



KLUBBLAD NR. 1 2000

HUSK
GENERALFORSAMLING
Lørdag den 12. februar kl.



Hals Bådelaug

Udvalgs- og bestyrelsesmedlemmer 1999

Havneudvalg:

Bent Svendsen	98750914
Christian Simonsen	98251089
Jess Gjedde	98252149
Leif Samuelsen	98259665
Hans Holmegaard	

Husudvalg:

Flemming Midtgaard	98252568
Ib Jensen	98259358
Bodil Nielsen	98252242
Inger Kristensen	98251715

Festudvalg:

Bjarne Jensen	98252206
Lissy Simonsen	98251089
Inger Kristensen	98251715
Peter Møller	98251435
Mariann Jensen	98257226
Orla Dahl	98257200
Hanne Nielsen	98252568

Kranchauffører:

Christian Simonsen	98251089
Svenning Nielsen	98252242

Havnemyndigheder:

Fritidsfartøjer - Hals Bådelaug.

Erhvervsfartøjer - Hals Kommune

Kapsejladsudvalg:

Svenning Nielsen (måler)	98252242
Michael Olsen	98750919
Palle Klit	
Hans Holmegaard	

Bladudvalg:

Bjarne Jensen	98252206
Henrik Jensen	98257226
Jørgen V. Johansen	98750293
Willi Pedersen	98251069

Bestyrelse:

Lene Jensen	98251435
Flemming Midtgaard	98252568
Svenning Nielsen	98252242
Bjarne Jensen	98252206
Bent Svendsen	98750914

Havneopkrævere:

Charlotte Madsen	98251288
Louise B. Jørgensen	98251991
Jonathan Nielsen	98252568

Hals Bådelaug – Postboks 25 – 9370 Hals

Formandens side

Medens der endnu lyder enkelte brag af forsinket nytårsfyrværkeri, skal jeg forsøge at se tilbage på det seneste halve år. Vi fik desværre ikke noget blad på gaden i efteråret. Det skyldtes tekniske vanskeligheder i trykkeriet og for megen anden aktivitet hos bladets journalister, som når sandheden skal frem, ikke just overdynges med stof fra medlemmerne.

Sommeren var lidt længe om at komme i gang. I starten begyndte det på uhyggelig vis at minde om den regnfulde sommer i 98. Heldigvis gik det ikke slet så galt, selvom landet en periode vejrmæssigt var delt op i to. Medens vi gik herhjemme i Hals på dage med megen regn, ja så kunne man blive ringet op af klubkammerater, der lige ville sende en hilsen og fortælle at de sejlede rundt i det østlige Danmark iført shorts og solcreme. Uanset vejr og vind er der heldigvis mange af klubbens medlemmer, som er gode til bare at drage af sted - og er man først på vej på ferie, er det betydelig nemmere at takle et par dage med dårligt vejr, end når man går i hjemnehavnen og venter. At nogle endda er kommet meget langt omkring på sommertogtet, kan læses andetsteds i bladet, hvor Peder fortæller om deres tur til Holland i "Skansen".

Sommerens højdepunkt var uden tvivl Cutty Sark Tall Ships Race. Vejr og vind drillede også deltagerne, inden de kom til mållinien og sluthavnen Aalborg. Enhver, der har sejlet med i eller arrangeret en kapsejlad, ved, hvor vanskeligt det er at sige noget om ankomsttider, og dermed at gøre den slags publikum venlig. Det måtte arrangørerne af den lokale Tall Ship komite også sande. Det var ikke meget, vi så til skibene i Hals, inden de ankom til Aalborg. Det gjorde vi så til gen-

gæld den lørdag, hvor de sejlede ud af fjorden igen. Det var en sand folkefest, der vil blive husket længe. Høj solskin og svag vestlig vind. Alt, der kunne flyde, var på fjorden og længe før skibene begyndte at passere var hele havnearealet og områderne langs fjorden tykt af mennesker.

Med "Dannebrog" i spidsen (jeg mener at kunne se kronprinsens kæreste var ombord) fulgte flere timers oplevelser med at betragte de flotte skibe, der for fulde sejl passerede forbi. Det var en eventyrlig oplevelse.

I september havde vi en anden (om end ikke så overdådig) succesoplevelse: Den årlige grilltur.

Vejret var perfekt til den "lange" sejlads til Sundby-Hvorup, så der var stor tilslutning - dejligt.

Og det helstegte svin blev, som traditionen byder, bragt færdigstegt og klar til udskæring. Det eneste vi selv havde kræfter til at holde over grillen var skumfiduser. Der blev hyggesnakket og danset til langt ud på natten, og efter sigende var der lyst igen, da de sidste gik til køjs.

Næste morgen havde festudvalget sørget for friskbagte rundstykker og lavet kaffe. Efter morgenmaden og den fælles oprydning sejlede Hals- flåden atter østpå.

Vedr. kapsejlad, har der i hele sæsonen været god tilslutning til tirsdagssejladserne, ligesom det i år lykkedes at afholde Hals Cup.

Inden sejlsæsonen helt var forbi, fik vi en visuel smagsprøve på sejlads til de sydlige himmelstrøg. Sundby-Hvorup sejlerne, Tove og Bent, viste lysbilleder og berettede om deres tur via Europas kanaler til det græske øhav.

Årets afriggerfest blev også rammen for modtagelsen af den lovede kommunale kunstgave.

Borgmester Bent Sørensen overrakte - efter udveksling af taler - en check på kr. 5.000. Han og fru deltog efterfølgende i festlighederne som vore officielle gæster. Et fint arrangement, hvor festudvalget havde hyret 2

måneder. Rapporten bliver nu drøftet med vores advokat, og bestyrelsen vil på den kommende generalforsamlingen fremlægge sagen.

Selvom året vejrsmæssigt sluttede med en mindre orkan, er dette forhåbentlig ikke et tegn på at Hals Bådelaug skal ud i en ny stormfuld sag. Men, hvor er det er træls, at

man som skadelidt skal bruge enormt mange kræfter på at påvise, at man har lidt en skade, skønt de er synlige for enhver med normal forstand. Og værre er det, at ingen synes at ville tage ansvar derfor. Vi forstår godt, at mange private husejere på forhånd opgiver at få erstatning. Det kræver tålmodighed og ikke mindst en god økonomi at føre en sådan sag.

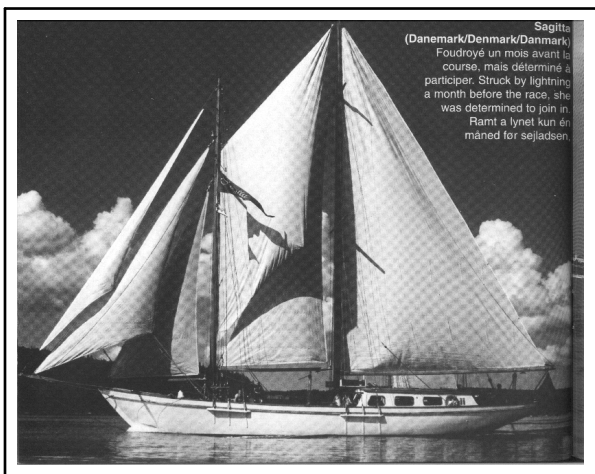
Til slut vil bestyrelsen ønske alle vore medlemmer et godt nytår og "god vind" ind i det nye årtusinde. Vi håber på sædvanlig god tilslutning til generalforsamlingen lørdag den 12. februar kl. 10.



professionelle kokke til at lave maden, mens en lejet jukebox sørgede for god danse musik til langt ud på natten.

Vi havde i foråret søgt kommunen om leje af mere vandareal for at imødekomme nogle af dem, der er på venteliste til en jolleplads. Dette lod sig desværre ikke gøre. Afslaget blev begrundet med de problemer erhvervsfiskeriet vil blive påført ved manøvreringen i forbindelse med losning af fisk ved nordmolen samt den positive udvikling fiskeriet synes inde i.

I sagen om den nu 2 år gamle sætningsskade, har syns- og skønsmanden endelig svaret på vore supplerende spørgsmål - det tog også kun 5-6



Sagitta
(Danemark/Danmark)
Foudroyé un mois avant la course, mais déterminé à participer. Struck by lightning a month before the race, she was determined to join in.
Ramt a lynet kun én måned før sejlsæsonen.

Fru formand

Hvorfor nu det ?

Kaos opstår når nogle medlemmer bevidst handler uden om de vedtagne beslutninger !!!

Hals Bådelaug er en særdeles velfungerende forening, hvor serviceniveauet over for medlemmerne, havnens brugere og gæstesejlere er meget højt. Vi har en sund økonomi, der sikrer en fortsat udbygning af faciliteterne, og vi er som forening kendetegnet ved at have en medlemsskare, der i dagligdagen er positive og medlevende i foreningens aktiviteter og klubliv.

Det er en bestyrelses opgave at værne om og udbygge disse forhold, forhåbentlig til glæde for de fleste.

I det store hele er der således harmoni imellem os i dagligdagen, og i de aktiviteter vi sætter så højt; nemlig at kunne færdes på havnen i gode omgivelser, tage ud og sejle eller nye klublivet sammen med andre medlemmer i vores klubhus.

Men desværre er der enkelte medlemmer som ikke forstår vigtigheden i at værne om vores gode rammer og fællesskab, hvilket kommer til udtryk ved at de handler i egen interesse.

Et par eksempler:

Vi har desværre et medlem, som tilsyneladende har det svært med at servicebygningen er aflåst uden for opkrævningssæsonen. Dette kommer til udtryk hvert efterår når servicebygningen er aflåst uden for opkrævningssæsonen. Vores omtalte medlem er tilsyneladende modstander af, at bygningen aflåses, og at eventuelle gæstesejlere, som på dette tidspunkt af året ikke opkræves gæsteleje, bliver henvist til de offentlige toiletter og baderum.

Det pågældende medlem åbner i blind stædighed dørene lige så hurtigt som andre medlemmer aflåser disse. Der er i øvrigt opsat sedler på dørene om aflåsningen.

Vi har også nogle få medlemmer, som konsekvent "glemmer" at vende deres pladsskilt til FRI, når de tager på ture med overnatning i andre havne. Hvorfor er det svært for disse medlemmer at dele deres bådeplads med andre? De ønsker vel selv, at der er en ledig plads i de havne de besøger på deres ture.

Vores havneopkrævere får hvert år besked om at alle gæstesejlere skal opkræves, og at det kun er bestyrelsen, der kan give lov til at én eller flere gæstesejlere ligger gratis i havnen - f.eks. i forbindelse med vores årlige kapsejls, eller som officielle gæster i klubben (deltagerne i Tall Ships Races). På trods af dette, er der hvert år enkelte medlemmer, der forsøger at give tilsagn om gratis liggeplads til venner eller andre klubber, hvilket giver vores havneopkrævere helt urimelige arbejdsbetingelser. Samtidig kan det give anledning til signalforvirring hos vores gæster - Hvem er det egentlig der bestemmer ??

Bestyrelsen vil gerne opfordre ethvert medlem, der af den eller anden grund er utilfredse med en beslutning taget i bestyrelsen eller i et af vores udvalg, om at henvende sig direkte til bestyrelsen med sin utilfredshed. Kun på denne måde kan vi få løst eventuelle problemstillinger. Det nytter ikke noget at utilfredse medlemmer giver sig til at udøve selv-tægt, uanset hvilken status man mener at have i Hals Bådelaug, eller i havnen i øvrigt.

Lad os hjælpe hinanden med at passe på det vi har og det vi er, nemlig en stærk forening med et særdeles godt klubliv.

Bestyrelsen

Rejsebeskrivelse

Hollandsturen 1999 med "Skansen" af Hals.

Turen begyndte den 12. juli 1999. Det vil sige - turen startede nu længe før, helt præcist i sommeren 1989 på en sejltur på Mariager Fjord. Vi var taget af sted på en 14 dages tur, men vejret var ikke rigtigt med os. Det regnede og efter en uge besluttede vi en fredag aften at vende snuden mod Hals - vaske tøjet og hoppe i bilen for at køre til Holland. Under opholdet i Holland så vi, hvordan Hollænderne hyggede sig i kanaler og i det beskyttede farvand, Markermeer og Eiselmeer, og til min store forbavselse sejlede man rundt langt inde i landet i sejlskibe MED MAST. Det hele var så fascinerende, at jeg dengang lovede mig selv at hvis lejligheden bød sig, ville jeg selv sejle derned i min egen båd. Denne tanke har lige siden spøgt i mit hoved og i vinterens løb foreslog jeg Mona en tur til Holland. Herretur over Vesterhavet derned og familietur hjem via Kielerkanalen. Mona syntes om ideen - hun havde også en masse skønne billeder gemt på nethinden fra turen i 1989.

Først skulle turen derned tilrettelægges. Hvem skulle med ? Hvilken vej skulle vi sejle? Hvornår skulle vi af sted ?

Inden marts var omme havde jeg fundet 3 garvede sømænd, som var ligeså opsat på turen som jeg selv.

Henning fra Hals lovede at tage en 6 tommer svensknøgle med, og derved blev det. Han blev ansvarlig for motor og teknik. Ole fra Kolding, en gammel Oluf Jørgensen sejler (Fyn rundt vinder flere gange i Luffe 44) skulle sørge for at vi kom fremad hele tiden, og endelig Peter fra Svendborg fjerdemanden, en rigtig rutineret sejler som

kan sit kram hvad angår navigation og boathandling.

Nu forestod hele klargøring af båden til turen på det store Vesterhav. Efterhånden som teknikken var gennemgået og efterset blev det mere og mere sikkerhed der kom i fokus. I måneden op til turen kunne jeg om natten vågne op og spekulere på, hvordan forskellige nødsituationer skulle klares. Det, der vist mest optog mig, var hvis båden skulle springe læk, eller vi skulle miste riggen, men efterhånden som jeg fik de forskellige muligheder behandlet i mit hoved, samt klargjort båd og grej, blev jeg mere og mere rolig og tryk ved turen. Det endte med at det var den personlige sikkerhed der fik opmærksomheden. Redningsveste var påbudt hvis man gik på dæk. Vi fik installeret livline på dækket til at kroge sig i. Livliner blev gennemgået. Redningskrans og lys blev skiftet. Før afgang gennemgik vi båden alle fire, herunder hvor de forskellige ting var stuvet, brandslukkere, nødblus, VHF, kastering etc. Som redningsbåd havde vi jollen, som hang bagpå og kunne anvendes i en nødsituation. Da vi nåede frem til afrejsedagen følte jeg at såvel båden som jeg selv var klar til turen. Der var købt søkort til hele turen inklusive nødhavns-anløb i tilfælde af dårligt vejr. Provianteringen blev klarret. Vi havde købt en oksefilet på 3,3 kg. som vi kunne skære os igennem på turen.

I ugen op til afgang blev vejrkort og vejrud-sigter fulgt - tør jeg godt sige - på alle kanaler. Det ene lavtryk fra vest blev afløst af det andet. Hvis det en enkelt dag ikke var bygevejr skyldtes det dagregn. Vinden var hele tiden fra sydvest, så jeg begyndte at snakke med de andre om hvor vigtigt det var at turen gik netop til Holland. Vinden passede da bedre til Oslo - og Oslofjorden er da for øvrigt også et meget kønt område.

Endelig blev det fredag den 11. juni. Mona havde lavet en "afskedsmiddag" for gaster med familie. Udenfor øsregnede det med en strid blæst fra sydvest. Under middagen mødte Peter op med 4 T-shirts, som han selv havde kreeret.

HALS - AMSTERDAM 1999 - THE ULTIMATE CHALLENGE

stod der nu på vore trøjer. Vi drak en god vin og ønskede hinanden en god tur. Det hjalp på vejret. Vejmeldingen var nu blevet bedre. Hr. Voldborg begyndte at snakke om Nordvestenvind, ja sågar nordøstenvinde, men den mand har nu en gang sagt så meget sludder mellem år og dag til - at vi turde tro for meget på at det kunne passe, det øssmaskregnede jo stadigvæk fra sydvest, og vind var der i hvert fald nok af.

Lørdag morgen den 12. juni var vi klar til afgang efter morgenkaffe ombord. Piger og børn tog afsked. Da vi strøg vesten op gennem fjorden med den vinkende familie i baggrunden slog den tanke mig, at dette var jo nærmest som i vikingetiden. Dengang må familie og børn også have stået og vinket når sommertoget startede.

Vi blev delt i 2 vagthold, Ole og Peter som hold 1 og Henning og jeg som hold 2.

Da vi havde passeret broerne i Aalborg proklamerede jeg, at jeg, i henseende til driften af båden, ikke var at betragte som vært eller kaptajn, men at det var en fælles opgave at få båd og besætning til at fungere på en harmonisk måde. Peter, som er en meget lun fyr, sad i sit hjørne af cockpittet og sagde ingenting. Pludselig udbød han "Det ku' du godt have sagt før afgang - her havde jeg regnet med at være gæst i en uge - og nu dette".

Vi lo en del af den bemærkning og hvad kammeratskab og det at få båden til at fungere angik, var det en ren fornøjelse at være

med. Inden længe blev parolen, "Hvordan gør jeg livet behageligt for mine venner".

Angående vagthold sørgede vi altid for, at der var mad til mødende hold. Når vi var i havn og der stod en opvask skulle man helst snige sig ned for at nuppe opvasken inden en anden gjorde det. Henning var vaks med 6-tommeren, men vi så heldigvis ikke noget til den på turen.

Vi nåede Thyborøn lørdag aften til midnat. Voldborg havde nu fået ret, vejret var blevet bedre - meget bedre. Da vi stod Thyborøn Kanal ud, havde vi en vind fra nordøst 3-5 m/sek. Vel ude på Nordsøen satte vi genakkeren, og vi nød at være på åbent hav med solens sidste røde gløder mod nord. I løbet af et par timer flovede vinde så meget, at vi måtte starte motoren. For et syns kuld lod vi storsejlet stå. Og sådan blev det - hele natten, og den næste dag. Det vil dog sige at om eftermiddagen tog Ole også storsejlet ned fordi det skyggede i cockpittet. Kl. 17:00 proklamerede Ole badetid. Vi stoppede motoren og Ole hoppede som den eneste i Vesterhavet. Temperatur 13 grader.

Turen på Vesterhavet, som vi havde forventet kunne blive en hård og våd oplevelse på høje bølger, kold mad og ingen søvn blev gjort helt til skamme. I stedet blev vi kogte af solen og meget afstressede.

HELGOLAND

Vi ankom til Helgoland søndag aften kl. 8. På vejen havde vi spist middag i cockpittet i den dejligste solskinseftermiddag, man kan forestille sig - drukket vin af højstilkede bægre og i øvrigt nydt samværet. Vi blev en dag på øen, hvor vi nød det gode vejr. Fra morgenstunden gik vi øen rundt, en helt fantastisk oplevelse både naturmæssigt og historisk. Vi nød at gå ad stierne på toppen af den høje ø og se fuglene på deres reder. Vi kunne

komme så tæt på, at vi kunne se både æg og unger i reden. Vandet var så klart, at vi kunne se fuglene dykke ned til bunden for at fange fisk, som de fløj op til rederne og fodrede ungerne med. Indtrykket af de høje røde klinter - de hvide fugle - og det blå hav vil længe stå på vores nethinder.

Efter det obligatoriske toldfrie indkøb var vi tilbage på båden. Klatreturen ned til båden var ikke at spøge med. Fra kajkanten var der ca. 6 meter ned til en lille flåde, båden lå fortøjret ved. For at komme derned, måtte vi klatre ned ad en jernlejder. Det hele blev jo ikke gjort nemmere af, at hver mand havde provianteret diverse drikkevarer, som skulle bringes sikkert ombord. Derefter tog vi en tur på nabøen Dynen hvor der var en dejlig badestrand. Vi fik en dukkert, men vandet fristede ikke til et længere ophold med 14 grader. I sundet mellem øerne havde vi en anden stor oplevelse. Da vi kom i gummibåden blev vi omringet af nysgerrige sæler som kom helt tæt på os. Vi talte mindst 30 sæler på en gang.

Efter en dejlig middag, hvor vi måtte tage afsked med det sidste stykke af oxen, som vi efterhånden næsten følte var en af besætningsmedlemmerne, sejlede vi fra Helgoland kl. 22:00. Vejret var fortsat perfekt så motoren stod igen for tur. Om natten krydsede vi trafiksepareringszonen for skibstrafikken til Elben, Vesper så der var skærpet udkig.

Sent eftermiddag sejlede vi ind til Den Helder, som ligger på Hollands vestkyst. På vej ind blev vi opsøgt af det Hollandske toldvæsen. De kom en speedbåd op på siden af og forespurte om vor rejse.

HOLLAND

Vor tidsplan var nu blevet temmelig meget forrykket af det gode vejr. Vi havde afsat en uge til turen, men var nu allerede fremme tirsdag aften. Derfor besluttede vi, i stedet for at sejle over Ijselmeer, at sejle ned gen-

nem Nordvestlands kanalen, som går fra Den Helder via Alkmara til Nordsee Kanal, som forbinder Amsterdam med den Engelske Kanal. Northwest see kanalen er ca. 20 m. bred og med en dybde på 4 meter, meget nem at besejle. Jeg havde ikke studeret signaler for sluser og broer endnu, så jeg var lidt i vildrede hvordan man gør. Først skulle vi sluses ind fra Nordsøen til kanalen. Vi lagde os uden for slusen og - en - to - tre - blev der lukket op, og vi kunne sejle ind sammen med andre lystsejlere og en flodpram. Næste stop var en bro, men næppe var vi kommet i nærheden af broen, før vi kunne høre og se at bommene blev slået ned og broen gik op. Lyssignalerne er meget nemme. Man skal blot afvente et fast grønt lys og det er din tur. Sejladsen på kanalerne i Holland samt sluser og broåbninger er som regel gratis. Enkelte steder skal vi betale bropenge for en vis strækning. Så har brovagten en fiskestang med en lille træsko i enden af snøren, som han elegant svinger ud og du lægger 2-4 gyl-den deri. I alt betalte vi under 100 kroner i bro- og kanalpenge i Holland.

På kanalerne er hastigheden fri, man må dog ikke lave hækbølge, for vort vedkommende betød det at vi kunne sejle med 6-7 knobs fart. På turen nød vi udsigten over det smukke Holland med veldrevne marker. I dette område var det udpræget gartneri på markerne, med alt fra salater, blomsterløg og grøntsager. Et stop i Alkmar var en stor oplevelse. Meget smuk og velbevaret by med spændende gamle huse. Kanalen gik lige gennem centrum, så det var blot at fortøje, og vi var på byens torv.

Længere sydpå mod Amsterdam blev det mere industripræget, men stadigvæk var området vi sejlede igennem meget smukt med huse og haver lige ned til kanalen.

Vi havde nu fundet ud af, at der i Amsterdam centrum, ved kanalen lige overfor Central

Station var en ganske god og sikker marina. Da jeg skulle efterlade båden der 3 uger var det vigtigt for mig at finde en sikker havn, for selv om Hollænderne er hæderlige og ordentlige mennesker, er ikke alle lige hæderlige. Havnen var fin og jeg tog tilbage til Danmark med en god fornemmelse om at båden også ville være der, når jeg kom tilbage 3 uger senere.

De sidste par dage nød vi Amsterdam. Peter og jeg lavede en dags sightseeing by dingo. Bl.a. besøgt vi Rigmuseet og nød Rembrands mesterværker.

En eftermiddag fik vi besøg af tre toldere i fuld ornat med pistoler og håndjern m.v.

De spurgte om de måtte komme ombord og startede med at udspørge mig. På flaget kunne de jo se, at vi kom fra Norge. Det overraskede mig virkelig, at toldvæsenet ikke kendte det Danske flag, men det skulle blive meget værre. Efter at han havde set Crew-list og forsikringspolice udstedt på engelsk samt skibsdokument udstedt af Dansk Sejlunion m.v., spurgte tolderen om der var betalt moms af båden. Jeg viste ham en kopi af slutsedlen og forklarede at det drejede sig om handel mellem 2 danske privatpersoner, hvorfor der ikke blev beregnet separat moms, men mit svar stillede stadig ikke tolderen tilfreds. Han ville se bevis på momsens betaling, idet Danmark jo ikke var medlem af EU. Da blev jeg virkelig rystet og bad tolderen tænke sig godt om inden han stillede flere spørgsmål, idet Danmark - mig bekendt havde været medlem i 26 år. Tolderens "selvmål" gjorde nok, at han ikke gravede dybere i det med momsen, men han ville gerne vide om vi havde våben ombord, hvilket jeg benægtede at vi havde. Men noget sådan havde han før hørt og så alligevel fundet 6 geværer ombord, så nu blev en undersøgelse af skibet igangsat. Skabe, køjer, kistebænke, dørk og pantry blev endevendt. I barskabet fandt de nogle mere eller mindre fulde fla-

sker spiritus, men de gav ikke anledning til nogen bemærkning.

Efter denne episode forstår jeg bedre, at det virkelig gælder om at have orden i papirerne, når man sejler til et andet land.

Da jeg kom hjem kontaktede jeg det danske toldvæsen og forespurgte om de kunne udstede et bevis for at moms var betalt, idet jeg ikke ønskede at risikere at få båden arresteret inden vi var ude af Holland eller Tyskland. Det danske toldvæsen kan imidlertid ikke hjælpe på nogen måde. Den eneste mulighed der eksisterer er, at finde den første sælger af båden til et EU-land og få lavet en kopi af momsindbetalingen. Systemet er mildes talt noget rod, idet mange både som sejler rundt er både 20 og 30 år gamle og har skiftet ejer mange gange, hvorfor det kan være overordentlig vanskeligt at fremskaffe dokumentation for momsen.

For at fuldende historien, blev vi igen dagen efter antastet af 2 civilklædte herrer der spurgte om de måtte omme ombord. Da jeg ikke kendte dem og antog dem for at være et par smarte sælgere af et eller andet mærkeligt produkt sagde jeg, at det ikke kunne lade sig gøre, da vi skulle gå, men så kom toldskiltene frem, Jeg forklarede at vi dagen i forvejen var blevet underholdt af deres kolleger, hvorefter de fortrak.

Efter 3 uger på jobbet var Mona og jeg den 8. juli klar til at fortsætte turen ad de Hollandske kanaler. De første par dage gik med at besøge de mest spændende steder i Amsterdam, men vi trængte nu til at sejle lidt, vejret indbød til det. Vi forlod Sixhaven Marina, og sejlede ud på Markermeer. Vi var blevet anbefalet at gå til Horn og det fortrød vi absolut ikke. Byen er gammel og spændende og for resten er Cap Horn opkaldt efter denne by, idet det var en søfarer herfra der fandt vejen syd om Amerika. Vi ankom tidligt på eftermiddagen og kunne finde i den

gamle havn, lige indenfor slusen og ved siden af et gammelt klokketårn som står ved havnens vartegn. Den næste dag tog vi cyklerne frem og fik alle tiders tur langs Markermeer på digerne. Det så næsten ud som om hele Hollands befolkning var på cykeltur på digerne. Overalt var der cyklister og folk som nød lørdagen ved vandet. Til den modsatte side var det et dejligt syn ind over marker med køer og får som græsser på digerne. Havnen i Horn var en oplevelse for sig. Op ad tårnes lå der 10-15 gamle Hollandske kofs. Store både med 20-30 personer ombord. Bådene virker som lejrskoler, så mange af dem var fyldte med unge mennesker mellem 15 og 20 år. Ligeledes var der turbåde som fungerede som kombineret cykel- og sejlerferie med 30-40 gæster ombord. Man boede og sov ombord. Om natten og tidlig morgen sejlede båden til en ny havn, hvor det så var muligt at gå på opdagelse pr. cykel.

Vi fortsatte nordpå, ud af Markermeer og gennem sluserne op i Ijselmeer. Navigationen er meget let på disse store "søer", idet der er vand nok overalt, men sejladsen stiller strenge krav til udsyn. Om søndagen talte vi på en gang mere en 300 sejlbåde, så det gælder virkelig om at kende og overholde vige-reglerne.

Efter et besøg i Stavoren gik turen næste dag ud ad sluserne i den store Ijselmeer dæmning og nu gjaldt det om at følge tidevandstabellerne. Vi skulle videre over Vadehavet til Harlingen og på et stykke af vejen var der ved lavvande angivet 0,4 meter, og vi stikker 1,8 meter. Vi afpassede tiden så vi passede det kritiske sted ca. en time før højvande. Vort ekkolod viste rigeligt med vand hele tiden, så turen forløb meget roligt. Det var også her meget nemt at navigere. Det er til stor hjælp at der er nummer på alle bøj-

jer så man helt præcist ved hvilken bøj man passerer.

herefter gik vi igen i sluserne ved Harlingen hvor vi havde besluttet at sejle ad kanaler til Lervarden - Dokkum - Groningen og videre til Delfzeil.

På den første del af strækningen gjorde vi brug af den friske vestenvind og gik for sejl, en sjov oplevelse at lade sig føre frem gennem markerne med køer og får som tilskuere.

Leevarden er Nordfrieslands hovedstad med ca. 160.000 indbyggere. Egnen er specielt stolt af sine køer. Byens vartegn er en sortbroget ko i bronze med inskriptionen "Vor mor". Et besøg på byens museum var en oplevelse og giver et fint indtryk over egnens mangeårige velstand. Næste by vi besøgte var Dokkum og turens sværeste passage med en vanddybde på kun 1,8 meter. Vi rørte bunden et par gange men kunne komme fri ved egen kraft. byen var en stor oplevelse. En rigtig lille provinsby med 2 stolte møller på diget som vartegn. Byen indenfor diget var utrolig smuk med blomster og fine huse overalt og her hilser alle når man går på gaden.

For at komme til Groningen skulle vi nu videre mod nord til en vandområde kaldet Laursmeer. Her er der større vandområder og det sværeste område at navigere i. Nogle steder bestod afmærkningen af grene stukket ned i bunden.

Vi kom vel igennem hjulpet af den øvrige trafik på vandet og fortsatte vor færd mod Groningen. Her måtte vi sejle en speciel vej fordi et par af broerne før byen var hydrauliske broer som hæver lodret op til en frihøjde af max 7,5 meter.

Vi blev sluset ud af den store kanal til en 1,5 højere liggende bikanal som førte os sydfra ind i byen. Sejlturen ind i Groningen var helt

specielt. Der er kun få hundrede meter og sine steder mindre mellem broerne, så det blev konvoj sejlads. Vi kom igennem med 3 svenske både plus et par både mere. Når broen bag os lukkede var der kun lige plads nok til at vi alle kunne være i kanalen før den næste bro åbnede. I parentes skal det nævnes at det blæste 12/15 m/sek. den dag. Langs kanalerne stimlede folk til for at se os sejle igennem byen. På den strækning lærte vi ikke at lade os distrahere af mange tilskuere medens vi manøvrerede. Vi kunne høre folk tale om hvor vi dog kom fra. Det er noget af en speciel oplevelse at sejle i Holland for danske sejlbåde er en sjældenhed. På hele turen gennem Holland traf vi kun 2 danske både. En dag kom der en Najad 441 og lade sig udenpå os. Skipper spurgte om vi var fra Norge. Da vi benægtede var hans næste gæt Schweiz. Manden var så pinlig berørt ved sine fejltagelser, at han blev så oversvømmende flink, så vi næsten ikke kunne slippe af med ham igen.

Efter en dejlig dag i Groningen gik turen næste dag mod Delfzijl hvor vi ankom hen på eftermiddagen. Vi blev nu sluset ud i vadehavet og var nu igen "i hænderne af" tidevandet. Dette betød at næste morgen måtte vi af sted kl. 03:30 ud af Emsfloden med tidevandet - og sikken en tur. GPS'en viste 10-11 knob over grunden. Vinde spidsede mere og mere til. Vi skulle ud og runde Borkum Rev, som rager langt ud i Nordsøen. Den medløbende sø og vinden imod var en ubehagelig kombination. Før vi kunne fælde af, havde vinden ret forfra med søer ind over dækket - nogle af dem helt op til vindspejlet. Søsygen havde også anmeldt sig. Herfra fik vi en rigtig herretur langs de Frisiske øer med vinde agten for tværs, 10-12 m/sek. Tidevandet var nu igen med, så vi strøg af sted mod næste destination, Norderoy, som er en tysk Østfrisisk ø. Da vi skulle anduve øen var jeg tem-

melig nervøs. Vi skøjtede af sted i 12. m/sek. vind, med 11 knobs fart og vi nærmede os de brækkende søer mod kysten. Vi skulle finde 5 koste som ville lede os over et lavvandet område med ca. 4 m. vand. Kostene kom som de skulle, men foran stod søerne lodret op. jeg bad Mona om at holde rigtig godt fast for jeg var sikker på at sandet havde lukket renden. Heldigvis gik det ikke så galt. Vi strøg over revlen med 3,5 meter vand under kølen og ind på smult vand med 20 meters dybde - en meget speciel oplevelse.

Næste morgen sejlede vi ud fra Norderoy kl. 10:00 sammen med den sidste ebbe. Farten lå igen på 10-12 knob. Kursen var nu sat mod Cuxhaven - Brunsbüttel. Efter et par timer havde vi igen tidevandet med og farten steg stille og roligt. Da vi nåede Elben i fyrskeb var farten igen oppe på 11 knob. Vi fortsatte hele vejen til Brunsbüttel på denne tidevandsbølge og var fremme ved aftenstid, hvor vi blev sluset ind på Kielerkanalen. Vi overnattede i en god lille havn lige inden for sluserne. Næste morgen sejlede vi gennem Kielerkanalen på sommerens varmeste dag. termometret nåede 31 grader i cockpittet og ingen vind. Vi havde et godt solsejl og køleskabet fungerede perfekt, så vi led ingen overlast. Efter at være sluset ud, var vi fremme i Olympiahafen, Kiel til aften.

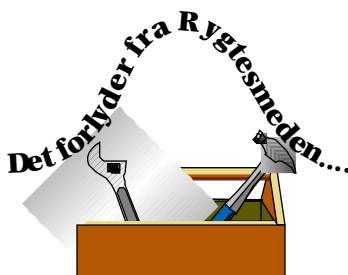
Næste dag sejlede vi til Sønderborg. På vej ind i fjorden fik et opkald på VHF'en af ingen ringere end Johanne af Hals. Vi havde en hyggelig aften i Sønderborg. Næste morgen var vi tidlig af sted og inden vi igen fik fast grund under fødderne var vi i Grenå. Anløb kl. 01:00 i bælgmørke. Næste dag hjem til Hals.

Ringene var sluttet. Efter så lang en tur var det dejligt at stå Limfjorden ind, med en masse gode oplevelser i bagagen. Det var og-

så godt at tænke på at turen, bortset fra Monas styrt på trappen var forløbet uden uheld.

Kære sejlere. Se efter at komme af sted. Holland er et fantastisk land at besøge og husk - 2½ dag frisk sejlads fra Hals og du er fremme. Turen kan fint gøres på 3 uger, men vil man have det fulde udbytte af turen vil jeg anbefale 4 uger, eller at man deler turen mellem 2 familier.

De bedste sejlertilbedelser.
Mona og Peder



..at serviceniveauet nu er så højt, at Hals Bådelaugs havneopkrævere tilbyder havnens fisk gratis mobiltelefoni.

NYT FRA KAPSEJLADSUDVALGET

Kapsejlads 1999

Der har været en god opbakning til vore aftensejlads, 8-12 både mødte hver gang, og vore dommere har været til stor hjælp, både som dommere og kaffedamer, så uden var det ikke gået. En stor tak til dem.

Sejladsen er en del af det, kaffe og kage og drillerier har været en anden væsentlig del. Folk har været gode til at bage hver gang (næsten).

Det samlede resultat:

1. plads: Signe - Michael Olesen
2. plads: Lobo II - Svenning Nielsen
3. plads: Bové - Christian Simonsen

Kapsejladsudvalget har gjort sig nogle tanker omkring samlet indkøb af ekkolod i forbindelse med et kursus i navigation med særlig henblik på dybdeforhold i Limfjorden omkring færgelejet.

Man har ved kommunen undersøgt muligheden, - men man kan ikke få kort på sine grunde !

Hals Cup blev afviklet 11.09.1999 i frisk vej og store bølger. 10 både deltog, de fleste fuldførte.

Hals Cup 2000 vil næste år blive afviklet den 09.09.2000 som en distancesejlads.

Aftensejladserne starter den 09.05 til 20.06 Efter ferien 08.08 til den 12.09.

Man vil, hvis det er muligt, starte i 2 starter. Bådene vil blive inddelt efter skøn fra udvalget. Man vil lave et samlet resultat.

Der er før kapsejladsmøde den 02.05.2000 kl. 19:00

Pris for sæsonen 2000 er kr. 100,- + kage.

Kapsejladsudvalget

NY SELVBYGGERBÅD

NYT IMPONERENDE SELVBYGGERPROJEKT

Så skete det igen. Egon Pedersen og sønnen Henrik kunne i foråret 1999 søsætte "CARINA" - resultatet af 5 års indsats, og fremvise en flot Colin-Archer bygget efter originale mål og tegninger.



Spanteafstanden er for en sikkerheds skyld ikke så stor som de oprindelige mål byder, så den holder nok.

Om læ er det flotte fartøj gjort mere bekvemt og brugervenligt end de oprindelige typer.



Et lille kig ombord kan stærkt anbefales, hvis muligheden er der.

Skibet er udstyret med en 110 HK Burging Motor.



FRA BESTYRELSESMØDERNE

16.06.1999

- ☞ Bådelaug har fået sponsoreret en bagagevogn af Aalborg Produktionsskole.
- ☞ Folkeoplysningsforbundet har bevilget penge til klubbens pigesejlads.
- ☞ Forespørgsel fra naboklub vedr. rabatordning. Bestyrelsen ønsker ikke at indgå rabat aftaler.
- ☞ Følgende nye aktive medlemmer optages:
Thomas Pedersen
Jan M. Pedersen
Egon Pedersen
Preben Als
- ☞ Svenning fremviser statistik for havnen til dato. Optrævernes mobiltelefon er faldet i havnen, der anskaffes en ny. Der anskaffes plastbetrukket kæde med hængelås, som skal anvendes til henlagte både uden aftaler.
- ☞ Klagesag vedr. for meget beregnet havneleje behandles. Der lægges nye mål til grund for en ny afregning, og sagen betragtes som færdigbehandlet.
- ☞ Havneudvalget har færdiggjort nyt strøm på pælebroen, samt div. småreparationer
- ☞ Der berettes om god tilslutning til tirsdagsejlads.
- ☞ Skadesanmeldelse for kranchaufførs briller indsendes

05.08.1999

- ☞ Modtaget invitation til A.S.'s 100 års jubilæum den 9.9.1999.
- ☞ Afslag på ansøgning om mere vandareal til jollepladser fra kommunen. Bestyrelsen tager med beklagelse afslaget til efterretning.
- ☞ Hals Kommune vil tildele HB en gave som er udskudt i forhold til klubhusets indvielse.

- ☞ Div. skrivelser vedr. samarbejdsforum på Hals havn. Der efterlyses et egentligt ordensreglement.
- ☞ Sejlklubben Limfjorden har lånt klubhuset den 28.08.1999 og Vestre Bådelaug har lånt klubhuset den 04.09.1999
- ☞ Diverse restancer behandles
- ☞
- ☞ Statistik over gæstesejlere indtil nu:

	1998	1999
Juni	860	719
Juli	2.269	2.305

- ☞ Vedr. sætningsskader er der modtaget brev fra advokat. Der ventes stadig på svar på supplerende spørgsmål til syns- og skønsmand.

09.09.1999

- ☞ Optagelse af Lone Koldbro som aktivt medlem. Der er 3 ansøgninger om liggeplads, disse overgives til havneudvalget.
- ☞ Havneudvalget orienterer om at der hjemtages tilbud på brædder og rep. af træbroen.
- ☞ Husudvalget kommer med forslag til indretning af vaskerum m.m. Kommer med forslag til et nyt låsesystem og forslag til forbedring af grillpladsen - evt. med overdækning.
- ☞ Festudvalget orienterede om forestående arrangementer, herunder leje af jukebox til aftrækkerfest.
- ☞ Kapsejlsudvalg orienterer om kapsejlads lørdag den 11.9. med ca. 10 deltagende både.
- ☞ Svenning orienterer om den samlede gæstesejlerstatistik: 3903 overnattende både mod 3959. 2. kvartals regnskab gennemgået og godkendt.
- ☞ Alt vedr. restancer er ok.

03.11.1999

- ☞ Borgmesteren deltager i afriggerfesten, for at foretage den officielle overrækkelse af kommunens jubilæumsgave.
- ☞ Tilskud til pigesejlads modtaget.
- ☞ Der er generalforsamling i sejlernetværket og møde i Nordøstjysk Kreds.
- ☞ I forbindelse med havneopsynet på Hals Havn, har havneudvalget optaget en jolle, og taget den i forvaring, da den lå ulovligt anbragt i vandarealet.
- ☞ Der ansøges om 3 bådepladser, sagen overgives til Havneudvalget.
- ☞ Der er modtaget supplerende syns- og skønsrapporter. Efter nærlæsning tages der i samarbejde med vores advokat stilling til det videre forløb. Tilsagn fra DS om økonomisk bistand er stadigt gældende.
- ☞ Gennemgang af betalte regninger. Der tages på næste møde stilling til størrelse af ekstraordinært afdrag på lån til Hals Kommune.
- ☞ Vedr. evaluering af havneopkrævning: Det er gået godt - og som forventet. Der tages senere fat på diverse forhold som kan være med til at udvikle området.
- ☞ Havneudvalget orienterer om en dykkerundersøgelse af gl. bro. Under vandet er broen stadig i meget god stand. Nødreparation på brodækket er foretaget. Udvalget indhenter tilbud på renovering af broen.
- ☞ Der fremlægges forslag fra havneudvalget om en vinteroverliggerordning for et antal sejlere fra Aså Bådelaug. Bestyrelsen accepterer.
- ☞ Bladudvalget: Næste blad udsendes inden generalforsamlingen.
- ☞ Husudvalget: Diverse småting udbedret. Der holdes snart et møde i udvalget.
- ☞ Festudvalget orienterer om afriggerfest og foredragsaften.

- ☞ Der har været afholdt møde i samarbejdsforum for Hals Havn, der var ingen dagsorden, men fremtidige udbygninger af samarbejdet blev drøftet.
- ☞ Forslag til en bestyrelsestur blev drøftet.
- ☞ Der er forslag om et arrangement nytårs-aften.

17.01.2000

- ☞ Bestyrelsestur er ændret til den 4.2.
- ☞ Kirsten la Cour, Ole Lyck, Erik Nielsen og Gitte Svendsen er alle optaget som aktive medlemmer.
- ☞ Sag vedr. sætningsskade blev gennemgået og det blev besluttet at overgive sagen til advokat Birthe Rasmussen, idet HB mener der er tilstrækkelige økonomiske midler til at fortsætte sagen. Der vil blive stillet nogle supplerende tekniske og faglige spørgsmål.
- ☞ Havneudvalget foreslår bimålere på elforbruget sat op. Der orienteres om defekt ankerbøje. Der anskaffes en ny. Reparation af bro drøftet. Havneudvalget får tilbud hjem på rengøring af bro m.m.
- ☞ Husudvalget har holdt en god arbejdsdag. Der planlægges en snarlig "pletmalingsdag". Der arbejdes stadig med planer om en forbedring af grillpladsen.
- ☞ Festudvalget holder evalueringsmøde den 05.01.2000.

NOKIA

Dansk båd styrer mod jorden rundt-kapsejlad

"Nokia" bag Danmarks største sejlsatsning med håb om at deltage i Volvo Ocean Race 2001. V.P.-båden navngivet af Paul Elvstrøm. I sommerens løb kan den ses i de store danske distance-sejladser rundt om Fyn og Sjælland.

Den verdensberømte danske sejlveteran Paul Elvstrøm var i sit es, da han kravlede om bord på den første danske V.O.60-jordomsejler, gik op på fordækket, hældte en flaske champagne ud over stævnen og navngav båden 'Nokia'. Inden ceremonien i Skovshoved Havn havde Paul Elvstrøm været på aftensejlad med båden på Øresund Den firedobbelte OL-guldvinder og 13 gange verdensmester stod til rors, mens mandskabet trimmede under hans kommando. 'Det er en enorm satsning til gavn for dansk sejlsport', sagde den 71-årige veteran, der er udnævnt til Århundredets danske idrætsmand. - Jeg glæder mig til at se jeres boathandling. Det er ikke nok bare at kopiere de andre. I må gøre det endnu bedre, rådede den erfarne skipper.

Paul Elvstrøm er sikker på, at det vil lykkes Nokia Sailing Team at skaffe et godt hold af danske sejlere med sigte på at deltage i den næste Jorden rundt-kapsejlad, Volvo Ocean Race, der starter i 2001'

-Jollesejlad er den bedste baggrund at have for enhver sejler. Og evnerne og talentet er til stede i dansk sejlsport. Det gælder blot om at finde de, der har sans for det stærke holdsamarbejde, der er nødvendigt på en stor båd, tilføjede Paul Elvstrøm. Med navngivningen har guldvinderen givet sin støtte til det projekt, der er den største danske satsning i professionel sejlsport nogensinde. De flere skippere Lars Coling, Morten Veje, Morten Lorenzen og Christian Jensen har fået en fireårig sponsoraftale på et tocifret millionbeløb med telekommunikationsfirmaet Nokia. Det har gjort dem i stand til at købe V.O. 60eren, der under navnet 'Swedish Match' blev nummer tre i det seneste Whitbread Jorden Rundt, som sluttede sidste år. Whitbread Round the World skifter nu navn til Volvo Ocean Race, men det vil stadig være sejlsportens absolutte Formel 1-løb. Racerbåden ligger nu under dansk flag i Skovshoved, og den skal naturligvis deltage i de store distancekapsejladser to gange Fyn Rundt, Sjælland Rundt, Gotland Rundt i Sverige og Færder Rundt i Norge. 'Nokia's mast er 29 meter høj, så den kan i modsætning til de gamle broskrabere ikke passere under Størstrømsbroen. Derfor bliver der til Sjælland Rundt lavet et storbådsløb, som går syd om Lolland og Falster. 'Nokia' kommer til at møde V.O. 60-konkurrenter fra Sverige, Tyskland, Norge og Holland. Skipperne har erfaringer med storbådssejlad. V.O.-båden 'Nokia' afløser nemlig broskraberen 'Nokia', der i tre år har gennemplejet danske farvande. X-Yachts 12 år gamle båd tilhører nu V.O. 60erens tidligere ejere i Sverige. Den er i øvrigt sat til salg i det internationale kapsejladseblad Seahorse for 230.000 US-dollar, knap 1,5 millioner kroner.

'NOKIA' i tal

Båden er tegnet af Bruce Farr, bygget i New Zealand i 1996.

Længde:	19,5 meter.
Vægt:	13,5 ton.
Mastehøjde:	29 meter.
Storsejl:	117 kvm.
Spiler:	300 kvm.
Vandballast:	2.400 kg, som på få minutter kan pumpes op i tanke til luv.
Besætningen i Volvo Ocean Race er	12 mand.