

Tilbud-avisen

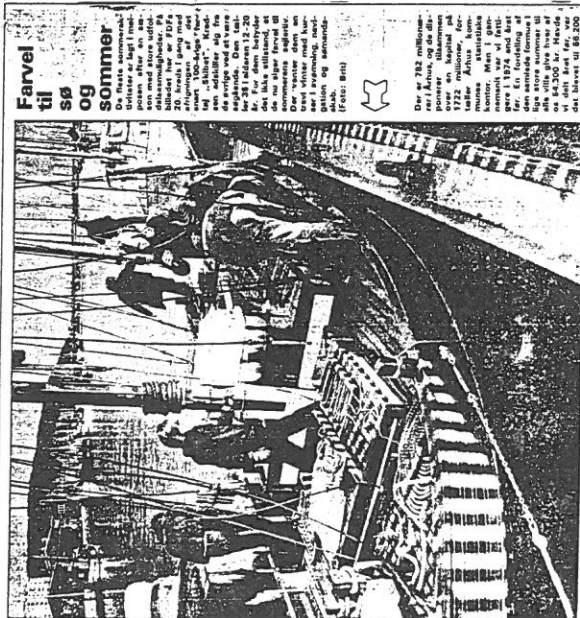


BRILLER

STENKARERENS
STICHAOPPI
STICHAOPPI
STICHAOPPI
STICHAOPPI

BOENNER Arthur's Siliciumer

Trolborg/Christiansbjerg



Farvel til sommer og sommer

De fleste sømænd i Danmark har allerede sagt farvel til sommeren, og det er ikke uden grund. Som sømand er man vant til at arbejde i alle slags vejr, og når sommeren er forbi, er det et tegn på, at der er noget nyt på vej.

De fleste sømænd i Danmark har allerede sagt farvel til sommeren, og det er ikke uden grund. Som sømand er man vant til at arbejde i alle slags vejr, og når sommeren er forbi, er det et tegn på, at der er noget nyt på vej.

Der er 182 sømænd i Danmark, der arbejder på skibe, og det er et vigtigt arbejde. Sømændene er ansvarlige for at sikre, at skibene er i god stand til at sejle, og de arbejder hårdt for at gøre det bedst af dem selv.



BRÆNNS STIESTIENDE 218Mx131

Renset for fagudtryk



IV SET AF BRØX-PEDERSEN

Det er et stort arbejde at skrive om sømændene. De har en lang historie og en stor betydning for Danmark. Derfor er det vigtigt at gøre det rigtigt, og det kræver en grundig forberedelse og et stort engagement.

Sådan ser det ud i dag, og det er vigtigt at holde fast ved de gamle værdier og traditioner. Sømandskorpset har været et vigtigt element i dansk kultur og historie, og det bør vi stadig værdsætte.

DAGBOGEN

Re W. Hinshelwood 74

Mindre pæne gæster på "Skibet"

Skibet er et lille sømandsskib, der sejler på Østersøen. Det har en lang historie og er et vigtigt element i sømandskorpsets traditioner. Men de seneste år har der været en del problemer med at finde sømænd til at sejle på skibet, og det skyldes blandt andet en mindre pæn opførsel fra nogle af de tidligere gæster.

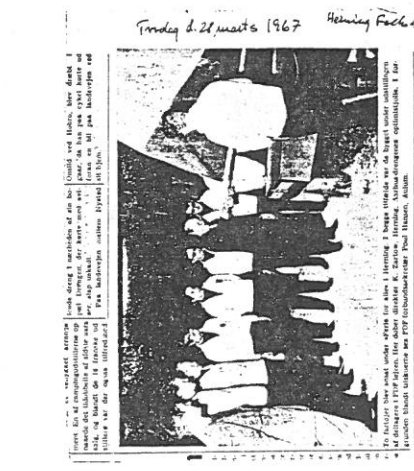
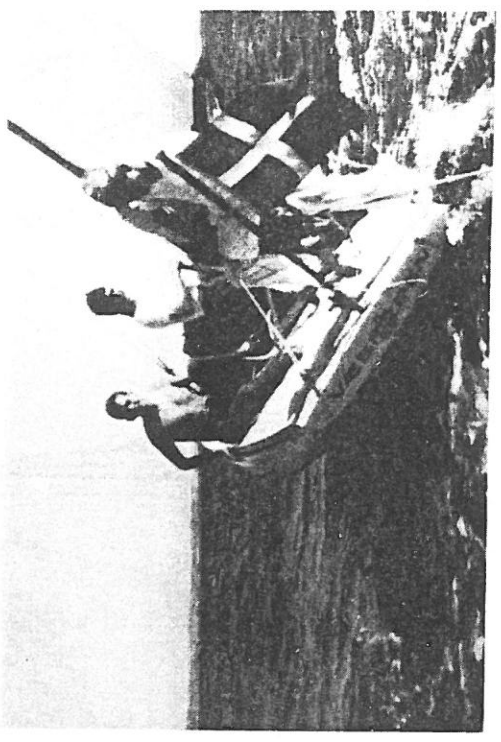
I frivagtsens stund.
Vi napper et blund
nå - det tror I - nej, nej!
lor vi hviler os kun
ved guitarrens klang
og bølgernes sang,
mens vi ta'r sømandsviserne
endnu engang.
Det er livet...

Og "VÆBNERENS" navn
på skumsprøjet stavn
kan fortælle at i Aarhus
har vi vores havn.
Her lægger vi til
og ved, at vi vil
sige "Tak" og "So long",
gamle ven, med et smil.
Det er livet...

Bodil Hansen

Sæt sejlene til
og kom, hvis du vil
for nu lægger vi ud
med hamonikaspil.
Lidt sang gør os godt
mens vi haler tot.
Sejlet lyser som vinger
og havet er blå.
Det er livet det her,
og det synes enhver
i vort søkorps fra
skipper til gæsten.
For når kursen er sat
og alle ta'r fat,
er der stemning fra kølen til masten.
Så'r det øh - ho - hiv ø-høj
i vort søkorps fra
skipper til gæsten.
For når kursen er sat
og alle ta'r fat,
er der stemning fra kølen til masten.

Og alle ta'r fat,
er der stemning fra kølen til masten.
Så'r det øh - ho - hiv ø-høj
i vort søkorps fra
skipper til gæsten.
For når kursen er sat
og alle ta'r fat,
er der stemning fra kølen til masten.



Det er vel ikke for meget at bemærke, at SKIBET er en værdig repræsentant for et godt FDF/FPF-arbejde. I kort resumé skal her nævnes de væsentlige arbejder på SKIBET, som har været vejen til status i dag:

1970 - 1972
Efter den første istandsættelse blev der kun foretaget mindre ændringer. De oprindelige bomuldssejl anvendes stadig. Mesansejlet blev dog - i forbindelse med en skade - udskiftet til dacron. Motorbejening forblev uændret og "omstyring" foregik via koniske tandhjul til lastbilgearkasse.

1972
Nu installeres hydraulisk marinegear med étgrebsstyring af alle funktioner. Udstødningen blev totalt mariniseret med vandkølet udstødningsmanifold m.v.

1973
Selvopustelig redningsflåde af fabrikat Viking anskaffes. Under ledelse af Henning Edwardsen pålægges nyt dæk - vandfist finér med belægning af planker af oregon-pine.

1977
Komplet udskiftning af rig - alle rundholter, stående gods, sejl beslag o.s.v. Et meget stort projekt med omfattende forarbejde - herunder besøg på søfartsmuseet på Kronborg. Her modtog ve meget fin assistance fra konservator Christian Nielsen, forfatter til bogen "Danske bådtyper". Forarbejdet førte til en vedtagelse om at bevare galeaseriggen, og arbejdet blev sat i gang. Stående gods i rustfrit blev

indkøbt hos M. Jensen A/S. Rundholter blev fremstillet af materialer fra Det Danske Hedeselskab under kyndig ledelse af H. Edwardsen. Sejl blev leveret af firma Studsgaard i Frederikshavn - meget smukt fremstillet i materialet rødt duradon.

1978
Installation af SP VHF-skibradio med selcall.

1980
Gamle Ford-motor udkørt - rustet igennem ved cylinderforingen. Den havde tjent os vel - så vidt vides var den fra 1951-52. Ny - brugt - Ford anskaffet med hjælp fra mekaniker Henning som også ydede en fantastisk indsats med eftersyn og installation. Den nye motor var af samme type som den gamle, men kun 4 cyl. og 70 HK, hvilket betød, at alt vort marineudstyr kunne overflyttes. Motoren arbejder stadig uden problemer.

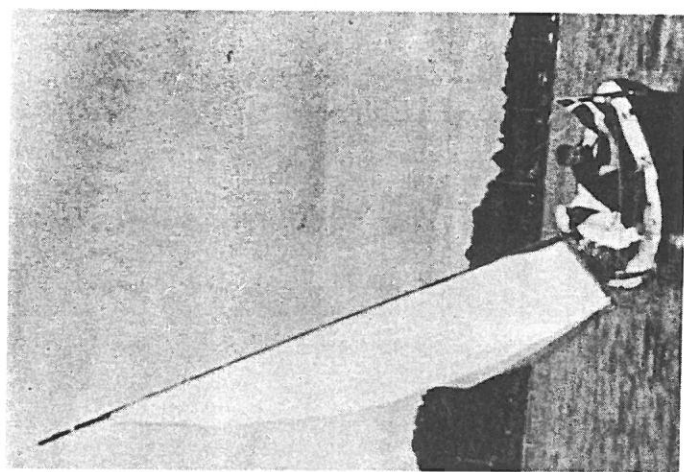
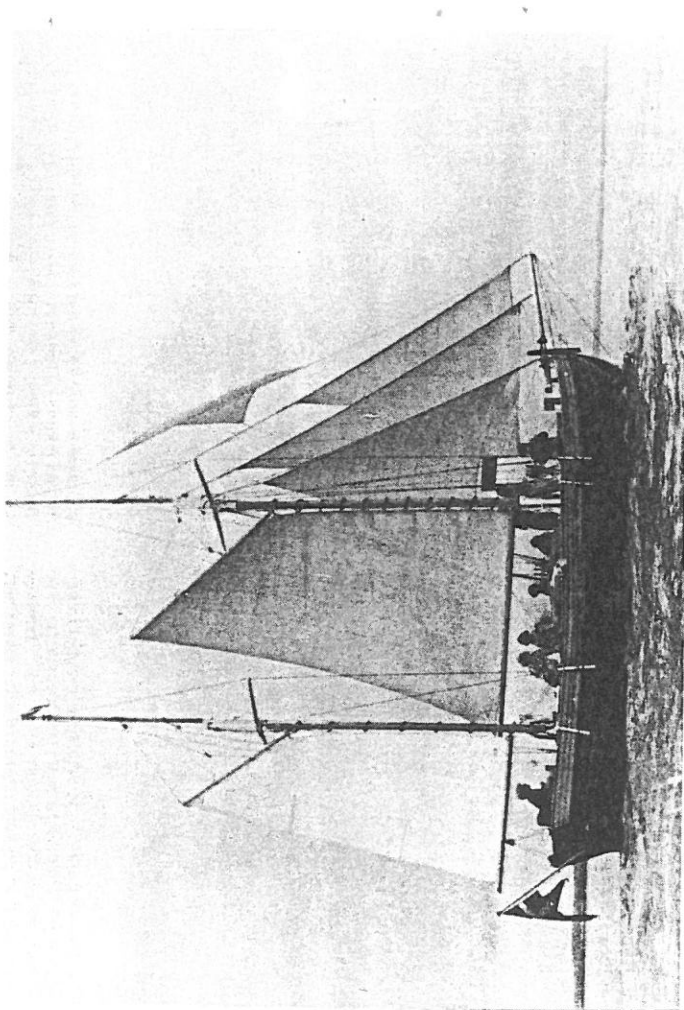
1984-85
Under Oluf Grønkjærs ledelse blev fremstillet komplet nyt ruf i egetræ. Hou Skibs- og Bådebyggeri pålagde nyt dæk og udskiftede cockpitkarm. I alt beløb begge projekter sig til ca. 140.000 kr.

1986

Marinegear brudt sammen - nyt af samme type monteret.

.....Og sådan bliver det forhåbentlig ved i mange år endnu.

Erik Kjær



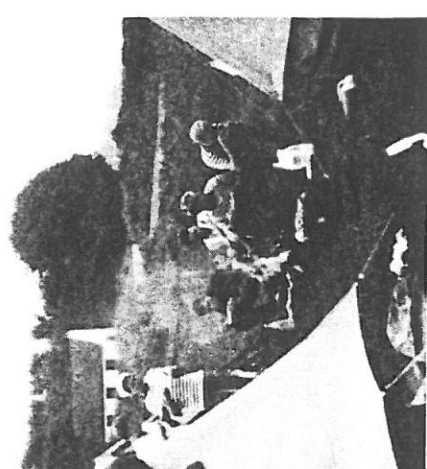
64 blev den søsat og var rammen om aften- og weekend sejlads i Århus-bugten.

Den sejlede af 2 eller 3 mand, og da den var uden ballastkøl, men med løs ballast i form af jernbarrer under dørken, var det nødvendigt for mandskabet i friskt vejr at stabilisere båden ved at hænge ud over halvdekket. Aftensejladserne blev for mange det første bekendtskab med sejlerlivet. Turene forløb i det store hele uden dramatik, men en aften var et ret ungt mandskab dog mindre heldigt. Det var under sejlads nordpå langs kysten, at "Den lille Sorte" mandskab, i et forsøg på at sejle fra et andet fartøj, kom så tæt på inderste bundgarnspæl, at bomdirken lagde sig rundt om den øverste del af pælen. Den unge skippers forsøg på at få båden fri, resulterede i, at masten knækkede, og at han selv sad tilbage på bundgarnspælen, mens båden drev videre. Inden lederen til indsejning, var han gledet et godt stykke nedad, og klamrede sig til pælen kun med den ene hånd, mens han prøvende tog svømmetag med den anden. Skipperen blev bjerget, og måtte senere samme aften gå den tunge vej og meddele det passerede. Masten blev hurtigt repareret, og "Den lille Sorte" fortsatte sine sejlads.

"Den lille Sorte" var rammen om mange ture i bugten. Den lange lave køl gjorde den nok langsom i vendingerne, men til gengæld let at sætte på land, hvorsomhelst mandskabet måtte ønske det. Ofte gik turene til en plads, hvor mandskabet så mødtes med "cyklisterne", folk som ikke denne weekend var udtaget til at sejle båden til bestemmelsesstedet. Teltene blev rejst, bålplads og kogemuligheder etableret, og så blev der sejlet med skrifende mandskaber hele weekenden.

"Den lille Sorte" var en fortrinlig øvelsesbåd. Den var i søkomplets tjenste i 3 år og er måske det køneste fartøj, vi nogensinde har sejlet med.

Ole Elsberg Hansen



DEN LILLE SORTE.

I 1964 var søkorpset uden brugbar båd. Væbneren var ganske vist købt, men den stod på land og var genstand for den helt store ombygning. Ideen med at anskaffe et fartøj til sejlads i ledige stunder blev ofte bragt på bane, mens arbejdet på Væbneren stod på. Men korpset var uden midler. - Imidlertid var flere af de ældste aktive så velbeslædede, at de enedes om at danne et "Konsortium" til indkøb af en mindre sejlbad. "Konsortiet" bestod af følgende:

Erik Kjær

Bent Sørensen

Ole Elsberg Hansen

Samt en god ven af korpset

Poul Bach Schmidt.

Båden, en lille kragejolle, blev hentet ved Vejle fjord pr. lastbil i juni måned i 1964. Den kostede den nette sum af kr. 1.500,- og fik hurtigt navnet "Den lille Sorte".

Båden var bygget i 1940 på Lindernes værft - nu Børrensens - i Vejle. Det var en halvdekket kragejolle med en længde på 475 cm og en bredde på 125 cm. Materialerne var fyr på eg klinkbygget. Mast og bom var af pitchpine. Sejlene, et storesjæl på 12 m² og en fok på 2 m², var 4 år gamle og af bomuld. Den var bygget over tegningerne til en 30 m² Ultrazoon spidsgatter. Efter en kort klargøring i forsommeren

Sommertogter.

Snak før afgang.

Emnet er vidt spændende, og når man samtidig skal se tilbage på 25 år, dog ikke dem alle med aktiviteten sommertogter på programmet, er det et problem at forme emnet enkelt og klart, som det kræves i en tryksag som denne med den knebne plads, da emnet nemt kan fylde det hele.

Nu kan man give en sådan beretning et nostalgisk præg eller det kan være en nøgtern oprensning af alle togter og meget andet. Jeg har valgt at gøre det hele; en oprensning fra logbøgerne, små "tænksomme" indslag - aproposer - og små beretninger til afslutning for hvert år, dog er året 1973 udvidet med lidt større beretning, ikke fordi det var noget specielt togt i forhold til de mange andre, men det gav alle sider af, hvad et togt er.

1963.

S/Y Sabina.

Rute: Fredericia-Juelsminde (Århus).

Deltagere: Ole Elkjær, Erik Kjær, Ole E. Hansen og Åge Holst.

Dette var det første togt og lige siden den 27. juni 1963, da S/Y Sabina blev købt, har sommertogterne været hjemmestenen i aktiviteterne for søkorpset.

Den første del af turen fra Sønderborg, hvor skibet blev købt, til Fredericia blev foretaget med fremmed hjælp. Men efter Fredericia var det os selv, og det blev en hård tur med vindstyrke 7 og havart på rig og sejl samt søsyge, men hjem kom den da, og begejstringen var stor.

1966.

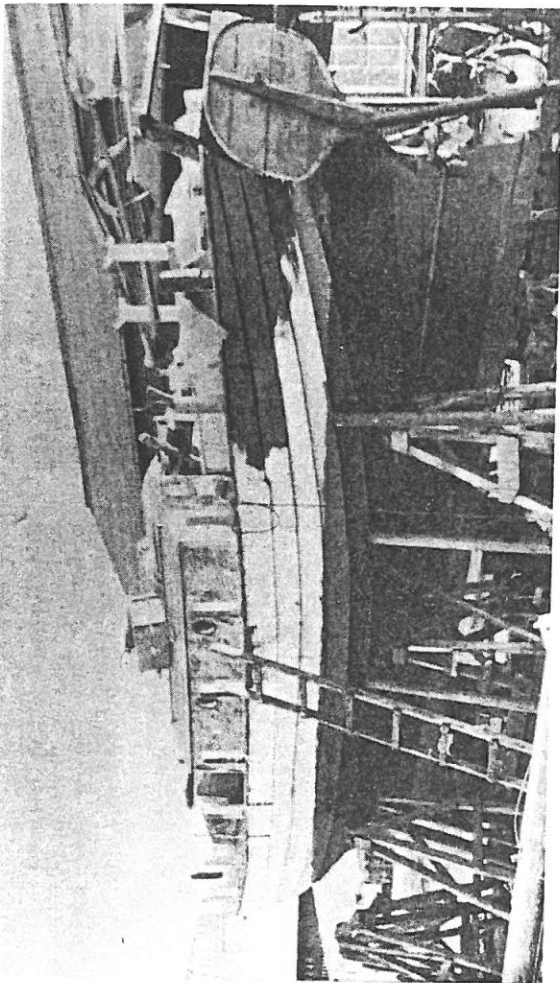
S/Y Væbneren.

Rute: Århus-Kongebro-Assens-Svendborg-Kalundborg-Tunøhavn-Århus.

Deltagere: Jens Peder Skov Johansen, Bent Sørensen, Henning Edvardsen, Niels E. Hansen og Ole B. Jepsen.

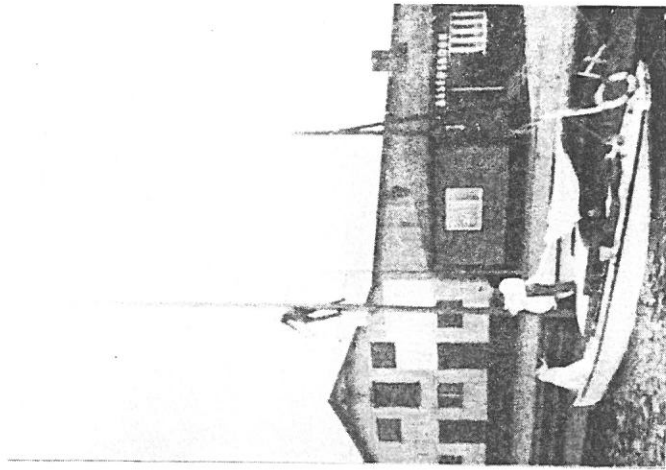
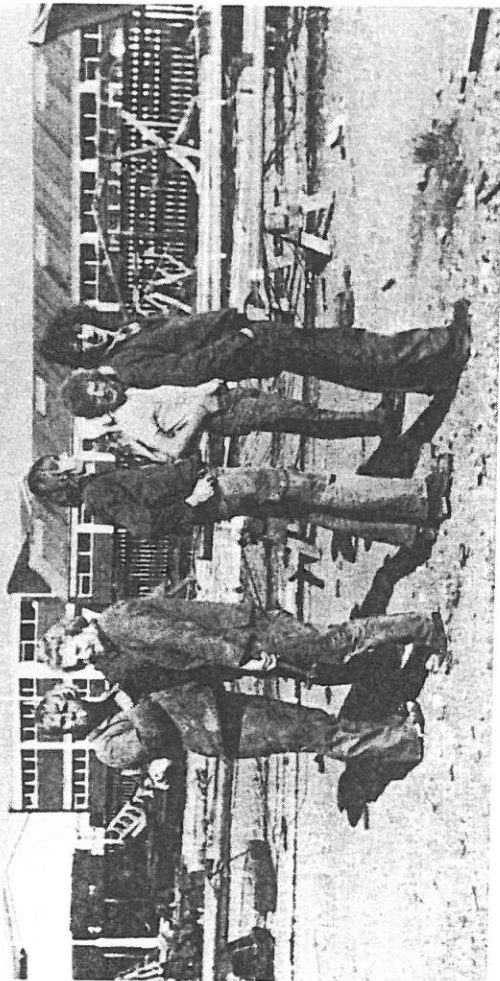
Ja, der var gået 2 år med klargøring af Sabina, der nu hed Væbneren. Togtet blev en uges arbejde på havnen og en uges sejlads, men rundt om Fyn kom Væbneren og sejl kunne den og det uden motor.

Men uden kort kan man ikke besejle Svendborgsund, og dette måtte man sande, da man stod på grund et par mile syd for den kommende bro over sundet. "Et cykelkort at forstå er noget end et skib at føre" (frit efter Holberg).



Følgende arbejder skulle udføres: tre øverste bord udskiftes i hver side, en del spanter udskiftes, ny kabyt og indvendig apering. Endvidere var motoren totalt rustet sammen. Topstykket var demonteret og på stempeletoppen var der små "vandpytter". Det blev til mange jobs og udgifter, som vi ikke havde regnet med. Vi var egentlig lidt i samme situation, som da

vi opdagede alle fejl på VÆBNEREN. Denne gang var vi dog mere målrettede og vel ikke så nemme at slå ud. Der blev hurtigt udarbejdet en slagplan, som blev sat i sving. Pengene - som vi ikke havde - blev skaffet ved en øget telefonbogsuddeling, afdragsfrit lån fra kommunen, private lån m.v.



1967.

S/Y Væbneren, 1. togt.

Rute: Århus-Silkeborg-Juelsø-Silkeborg-Århus.

Deltagere: En hel masse landkrabber - undskyld - landslejrdeklagere.

En tur i fersk vand, en god ide og mange kom ud at sejle på Juelsøns våer; men for søkorpset var det svært. Nu savnede man de vide horisonter, men det opvejtes af de mange kammerater, man fik på denne vores første landslejr på Sletten ved Himmelbjergtet.

S/Y Væbneren, 2. togt.

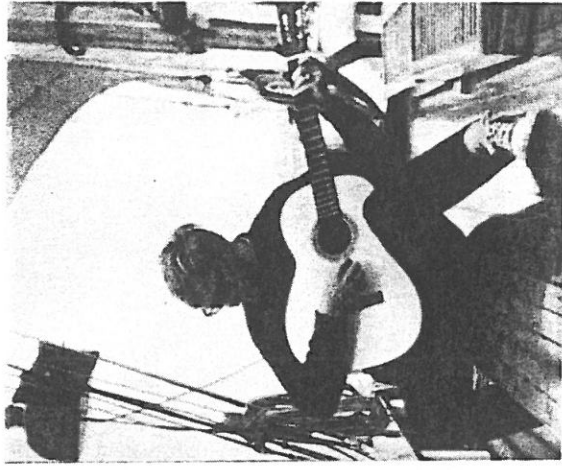
Rute: Århus-Juelsminde-Middelfart-Assens-Svendborg-Nyborg-Kolby Kås-Tunøhavn-Århus.

Deltagere: Erik Kjær, Ole E. Hansen, Ole Bendixen, Henning Edvardsen, Peter Olesen.

Men så blev savnet efter de vide horisonter dog tilfredsstillende med 10 dage Fyn rundt, og nu havde vi slæbejolle og påhængsmotor og turen blev en god tur. Men ønsket om noget større blev ofte diskutert, vi havde jo set Cimbrria på Juelsølejren.

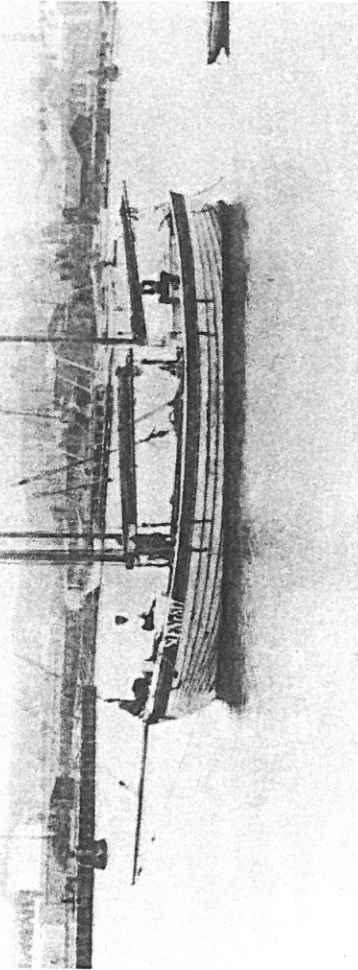
Vi ved ikke meget om fartøjets færd den første år, men vi må antage, at det har været brugt til bl.a. sildefiskeri og pæreskuddefart på København. I 1910 blev fartøjet forlænget med to meter og riggen suppleret med en mesanmast. Det blev således galeaseriget. Efter dette tidspunkt ved vi (kilde Oluf

Kure, Assens), at fartøjets navn var M/GL PANOPE af Faaborg med skipper Albert Pedersen som ejer. Fartøjet anvendtes i en tid som stenfisker med reg. nr. S.T.F. nr. 817. Den landede bl.a. sten i Kolding, hvorfra disse blev fragtet til Esbjergs havnebyggeri. Se billede taget i Kolding havn i 1910/11.



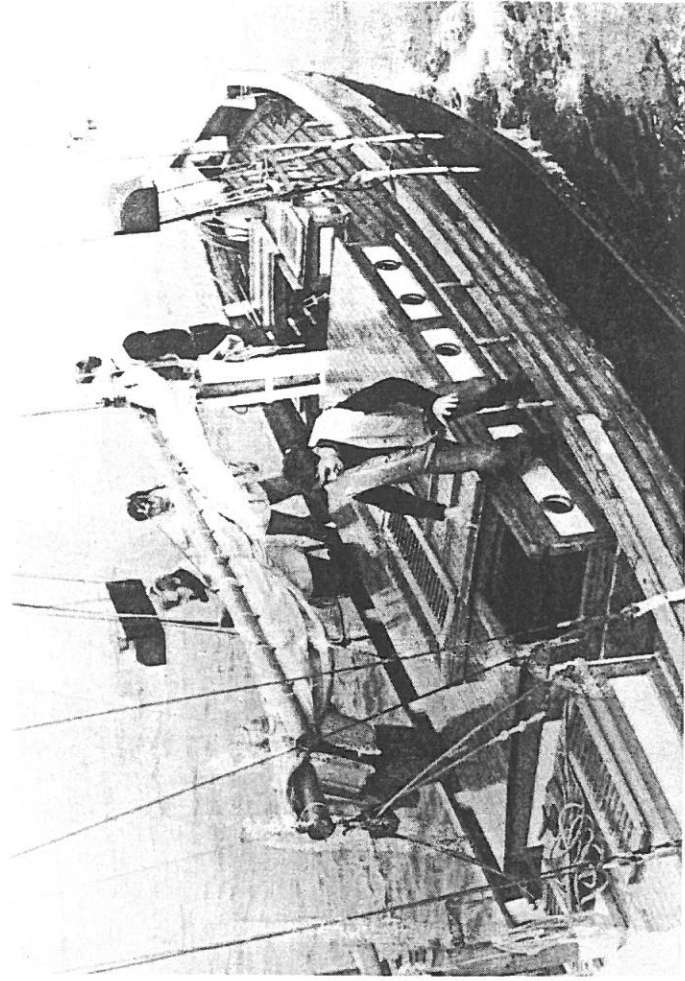
1970
S/Y Skibet
Rute: Århus-Hov-Fredericia-Assens-Søby-Lyø-Svendborg-Nyborg-Kerteminde-Reersø-Kolbykås-Århus.
Deltagere: Erik Kjær, Niels E. Hansen, Henning Edvardsen, Orla Sørensen, Henning Hornbæk, Henrik Højbjerg, Johannes Møller, Mads Flummer, Thomas Leth, Ole L. Jensen, Ole Nygård, Lars J. Laursen, Ole Olesen, Ole Bendixen.

Et sommertog der startede med at ligge over i Hov-havn i 3 dage. Besætningen forstod i fulde drag, hvad ordet kuller betød, men turen gik atter mod syd, og man slap for at se TV-masten på Søsterhøj. Da vi kom til det sydfynske øhav, var vi et smut på Lyø for at se et af disse ølejrprojekter. Og hvilket syn, alle var chokeret. Skibet var en ren gallase med kadaverdisciplin. Togtet var delt på to besætninger, så der blev skiftet i Svendborg.



Det forlyder, at PANOPE allerede i begyndelsen af tyverne blev lystfartøj. Oluf Kures tidligste optegnelser er fra 1939, og fartøjet hed på daværende tidspunkt HAMLET, hjemmehørende i København. Ejer var skibshandler H. P. Andersen, som i øvrigt monterede fartøjets første motor - en 30 HK Buick.
1946 solgtes HAMLET til Randers, hvor navnet ændredes til BOOMERANG. Vi kender ikke ejeren, men har fået oplyst, at der var to ejere fra 1946-48,

hvor fartøjet solgtes til en læge Mogens Langballe. Navnet BOOMERANG og med hjemsted Randers forblev uændret, men den ny ejer foretog store istandsættelser, herunder udskiftning af hele bunden, kølen og agterspejlet. Det må have været ved denne lejlighed, at klædningen blev ændret fra fyr til eg. Det var ligeledes også sandsynligt, at der ved samme istandsættelse er monteret ny motor - Ford type 590 E, 6 cyl. diesel med 90 HK.



OPTIMISTJOLLE

Specifikation: International optimistjolle.

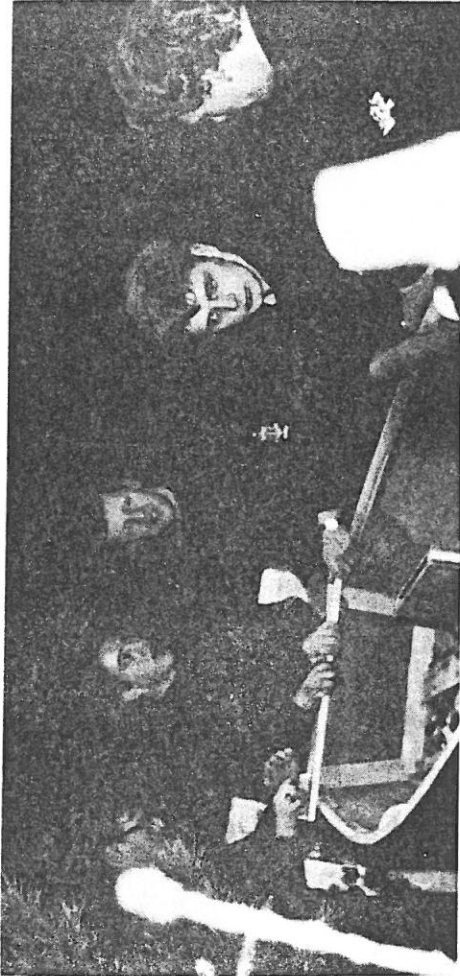
Købt: 1967.

Solgt: "Ædt" af tidens tand ca. 1971.

I forbindelse med et arrangement, som landsforbundet var involveret i, på en påskeudstilling "Ferie For Alle" i Herninghallerne i 1967 deltog vi med en stand med fremstilling af en optimistjolle. Til formålet fik vi udleveret et træbyggesæt fra Vordingborg Trælast, og jollens skrog skulle således fremstilles på den arbejdende udstillingsstand.

Ved udstillingens afslutning blev jollen døbt af direktør Zhartou - jollens navn husker jeg ikke.

Under udstillingen boede vi på nogle nærliggende lejre og havde her nogle gode dage sammen med FDF/FPFere fra andre stande. Arrangementet lededes af daværende forbundssekretær Poul Hansen, som også var behjælpelig med at skaffe midler til senere indkøb af komplet rig. Ud over at være en ud af to deltagende optimistjoller på en sommerlejr på Villaengen på Sletten i 1967 blev den ikke brugt ret meget. Riggen har senere - uden større held - været monteret på slæbjollen MOSES.



ROJOLLE MOSES

Type: Norsk jolle med flad stævn.

Byggeår: (Norsk pram) 1967.

Byggematerialer: Gran på askesvøb.

Dimensioner: 9,5 fod lang.

Motor: 2,5 HK Evinrude påhængsmotor

Købt: 1967 for 1500 kr.

Solgt: Totalhavareret 1980.

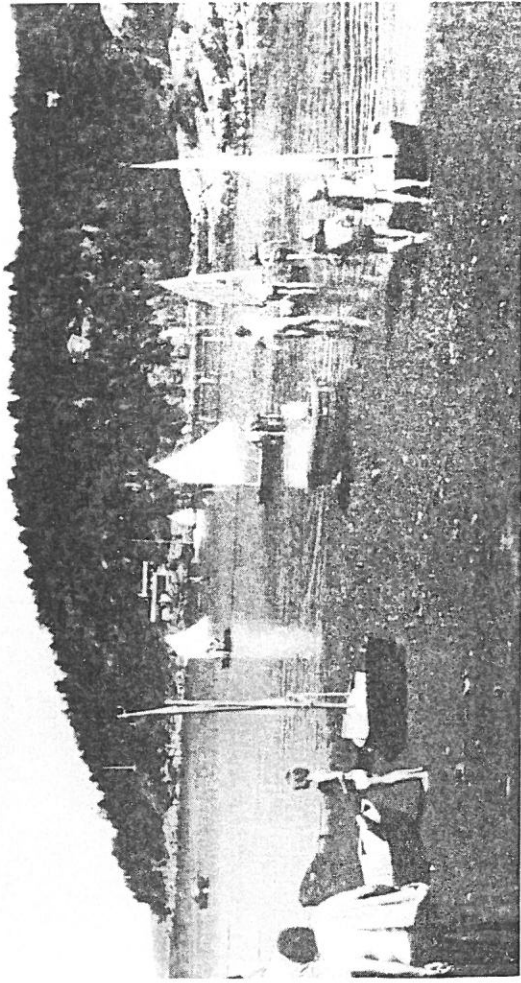
Jollen blev indkøbt fra ny af Siger Både ved Preben Hald. Ved et tilfældigt møde med Preben Hald blev der - os imellem - skabt et godt forhold. Jollen med motor blev købt til en meget favorabel pris sammen med andre indkøb. Siger Både stillede to speedbåde med motor gratis til rådighed for sejlsadsgruppen på landslejren 1967. MOSES blev et langt og godt bekendtskab. Den var en tro slæbjolle til VÆBNEREN og senere til SKIBET. Jollen blev ved vindstille - spændt på siden af VÆBNEREN, og den lille motor knoklede i slæbjollen for det

store fartøj. MOSES var også et hertiligt legetøj - jeg husker tydeligt en drabelig sejlsads - en dejlig sommerdag i Marstal havn, hvor en 9-mands besætning fyldte jollen til sidste cm.

Ved havariet i 1980 indkøbtes et lignende fartøj, selvbygget af et medlem, Morten Eld. Denne jolle omtales ikke for sig selv, den eksisterer stadig og er den nye MOSES. Motoren er i mellemtiden slidt op og ikke erstatet.

1971 blev året, hvor der blev sejlet som aldrig før med op til 30 deltagere på forskellige ture. I dette år var der "krømlertog" til Norge, dog med M/S Holger Danske. Endvidere et i de danske farvande.

Næsten alt blev prøvet: Kattegat, Sydlyn, Smålandsfarvandet, Storbælt, Oslo Fjorden osv. Nu manglede vi kun Limfjorden og Øresund, så havde vi været overalt.

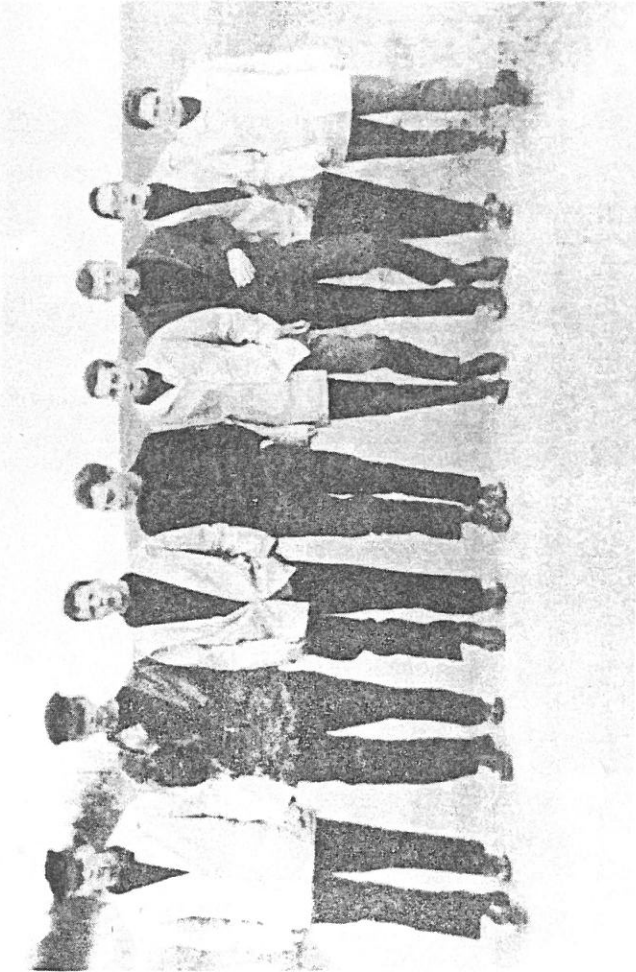


Propos. Kurs og kosmos.

Et sommertog er alting - et flydende samfund. Alle har sin plads i systemet. Men i forhold til hverdagslivet er alle regnet. Dog er "Navigere necesse est vivere nen est necesse" stadig væk gyldig. Et sommertog, der ligger over på grund af dårligt vejr, er et godt eksempel, meget kan gå i opløsning i et sådant minisamfund, som et skib er, når der ikke sejles, og det ikke går fremad mod nye mål, nye hændelser og nye udfordringer.

I de senere år er der kommet en mangfoldighed af rejseskildringer med sejlsads som transportmiddel, f.eks.: Troels Kløvedal med skildringer fra Nordkaperen. Netop disse bøger belyser det lille samfund, hvor samspillet mellem forfatterens personlige holdning samt krav og ydelser, som de medrejsende og turen stiller, går op i en højere enhed.

Alt dette kan vore sommertogter også vise. Da vor personlige holdning er den Kristne, der giver vort sammenhold en femte dimension, vil det være en spændende skildring, men opgaven er uoverskuelig i denne sammenhæng at printe på papiret. Men alle I, der har oplevet når de gode vibrationer på et tog er på sit højeste, ved naturligvis, hvad der menes.



ANDEN SEJLADS I PERIODEN 1962 - 1966

Selv om der manglede sejladsmulighed i nævnte periode, blev det alligevel til nogen sejlds med andre bådejere.

På et meget tidligt tidspunkt havde Ole Bentsen kontakten Aarhus Sejlklub for her at søge kyndig bistand.

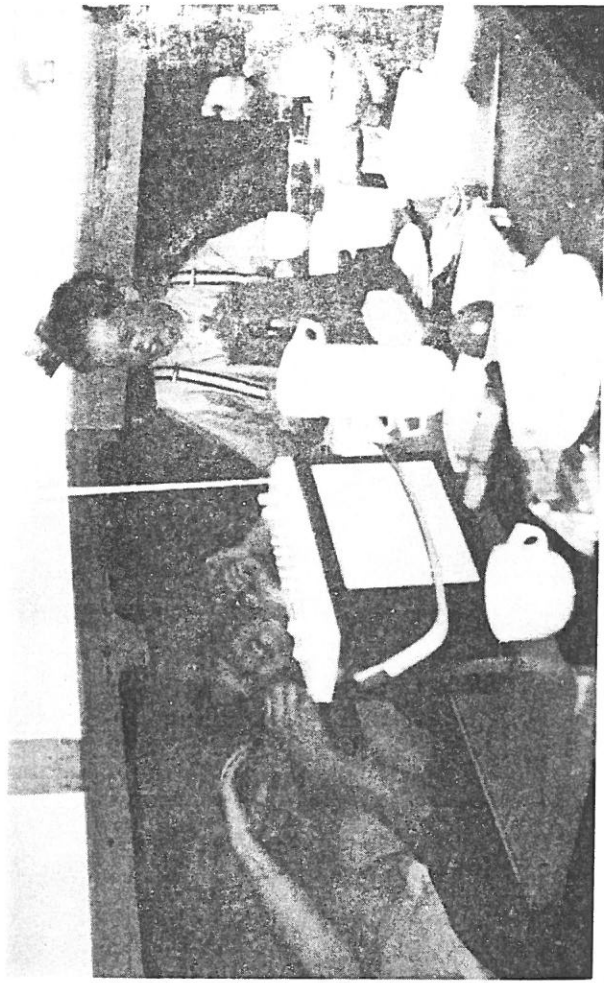
N. C. Nielsen deltog allerede på et møde den 9. april 1962 vedrørende brug af søkortet m.v. Flere af søkorpsets medlemmer blev inviteret på sejls med N. C. Nielsens dejlige kapsejler af typen W-båd. Det blev til aftensejladser og ture på bugten, hvor vi fik en grundig indlæring i sejladens mysterier. Under dette sanvær fik vi også betæring om nogle af de sociale love på lystbådehavnen, f.eks. om klubstandrens nødvendighed og om sæson for hvidt huebetæk på skipperkasketten. Når man var sammen med formanden, blev der også mulighed for at møde andre notabiliteter på havnen - både de valgte og de selvbestaltede. Jeg mindes her en gammel stærk personlighed som "Murer Ras".

Formand N. C. Nielsen fik hurtigt - internt i korpset - et øgenavn. Han var vulkanisørmeister, og det blev hurtigt til "Gummimielisen".

KFUM FREDERIKSBERG - AAGE F. NIELSEN
 Allerede i slutningen af 1962 blev der etableret en naturlig kontakt til et nyt KFUM-sejlsadsarbejde. Aage F. Nielsen ejede en sejlkutter ved navn **BØLLE** på støtelse med **VÆBNEREN**, dog lidt bredere. Skibet var sejlklaart - skipper var en dygtig sejler, men der var næsten ingen børn og unge, selv om der var tale om et struktureret arbejde med **KFUM FREDERIKSBERG**. Det havde vi, og dette gav et ret tæt samarbejde.

Det blev til mange sejladser - også weekend-sejladser, hvorunder vi fik en del sejltrening, men det betød naturligvis også, at vort eget arbejde med **VÆBNEREN** lå stille. Samarbejdet blev også til fælles aftrækkerfester i KFUMs lokale i Annagade - så vidt jeg husker både i 1964, 65 og 66.

Aage F. Nielsen blev også beæret med et internt øgenavn. Han havde nogle dårlige tænder og gik derfor under navnet "Frans Planko".



Turen går sydover og vi løber til Fredericia - i frisk og solbeskinnet vejr - på 10 timer. Det gik forrygende hurtigt. Vi tørrer ind efter aftensskafningen.

Mandag morgen begynder ruinen. Morgenspurring - toilettet - morgenskafning - opgrøjning. Bakstørn - dæk og dørk skuret - rig gås efter - bunkring af olie - osv. Og så er vi klar. Kl. 11.00 går turen mod Assens. Ud for Assens havn løber vi ind i en tropisk regnbyge, der flænger storejlet og skaber anden ravage. Under uvejrets rasen bliver ankeret smidt, da vi mister orienteringen. Vi bliver nødt til at bruge det nye ankerspil for at få ankeret fri, da uvejret leiter. Det sad hårdt. Vi havde taget så meget vand både fra oven og fra neden, at dørfen flød, og alt var vådt. Da vi kom ind til Assens, blev alt tøj samlet sammen, og en stafet blev sendt til møntvaskeri for at tørre tøj, og vi bevilligede os selv en middag på Cafe Vestfyn. Blomkål med karbonader og rødgrød til dessert, så humøret var i top.

Næste dag blev tøredag (vasken var foretaget), og de følgende dage gik med syning af storejlet, en lap på 2 x 1 meter blev syet fast. Flere af besætningen havde vabler på tomme- og pegefinger. Men da vejret var blevet dårligere - over vindstyrke 6 - måtte vi ligge over. Fredag aften var mandskabet til rockkoncert. "Moon Dust" spillede på hotellet, og de fik en sønderlemmende kritik. Da vi kom fri af Assens og Helnæs, var det atter sommer og frisk vejr. Turen gennem Svendborgsund var pragtfuld. Om søndagen kom den nye besætning, og de havde et "nyt" storejlet med, forering af "West vind", så nu kunne vi forlade "Skibet" og sige, at alt var gennemprøvet og i god stand. Vi, der måtte tage toget hjem, var enige om, at det var et godt togt. Vi havde klarert alle strabadser med glans.

kyndige menneskers mening, blev vi i - efter mange timers arbejde - klar over, at planen ikke var gennemgribende nok.

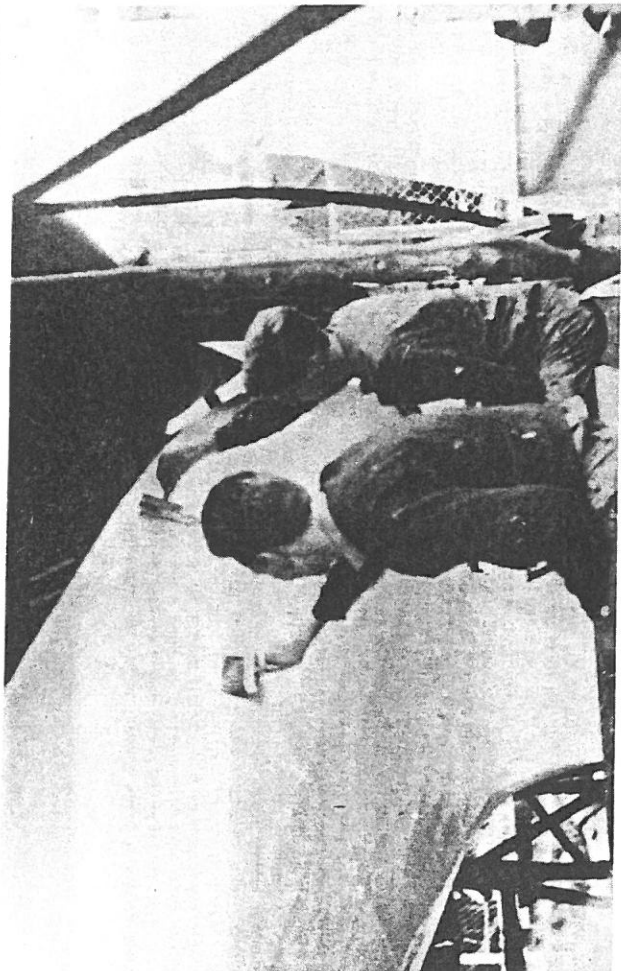
Der blev holdt krisemøder, og man enedes om, at VÆBNEREN skulle have glasfiber lagt på skrog og dæk. Tidsplanen blev revideret, og efter en grundig instruktionsaften med firmaet Sejlglasfiber, Odense, blev der indkøbt materialer til igangsætning i foråret 1966.

Forarbejdet til glasfiberpåtegningen blev godt forberedt, og vi var heldige med indkøb af et brugt helt ruf, som passede fint til arbejdet. Så snart som vejret tillod det, gik vi igang med glasfiberarbejdet. En god indsats blev det, og man arbejdede målbevidst. Resultatet blev fint, og vi kom efterhånden til at holde af båden - vi kendte jo snart hvert hjørne.

Efterhånden var alt klart og sejladt "i syne". Blot var det helt indlysende, at storejilet i bomuld ikke duede, hvorimod fókken var fin. Vi fik et gevaldigt "håndslag" af foreldrene, som skillingede sammen til et nyt storejil i dacron. - Det var herligt.

VÆBNEREN blev søsat først på sommeren. - Den var tæt!! - og efter nogle småproblemer startede sejladseme.

Som før omtalt sejlede VÆBNEREN fint, og vi havde mange gode oplevelser på aftenture, weekend- og sommertogter. I 1967 blev VÆBNEREN fragtet til Juulsp, hvor vi deltog i landslejrens søsportsgruppe. Sammenfaldende med et behov for og ønske om et større fartøj og Hvalpsunds ønske om at sælge CIMBRIA, blev VÆBNEREN solgt i efter sommeren 1968.



1975

S/Y Skibet 1. togt

Rute: Århus-Hundested-Helsingør-Kyrkkbakken på Ven-Hellerup-Rødvig-Vordingborg-Fejø-Bagenkop-Marsial-Lyø-Middelfart-Korshavn-Langør-Århus.

Deltagere: Orla Sørensen, John Hansen, Henrik Rønne, Stig Jepsen, Finn Mouritsen, Jørgen Lundgård, Henrik Højbjerg, Preben Pedersen, Ole Lundskov.

2. togt

Rute: Århus-Ebeltoft-Langør-Kalundborg-Kerteminde-Svendborg.

Deltagere: Sven Iburg, Teis Krabbe Nielsen, Martin Overgård, Ole Dixon, Oluf Grønkjær, Frands Kjær Jensen, Frank Kock Laursen, Jens Brønding, Henrik Weddel, Henning Edwardsen.

3. togt

Rute: Svendborg-Ærøskøbing-Lyø-Middelfart-Snap-tun-Åhus.

Deltagere: Frands Kjær Jensen, Jens Brønding, Henrik Weddel, Søren Flumme, Torsten Jepsen, Sven Iburg, Peter Christoffersen.

Både store og små kom ud på den vilde vove, og turen gik til det sydlinske øhav samt til Øresund. Der blev også indmeldt mange nye i dette år, så der var spænding ved hver sommertogt, om det faldt i smag.

1976

1. togt

Rute: Århus-Kolbykås-Korshavn-Lohals-Marsial-Kiel-Søby-Fjældebro-Fåborg-Sønderborg-Assens-Bogense-Ballen-Langør-Århus.

Deltagere: Henning Edwardsen, Preben Pedersen, Ole Lundskov, Stig Bruun Jepsen, Finn Mouritsen, Jørgen Lundgård, Torsten Gresen, Henrik Højbjerg, Oluf Grønkjær, Jens Bønding, Søren Lauritsen.

2. togt, krømlertogt

Rute: Århus-Ebeltoft-Langør-Knebelbro-Nappedambo-Kongsgårdebro-Horup-Hov-Århus.

Deltagere: Sven Iburg, Jørgen Lundgård, Toke Barfod, Rene Greil, Frank Bøgh, Kaj Helstrand, Poul Helstrand, Frank K. Jepsen, Frank K. Lausen, Bent Dalby Jensen.

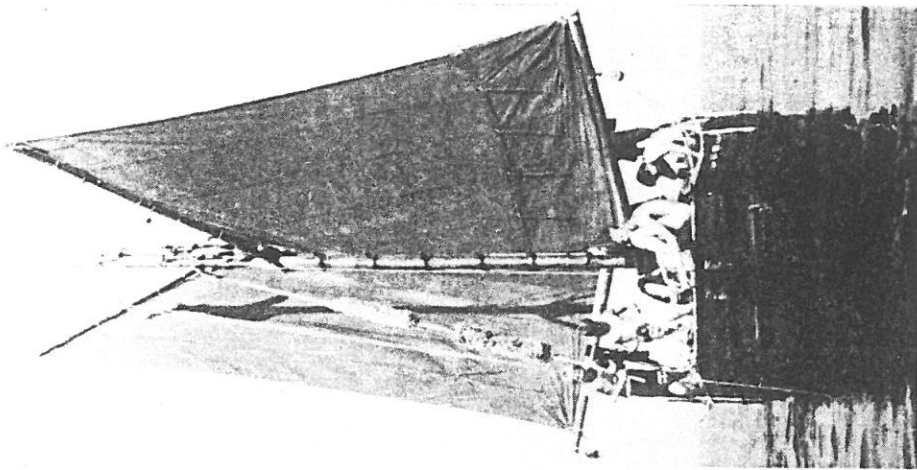
Et langt togt og et kort togt. Et for de garvede og et for krømler. Det store togt gik til Tyskland og det lille togt forløb i Århus Bugten, men de var lige gode både med hensyn til oplevelser og sammenhold og meget mere.

1977

1. togt

Rute: Århus-Grenå-Ålborg-Løgsø-Løgsgør-Glyngøre-Lemvig-Struer-Nykøbing-Løgstør-Hals-Grenå-Langør-Århus.

Deltagere: Henning Edwardsen, Preben Pedersen,



Rene Greil, Bent D. Jensen, Frank K. Mouritsen, Jens Bønding, Stig Bruun Jepsen.

2. togt

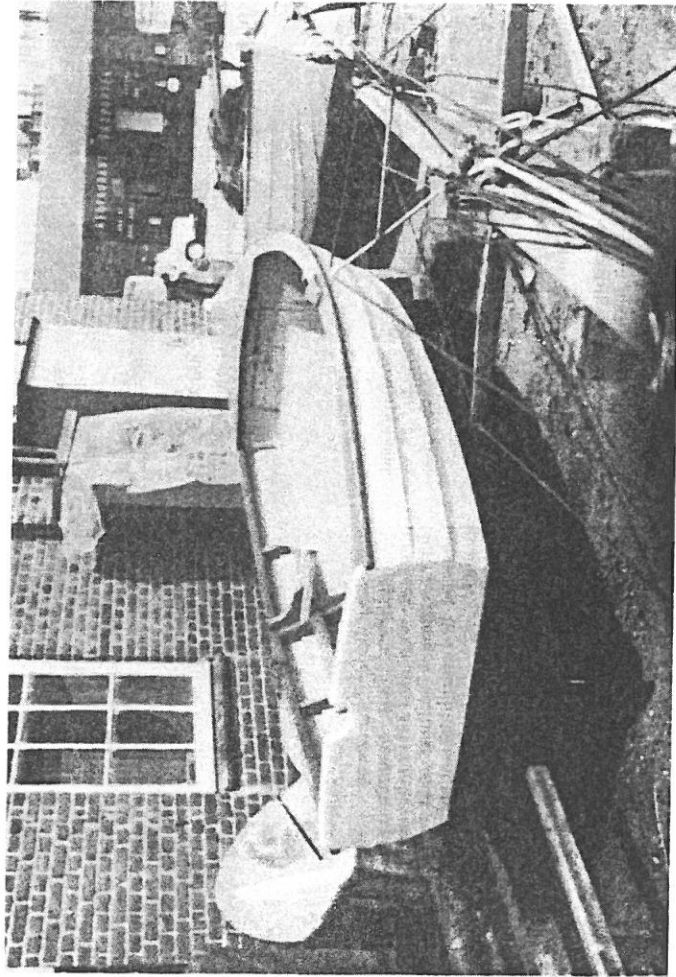
Rute: Århus-Ebeltoft-Anholt-Varberg-Bagmalø-Varberg-Mårstrand-Skårham-Østerby-Langør-Århus.

Deltagere: Oluf Grønkjær, Henrik Højbjerg, Sven Iburg, Anders Larsen, Toke Barfeld, Frank Kock Larsen, Henrik Axelsen.

Nye veje bliver befrådt. Limfjorden og den Svenske Skærgård. Og det bliver noget nyt. At holde lejrbål i Skærgården og se solen gå ned over Kattegat og så opleve det hårde vejr over Løgstør Bredding, det var noget nyt og spændende.

M/S MAGNETEN

Type: Fladbundet motorpram.
Byggeår: Ukendt - max. 10 år ved købet.
Byggematerialer: Fyr på eg - klinkbygget.
Dimensioner: Ukendt, men ca. 15 fod lang.
Motor: Marsial, 5 HK benzín/petroleum.
Købt: Sommeren 1963 i bytte med "TUMLEREN".
Solgt: Ultimo 1963 - pris ukendt.



Fartøjet blev overtaget i forbindelse med en byttehandel - se under "TUMLEREN" - og skulle sælges snarest muligt.
Navnet "MAGNETEN" blev givet af os. Fartøjet var navnløst ved købet, og oprindelsen til navnet er der to versioner af. Den ene fordi startmagneten til motoren ret hurtigt blev stjålet - den anden går ud på, at vi mente, at jollen var så lækker, at den sammen med nogle flotte sømænd - virkede som en magnet på søde piger!
Jollen solgtes i efteråret til nogle studenter for et nu ukendt beløb.



Apropos. Når det trækker i venstre ben. Længe før vinteren er forbi står sommertogtet som mål for mange gæster. Hvem vil stå i snevej i påskedag, og skrabe bund eller trodse en lun sommeraftens fristelser til at gøre alt muligt andet end at tage på havnen og bakske med ballast og mæster? Det vil kun dem, der kender sejladens glæder og specielt sommertogtets. Alle disse anstrengelser og afsavn får man betalt dobbelt igen, når sejlene bliver sat og kursen går mod nord, øst eller syd.

Nu kan man vel betale sig fra at få sejladens oplevelse, hvis man hører hjemme på solside. Men en af de ting, der kender tegner FDF, er mangelen på penge, men ikke mulighederne, det viser Søkorpsat. Nu skal det ikke forstås sådan, at alle higer efter sejlad i den smalle betydning, men det, der er drivkraften er en cocktail mellem ønsket om socialt samvær og ønsket om oplevelser.

1985

1. togt.

Rute: Århus-Tunø-Snaptun-Bogense-Langør-Århus.
Deltagere: Sven Iburg, Mogens Bodenhoff, Bent B. Bodenhoff, Peter Bodenhoff, Ole Bodenhoff, Karsten Jensen, Anna Marie Jensen, Rikke Jensen, Lene Olesen.

Et togt, hvor nye ledere og deres ægtefæller blev indviet i sølivets glæder, og turen bød på alle vejrlig og naturoplevelser. Specielt skal nævnes torden og haglvejr.

2. togt.

Rute: Århus-Hov-Bogense-Assenø-Aabenraa-Søby-Tunø-Lohals-Kerteminde-Langør-Århus.
Deltagere: Sven Iburg, Bjørn Rasmussen, Anders Bau, Charlotte Østergård, Peter Risbjerg, Jacob Austruad, Mogens Bodenhoff, Mads Høg Hansen.

Et sommertogt Fyn rundt af den gode gamle slags - sol, sommer og badeliv.

1986

1. togt.

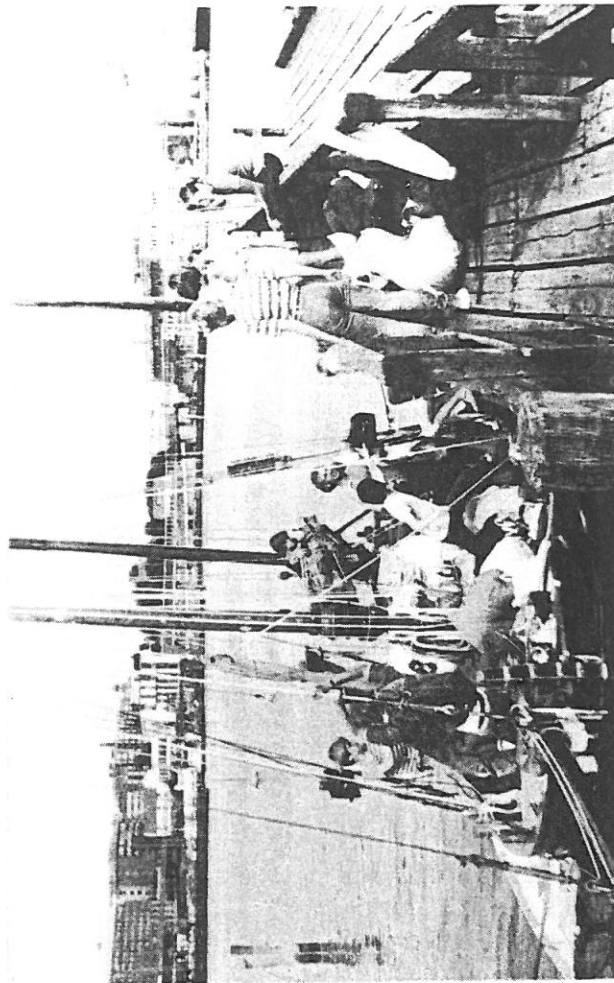
Rute: Århus-Langør-Kerteminde-Svendborg-Fåborg-Fredericia-Hov-Århus.
Deltagere: Sven Iburg, Charlotte Østergård, Jes Aagaard, Benny Dallberg, Jørgen og Pernille (gæster).

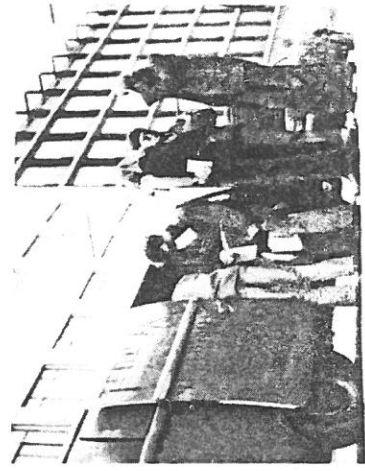
Et sommertogt Fyn rundt med en begrænset besætning, da der blev afholdt landskolejr dette år. Men turen forløb planmæssigt uden havari, grundstødninger og andre genvordigheder. Vi er begyndt at komme over hvalpestadiet.

Apropos. "Et kig i kaffebrumsen".

De næste 25 års sommertogter bør vel forløbe med de samme ingredienser som de foregående. Men dette kommer vel ikke let. Der er i de seneste 10 år sket en eksplosion i udbudet til de unge, både inden for den interessebetonede fritid og i den indholdsløse fritid. I hele denne subkultur, der er opbygget med videospil og uforpligtende interessegrupper, er hovedideen at slå et par timer ihjel. Over for dette skal vi forsøge at sælge Søkorpsen som et helstøbt samlingspunkt. Her er det ikke eliten, og her er det ikke snæversynet, der råder, så bare på med vanten. Vi skal nok opleve en 50-års dag.

Henning Edvardsen





Økonomi
Man kan sige om Søkorpsets økonomi gennem tiden, at den har afspejlet den almindelige samfundsudvikling, kravene har været stigende. Vore aktiviteter har krævet en stadig stigende pengestrøm, der er kommet fra: Kontingent, fonds- og tipsmidler og et begreb vi gennem tiden har kaldt 'arbejde for fremmede'.

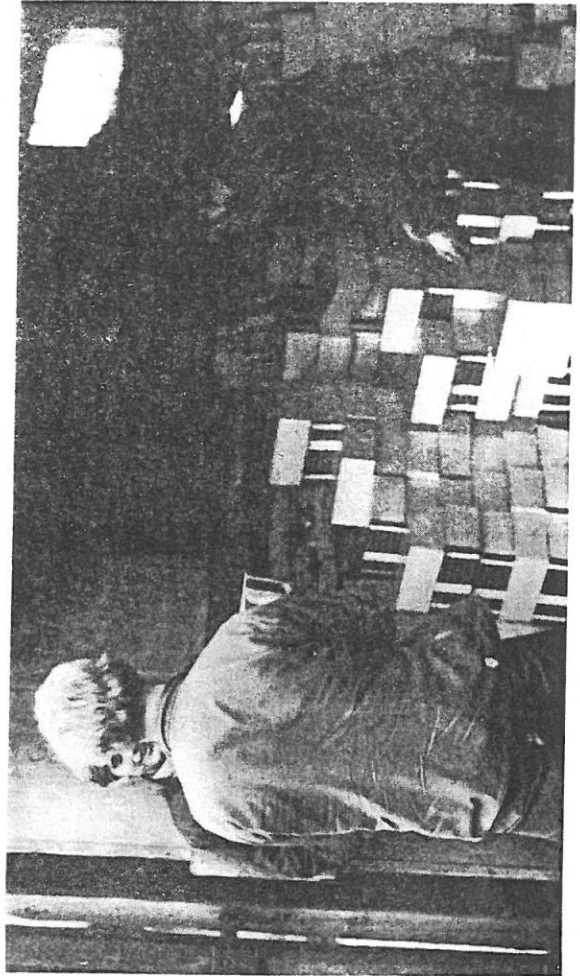
Vi har én gang prøvet at sælge lodsedler, men blev så enige om, at det var ved årligt arbejde, vi ville skaffe penge.

Så vi gravede grøfter, fældede træer, var på havearbejde, en stadig kamp for at finde arbejde med penge i fik os til at male vinduer og plante træer - en hel skov blev det til, næsten. Endelig fik vi et godt tilbud: Nemlig at dele telefonbøger ud. Det var et årligt tilbagevendende hårdt arbejde, som blev godt betalt. Det skulle også betales godt, for tidspunktet er hvert år i den periode, hvor vi skal klargøre skib. Det har været sjovt, og det har været træls, men fast arbejde, som man siger, i ca. 1 måned i al den fritid der var, er blevet brugt på bogen med de mange numre i.

Der har været mange sjove episoder med udgangspunkt i de forskellige depositøder, vi har haft til bøgerne, bl.a. på Jernstøberiet i Aabyhøj havde vi en tæt kontakt til Indianeren - en lokal pølsemand - der lavede byens bedste hoidogs, så når arbejdet var slut var der holdog-orgie på de tilbageværende bøger.

Det overskud, telefonbøgerne bragte, var så stort, at det sammen med det kommunale lokaltilskud på 75% gav os en rimelig økonomisk uafhængighed. Det har kun været ved større fornyelser, vi har skullet ud

med raslebøssen, men der er vi også blevet vel modtaget. Kontingentet er i årenes løb steget fra 2 kr. om måneden til 200 kr. om året. Det har været, og er stadig en symbolsk betaling, idet der til driften skal bruges 1500 kr. pr. medlem om året. Aarhus Kommune har et fond kaldet "Kr. til kr.", hvor vi gennem tiden har hentet megen økonomisk hjælp til nyanskaffelser og større fornyelser.



Søkorps et i dag.

SÆT SEJLENE TIL OG KOM, HVIS DU VIL.....
-lyder stadig i FDF/FPF ARHUS SØKORPS.

Vi har i dag en meget stabil væbnerklasse DELFI-NERNE, som både holder klasser møder, går til svømning og sejler med Skibet, så snart de kan komme til det. Ja, i efteråret kom der så mange, at vi både må udvide flådekapaciteten og overveje, om ikke Skibet skal forsynes med ekstra opdriftsmiddel. Nå, spøg til side, vi delte selvfølgelig holdet, så Skibet hele efteråret sejlede 3 ugenlige aftensejladser samt nogle enkelte weekendere.

"De Store", som gæsterne efterhånden kaldes, er væk. Der er 2 tilbage, som kommer det, de migter for ud-dannelsen. Derfor har betydning, at forbindelsen bag ud i Søkorpsets historie er svækket, så de nuværende medlemmer skal være meget bevidste om de gamle traditioner. Vi holder dog stadig meget af Skibet. Det bliver mere og mere "et rigtig gammelt træskib". Kan det knibe med de gamle traditioner, er forbindelsen til byens øvrige FDF/FPF arbejde til gengæld blevet klart forbedret. Folk i distriktet er faktisk godt, at vi eksisterer.

Efter 1 et par år at have haft mødelokale i Vor Frue Sogns menighedslokaler i Nicolajsgården, Vestergade 21, er vi ved officielt at flytte adresse og har allerede budt menighedens repræsentant, Kim Østergård, velkommen i bestyrelsen. Kredsens aktiviteter finder i øjeblikket sted 4 forskellige steder i byen. Som nævnt har vi mødelokaler i Vestergade. Værkstødet har vi under Teknisk Skole i

Eckertbergsgade. Disse lokaler indgår imidlertid i planen for det nye kongressenter, så til efteråret må vi finde et andet sted at være. Svømningen har i de senere år foregået på Frydenlundskolen. Vi har haft en ufrivillig pause på grund af asbestproblemer, men nu går det fint igen. Skibet frigger som altid i Lysbådehavnen (mærkeligt, folk kan spørge: "Hvilken af dem?"), hvor vi glæder os til den skudehavn, der i forbindelse med havneombygningen bliver til TSA-skibene.

Af kredsens aktiviteter skal også nævnes sommerlejrene, telefonbogsuddelingen og klargøringen. Med den ændrede aldersfordeling og de større bønnehold har det ikke været muligt at lave de traditionelle som-mertogter. I stedet har vi anskaffet 3 sæt patruljeudstyr, så børnene kan overnatte i standløj på stranden. Her kan vi så lave almindelig væbneridræt samtidig med, at børnene skiftes til at sejle med Skibet, holde ankervagt og så videre. En fast tilbagevendende oplevelse er også telefonbogsuddelingen hvert forår. Vi er nu kommet ned på 7500 sæt telefonbøger, men når uddelingen altid falder sammen med forårsklargøringen, er månederne april-juni en meget travl tid for aktive søkorpsfolk. Men, sammen med glade FDF- og FPF'ere, for en god vind på Arhusbugten glemmer vi knoklet, bøvlet og de mørke vinteratener. Lad os ønske for søkorps et, at det må bestå og være til glæde for århusianske børn i mange år endnu.

Ole Gottlieb sen
kredsleder 87--

ÅRHUS SØKORPS har en forunderlig forhistorie: Det begyndte med slutningen. Tiden har vist, art det ikke sluttede med begyndelsen. Søkorps fik sin omdøb - spæde start i Århus 11. Kreds - kredsen på bjerget - paradoksal nok, da et søkorps egentlig hører hjemme i vandkorpen. I overført betydning rangerede korpsen da også dermede, da der skulle gå to år inden mandskabet stod på eget dæk.

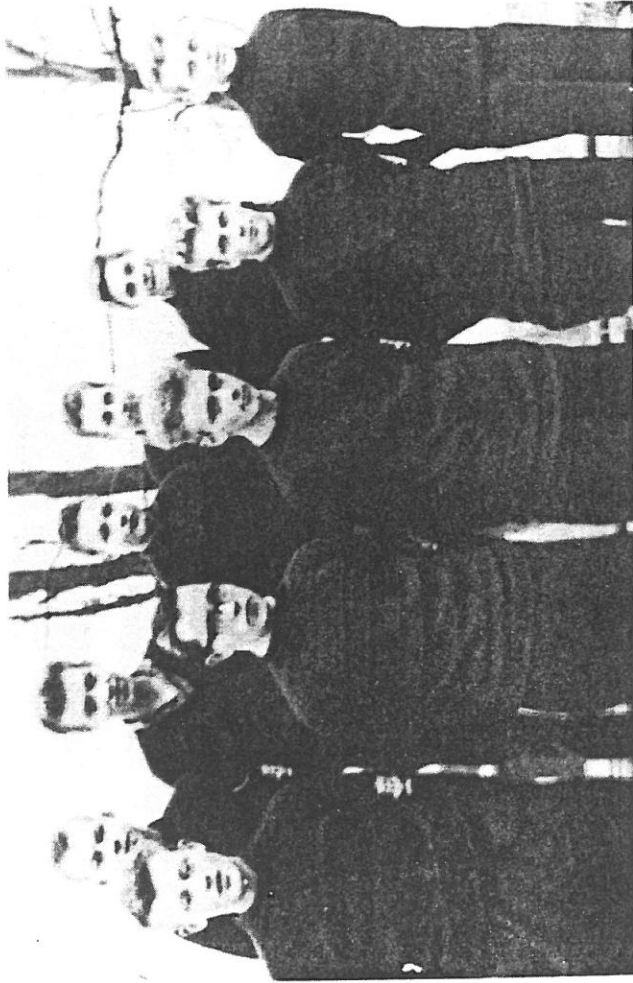
Inspirationen var hentet fra hovedstaden, nærmere betegnet FDF's Søkorps K-39, som underrettede seniorleder i 11. kreds tilfældigvis løb ind i under et vikarophold. Her var der - hvad angår tilbud og krav til unge - smæk for skillingen. (Senere skulle det vise sig, at småskillinger var utilstrækkelige). Her var en aktivitet, hvor det - hvis man ikke forstod sig på tingene - kunne resultere i uheldsvangre uoverskuelige følger. Det måtte tiltale en guds eventyrligt at skulle omdanne danske farvandes forrygende vindkræfter til fremdrift af en ønskedrøm af et sejlskib.

Og således optændt af den hellige ild sejlede underrettede hjem (med DFDS) til Århus 11., samlede hele seniorafdelingen og lod kundgjøre, at nu sku' man sejle. Alt gik så hurtigt, at man vist nok ikke nåede at få undersøgt til fulde om baglandet - kredsens ledelse og bestyrelse - var indforstået med de nye tanker.

Meget hurtigt faldt henvend halvdelen af seniorvæbnerne fra, andre kom til og i løbet af vinteren 1961-62 samlede en halv snes unge til

undervisning i sømandsskab m.v. Et loftlokale på Århus Seminarium dannede de fysiske rammer om 26 skoleaftener á 3 lektioner. Nævnte tal er ikke bare angivet for, at jeg vil bevise min hukommelse eller min sædvanlige lyst til at slynge om mig med tal - jeg har læst mig til det - men mest for at bevise, at den flok af gutter, der gennemførte vinterskolen og sammen med daværende distriktsleder Knud Elbæk startede/stiftede Århus 1. Sen.kreds, var en flok, man kunne satse på og regne med. THH: havde man nu i eftersommeren i det herrens år 1961 haft en båd med et par sejl og ladet ungerne tumle med den, ja så havde mandskabet haft motivation og interesse for de *sæskogyve* skoleaftener. Det tillod økonomien ikke.

En enkelt havde deltaget på K-39s sommertogt og en anden havde haft nogle ture med en fiskekutter for at arbejde sig til lidt lømpepenge. Resten manglede saltvandsindsprøjtningen. AL.TSA: med kun 2 måneders praktisk sejlads i K-39 havde jeg kun incitationsstof til en enkelt aften, men som H. C. Andersen jo har skrevet: "Først går man så gruelt meget igennem, og så bliver man...". Det gruelige indses nemt ved at læse dagbogen fra dengang. Citat: "Møde på Sem. 5/3 1962: Alle 3 timer gik med navigation. 3 meget trættende timer. xxxx (navnet er slettet af censuren) fortalte os alle sammen sin mening om navigation. Den kan desværre ikke gengives her. Han blev smidt hjem. Til slut oplysning om påskelejr og derefter afslutning." I dag spekulerer jeg på, hva' jeg kunne ha' sagt i "afslutningen". Det ku' ha' været over emnet: "Elsk



Svømning.
En af de vintertaktiviteter, som var i det traditionelle FDF, var gymnastik. En ugentlig gymnastikaften på sognets skole, hvor man klassevis, de yngste først, udfoldede sig.

Med baggrund i en sejladsaktivitet, hvor kravet blandt andet var, at man skulle kunne svømme minimum 200 meter, var det naturligt at motionere sig ved svømning.

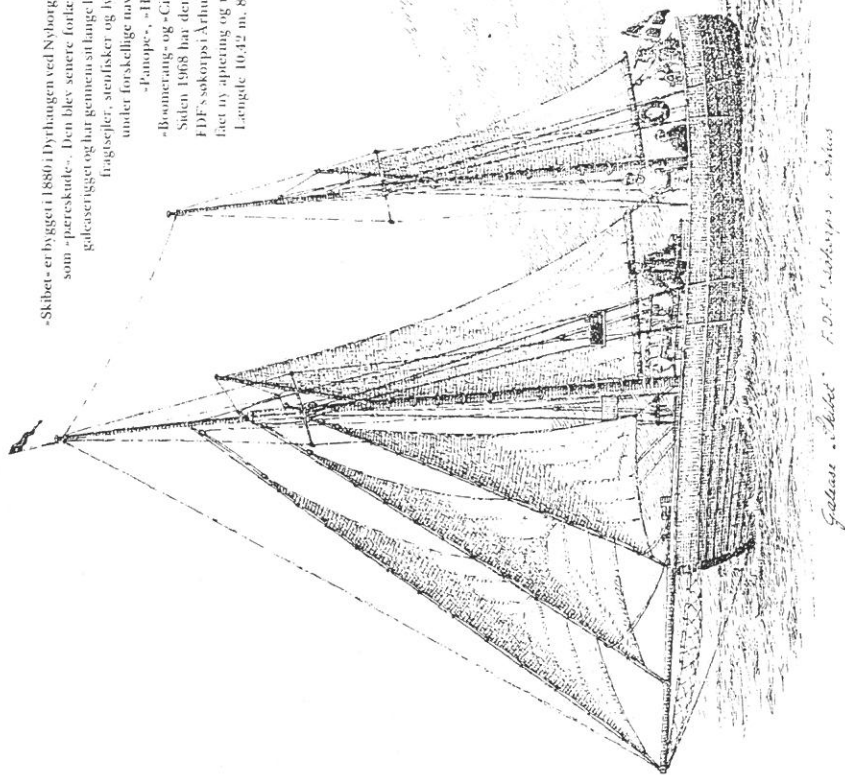
Da Aarhus Kommune havde en svømmehal og flere svømmesale, var det muligt for os at råde over en sal en time en aften om ugen.

Vi måtte udensogns og har været både i Vorrevangen, på Gammelgårdsskolen, og vi holder nu til på Frydenlundsskolen.

Deltagelse og engagement har været meget vekslende og interessen har været så lille, at vi et par år lå underdrejet, men nu flyder det igen.

Ole Torgersen

-Skibet er bygget i 1880 i Dybbøll med Nyborg vistnok som -pæreskute-. Den blev senere forlænget og faldeskrigst og har gennem så længe været fragtskib, stensker og lastefartøj under forskellige navne som -Panope-, -Hamlet-, -Bosmerang- og -Cimbria-. Siden 1968 har den tilhørt FDF's søkorps i Århus og har læst ny afdeling og rigning. Længde 10,42 m, 8,95 bt.



FODRAGSTYKKE

No. 2 Årgang 16



Dette skrift er blevet til med hjælp fra blandt andet:

Rolf Sanderhoff (tryk)
Mads Flummer (foto)

Søren Flummer
Henning Edwardsen
Henning Grønkjær
Svend Iburg
Erik Kjær
Bent Sørensen
Ole Elkjær Beinsen
Ole Elsberg Hansen
Ole Gottliebsen
Ole Lunderskov
Ole Torgersen

Preben Hupfeld (foto copyright)
Svend Aage Mikkelsen (NBK-sats)

"Når erindringen arbejder, smuldrer sandheden"
citat af digteren Morten Nielsen.

FIDE SOKORPS ÅRHUS

ÅRHUS SPORTEJE
Tribillef
Med loka overdraget
Dato 1940