energi, udadvendthed, velvilje og lyst til at gøre gavn og så en vis portion ukonventionel tankegang. Tiden har måske nok lært Hanne et blødere touch. ”Når jeg har det der serviceteam, så har jeg jo i mit hoved, hvad vi skal lave hjemmefra. Hvis så nogle vil noget andet, så har jeg lært, at andre jo godt kunne have ideer om, hvad der skal laves, og så er det bedre, at de kommer og går i gang med det de har lyst til, end at de







sidder derhjemme,” siger hun.

”Da jeg var ny, så var det Kirsten Petersen, der hev fat i mig og senere hen ”Kajak Hanne” (Hanne Larsen). Den gang vi kom som nye, lavede man sådan en infoaften for nye medlemmer, hvor man fortalte noget om, hvad sejlkлубben kunne tilbyde og hvem, der stod for hvad. De var lidt mere synlige, og så talte de om at der mangler hjælpere til det og det, og så hales man mere ind. Og så vil jeg gerne rose mange af de gamle, der var dengang, Ole Bøgild, Kaj Tønder, og Kirstens mand Vagn, og mange flere. De var gode til at hive fat i folk.”

## Korsbæk

”Når jeg tænker på, hvad der er sket igennem tiden, så er det virkelig Korsbæk. Vi gør meget, som vi plejer. Fx skulle vi have et stævne om matchrace og nogle skulle hjælpe mig, og så fik jeg at vide, at hende der og ham der skal du helst undgå af forskellige grunde. Og man kan nemt blive kritiseret for ting, man gør, altså når nogen stikker snuden frem. I den sammenhæng vil jeg godt rose Henning Enemark. Gør man et eller andet, så bakker han det op, men det er der dog også mange andre, der gør.”

## Et samlet komfur

Hanne trives ved at have med folk at gøre, og der har været mange glæder ved arbejdet i klubben. ”Noget af det sjove er, at jeg via sejlerekolen har lært en masse mennesker at kende og får nogle gode sejlervenner. Når jeg kommer til en havn, kan der være nogen, der råber, Hej Hanne, og så er det en gammel sejlerekoleelev.” Men der kan en sjælden gang være uoverensstemmelser, der tapper energien, ”og det er synd, for sammenhold giver arbejds-glæde,” siger Hanne. ”Og jeg kan ikke sige mig fri for at sige, at der har været nogle konflikter om coronarengøring af bådene og fordeling af de disponible både. Vi har et komfur og har hver vores kogeplade. Jeg ville godt have, at vi har et samlet komfur, og at vi har arrangementer på kryds og tværs og lærer hinanden at kende.”

## Sidste sæson

”Det her bliver min sidste sæson som sejlerekoleleder, men jeg vil gerne hjælpe til senere. Jeg har foreløbig ikke nogen i tankerne til at afløse mig. Der er en, der har sagt, at når hendes børn er blevet store, vil hun godt overtage det, men de er ikke blevet store endnu. Jeg håber på, at nogen vil komme og køre sejlerekolen videre, og de må så gøre det på deres egen måde. Det kan muligvis gøres med et mindre arbejde, hvor der ikke ydes den samme service. Og det kan være helt i orden og fungere fint.”

## Krabber og fiskenet

Hanne og Palle har hver sommer i mange, mange år sejlet tre uger på sommerferie i deres Luffe 37. ”Man skal have tre uger. Man skal nå ud af fjorden og ligge indeblæst, sidste år i syv dage i Nykøbing Sjælland. Nu har vi børnebørnene med, to piger på 5 og 8 år. Det er helt fantastisk at se, når de finder legekammerater på ingen tid i en ny havn. Og intet er så dejligt som krabber og et fiskenet.”



## Stærke sager i bunden

### - Også godt mod hajer?

Af Ib Svend Petersen, Roskilde Sejlklub

Er du tilfreds med din bundmaling? Hvis ikke, så prøv at pifte den op med chili. Det har Erik Sterling fra Bogense forsøgt på sin Danboat 28 med held. Han malede en 20 cm bred stribe fra vandlinien og ned til kølen med bundmaling iblandet chilipulver fra den lokale Rema 1000. Resten fik bundmaling uden tilsætning. Resultatet delte han med et billede på Facebook, som viser at båndet med chili er mindre begroet med rurer og alger end resten.



Også Timo Lindholm, der i dag er skipper på Nordalsfærgen, brugte bundmaling iblandet flydende chili. Han var blevet inspireret af sejlere fra Østen, der smurte krydderier i bunden af deres både for at sejle hurtigere og til beskyttelse mod hajer. Men er det andet end rygter og formodninger? Tidsskriftet Elsevier offentliggjorde for et par år siden en forskningsartikel, hvori kinesiske forskere havde undersøgt virkningerne af det aktive stof i chili, capsaicin, og konkluderet at det har antibakterielle egenskaber, der gør det egnet som bundmaling.

På DTU Kemiteknik kender man godt rygterne om chilimaling, men professor Søren Kiil har dog aldrig testet malingen. Det samme gælder miljøkonsulenten i Dansk Sejlunion, Jesper Højenvang, der tester bundmalinger med og uden biocider.



Ib Svend Petersen Roskilde Sejlklub

I USA eksperimenterede man på flådebasen i Charleston i South Carolina tilbage i 90'erne med capsaicin i bundmalingen i stedet for den traditionelle kobberbaserede og nu sælges et økovenligt alternativ med capsaicin under navnet Barnacle Stop (stop rurer). Det bliver testet med gode resultater i marinelaboratoriet i Sarasota i Florida for at sikre sig, at det ikke skader fisk og hvirvelløse dyr.

I Sverige solgte firmaet Thulica AB en bundmaling med capsaicin under navnet EcoMar 2000. Produktet blev dog trukket af markedet af Kemikalieinspektionen, fordi capsaicin ikke var blevet vurderet i overensstemmelse med EU's biocidforordning, og dermed ulovligt at bruge.

Spørger man Hempel, som også har testet chili i malinger tilbage i 90'erne, så kunne de ikke finde evidens for, at det virker, iflg. marketingdirektør Thomas Olsen. Han fraråder folk at eksperimentere med egne malinger, fordi der ikke findes ordentlige undersøgelser af om capsaicin skader havmiljøet.

Men virker chili virkelig? Hempel siger nej - marinelaboratoriet i Florida siger ja, så svaret blaffer i vinden.

Derfor planlægger jeg et forsøg med chilibaseret bundmaling på min Marieholm 26, som sidste år var slemt begroet med rurer. Til formålet har jeg indkøbt 200 gram extra hot chilipulver, som jeg vil tilsætte bundmalingen på den ene side af båden, mens den anden side får maling uden chili. Resultatet vil vise sig til efteråret, når båden igen kommer på land og vil blive bragt i Kompasset.

Kilde: Thomas Djursing i Ingeniøren 27-11-2020.

## SRPI - Sjælland Rundt På Indersiden 20-21. juni 2020

Af Sven Scharling

Kap- og tursejladsen Sjælland Rundt På Indersiden (SRPI) er en af Danmarks sjoveste, mest fremgangsrige sejladser. Siden en beskeden start i 1996 er sejladsen vokset til mere end hundrede både.

Det er ikke løgn, når folkene bag kapsejladsen SRPI beskriver kapsejladsen som Danmarks sjoveste, for det er den. Den er dejlig uhøjtidelig, og du skal være temmelig uheldig, hvis du skal undgå at modtage en af de mange lækre præmier, mange af dem faktisk ret så værdifulde. Siden 1998, hvor kun én af 26 startende fuldførte, har det været en SRPI-specialitet, at alle fuldførende begaves eller præmieres. Bedste foto og bedste turberetning præmieres også. Som regel er der også trøstepræmier eller gaver til udgåede både.



Der indgår mange forskellige konkurrencer og præmier i sejladsen. Bl.a. er der præmier for den største besætning. Her er det besætningen fra Fru Larsen der hænger i ;-). Fra venstra Normann, Morten, Alberte, Kristian, Victor og Anders

Efter indsendt logbog udregnes placeringerne, og ved en festlig sammenkomst i august i Herslev Sejlklub uddeles præmierne. Hvis du mangler en passende anledning til at tage turen rundt i løbet af en weekend i vores fjorde, så er den her. Der er også det charmerende derved, at der ikke



Søren Kjær Scancap 99



er gået verdensmesterskab i kapsejladsen, det hele er afslappet og egner sig også godt til dig, der ikke er så vant til kapsejladser og tror, at det er for de særligt indviede, for det er denne her ikke.



Der er også præmie for bedste foto - her er det vinderen fra 2020 og herunder fra 2019



Alberte med noeterede tider på underarmen



## Roskilde Sejlklub takker sine 2020 sponsorer og bevillingsgivere.

Du vælger et startsted nær din hjemhavn, hvorefter man over to dage sejler vores dejlige fjorde, Roskilde Fjord og Isefjorden tyndt og rundt. Lørdag aften gøres der holdt og sejladsen neutraliseres, og så står den på festlig fælles grillning i en sejlklub nær dagens slutsted. Det kan være Lynæs, Kignæs/Jægerspris, Orø, Marbæk, Herslev, Frederiksværk. Der er sikkert gang i grillen, når du ankommer. SRPI-ildsjælene sørger for, at der er grillkul og tændvæske, og der er gode chancer for godt selskab og et varmt bad.

Har du spørgsmål, så kan du kontakte SRPI's hjemmeside eller nogle af dine sejlervenner, for der er efterhånden mange, der har været med.

Husk tilmelding! <http://www.srpi.dk/srpi/tilmelding>



Trefoldigheden med redaktøren er her ved at sejle ud af billedet





