

A man with a beard and a dark hat is shown from the chest up, looking towards the camera. He is wearing a dark jacket. The background is dark and appears to be the interior of a boat, with some ropes and structural elements visible. The lighting is low, creating a moody atmosphere.

ET DANSK LYSTFARTØJ
Spækhuggeren 1970-2010

SPÆKHUGGERKLUBBEN

ET DANSK LYSTFARTØJ
Spækhuggeren 1970-2010

SPÆKHUGGERKLUBBEN



Redaktion:
Henrik Nepper-Christensen
Hans Erik Ortving
Ib Schneider

Grafisk tilrettelæggelse: Jens V Nielsen
Kapitelfotos: Ricki Hansen, Sport og Event
Tryk: Vilhelm Jensen & Partnere
Oplag: 200

Forsiden: Natsejlads, Jens Demant til rors i D1
Foto: Anker Schrøder

ISBN: 87-984139-1-0

Enhver krænkelse af ophavsret er utilsigtet. Skulle en fotograf eller forfatter med rette føle sig krænkede vil Spækhuggerklubben søge vedkommende kompenseret som om aftale var indgået efter gældende tariffer.

© Spækhuggerklubben, bidragydende forfattere og fotografer

FORORD

FORMGIVNING OG UDVIKLING

- 8 Spækhuggeren på Charlottenborg
- 10 Fred Holmström – Mark II

KLASSEPROFILER

- 14 Æresmedlemmer
- 15 Peter Bruun
- 20 Hans Storm
- 26 Hans Erik Ortving
- 32 Peder Skogstad
- 36 Klaus Næraa

HISTORIER

- 40 Fragmenter af klubbens historie
- 48 Spækhuggeren og kvinderne – KvS
- 55 Spækhuggernyt
- 58 www.spækhugger.dk

KAPSEJLADS

- 62 Mesterskaberne
- 74 Distancesejladserne
- 75 Fyn Rundt
- 78 Sjælland Rundt 1981
- 103 Huggertoppen
- 108 Hvor hurtigt sejler en Spækhugger
- 112 Jyske tanker om udvikling
- 116 TRIM – på sønderjysk

TURSEJLADSER

- 124 "Prins Henrik" til Karibien
- 128 Ferietur til den Østsvenske Skærgaard
- 140 Historien om D 23, Elektra

SPÆKHUGGEREN I PRESSEN

- 144 Klaus Næraas genialiteter
- 146 De har puttet mere spræl i Spækhuggeren
- 150 Spækhuggaren
- 156 Gordons Gin Cup

KLUBBENS ARBEJDSKRÆFTER

- 160 Formænd & bestyrelsesmedlemmer

RESULTATER

- 168 Mesterskaber
- 172 Distancesejladser
- 176 Pokalserien
- 179 Historiske sejlladser

FORMANDENS FORORD

*Af Jesper Andersen
Formand for Spækhugger-
klubben*

Spækhuggerklubbens bestyrelse har ønsket at fejre og markere 40-året for Spækhuggerens 'fødsel'. Trods omfattende undersøgelser har det ikke været muligt at fastlægge en præcis dato for Spækhuggerfødslen. Bestyrelsen har derfor valgt at gøre hele 2010 til et jubilæumsår.

Idéen til dette skrift stammer helt tilbage fra 1995. Planen var dengang at få udgivet et 25-års jubilæumsskrift. Forskellige omstændigheder gjorde at planen gik i vasken. Dele af 25-års manuskriptet har heldigvis kunnet genbruges i denne bog.

Det har været den bærende tanke at samle løst og fast om Spækhuggeren gennem 40 år til glæde og gavn for Spækhuggersejlerne i dag og i fremtiden. Sigtet er ikke en præcis beskrivelse af båden, den findes i klassereglene, men at samle beskrivelser af personer, begivenheder, facts og historier, der sætter Spækhuggeren i centrum og giver et billede af båden og dens mange besætninger.

Vi kender jubilæumsskrifter fra sejlklubber, men skrifter der koncentrerer sig om at hylde en dansk designet og produceret båd er sjældne.

Der var ingen tvivl i bestyrelsen, da der skulle aktiveres personer til dette projekt. Den gamle formand, Ortving, skulle involveres. Det var han klar til

på betingelse af at Ib Schneider og Henrik Nepper-Christensen ville deltage i det redaktionelle arbejde.

Der er mange gode og nyttige oplysninger at hente i bogen. Så læs den, læg den til side og tag den frem og læs den igen. Vi tror og håber på, at du og mange andre får glæde og gavn af bogen i mange år frem.

God fornøjelse!

Spækhuggeren 1970 – 2010 er et resultat af tre personers ihærdige og umulige arbejde med at komprimere klubbens og klassens historie. Vi har diskuteret og diskuteret for at finde en unik måde at gøre det på, så det ikke lignede alle de andre jubilæumsskrifter vi har set. Om personer, sejlklubber osv osv.

Vi udsendte i efteråret 2009 en opfordring til alle klubbens medlemmer om at deltage med ord og/eller fotos fra netop deres oplevelser med Spækhuggeren. Resultatet var dybt deprimerende. En sejler reagerede, Anker Schrøder. Tak skal du have Anker.

Den bog, der med sejlernes beretninger og fotos skulle blive resultatet, måtte vi skyde en hvid pind efter. I stedet kastede vi os så over læsning af Spækhuggernyt, hjemmesiden, gamle tidskrifter osv osv og lagde en helt ny strategi.

Bogen skulle komme rundt i alle hjørner med interviews med nøglepersoner, fotos fra Henrik Hansen, tursejlerberetninger. Ingen grænser for hvad vi ville have med.

Selv synes vi at projektet i sin totale mangel på en overordnet sammenhæng er blevet et skrift, der opfordrer til gensyn og mere end én gennemlæsning. Det kan også bruges som opslagsværk for mestre,



mesterskaber og mange andre facts, selvom den slet ikke når hjemmesidens informationer til sokkeholderne i omfang.

God læselyst!

SCHNEIDER, ORTVING OG NEPPER

Juli 2010

FORMGIVNING OG UDVIKLING





Af redaktionen

Spækhuggeren indleveres til Charlottenborgs Forårsudstilling i 1971 og antages i Arkitektur/Design kategorien. Spækhuggeren stilles op foran hovedindgangen til Udstillingsbygningen, næsten i Charlottenborgs hovedakse, med front mod Kongens Nytorv. Den står solidt og sikkert i det originale træstativ. Her gengives et foto taget af Hans Storm.

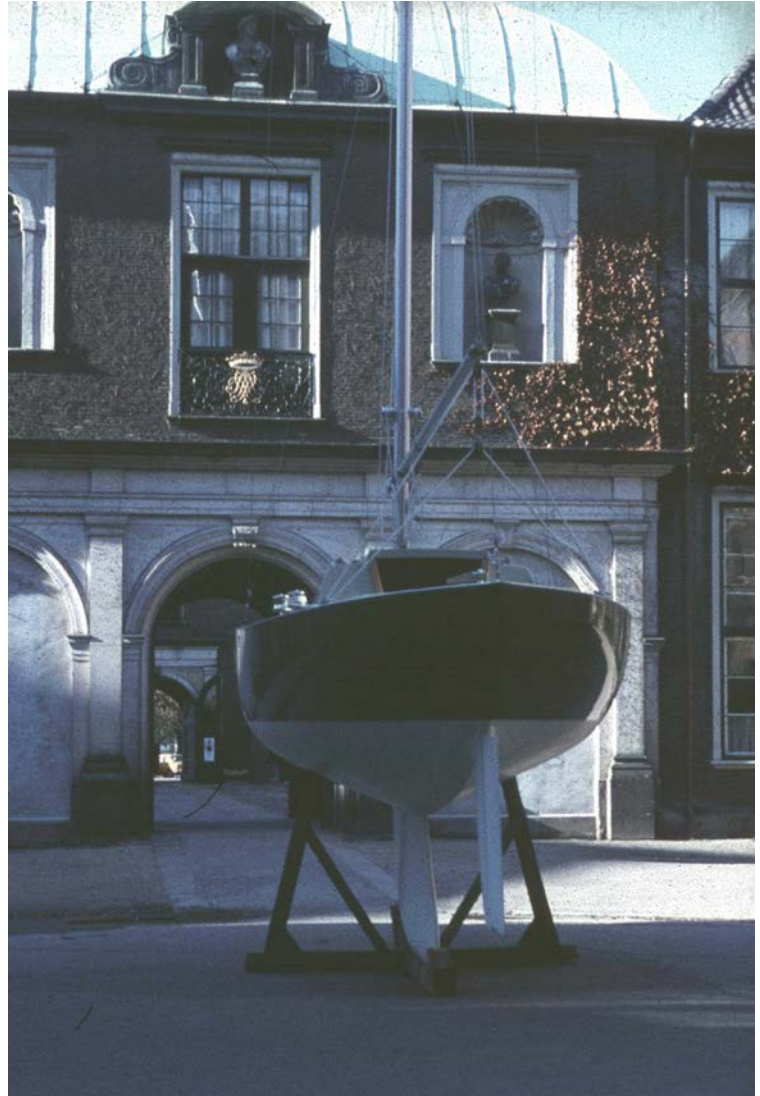
Vi har forsøgt at få oplysninger om juryens overvejelser i forbindelse med udvælgelsen af båden til den sektion af udstillingen, der handler om arkitektur og design. Men tilsyneladende er materialet ikke arkiveret og vi kender derfor ikke argumenterne for at båden får den fornemme placering. Et argument kunne naturligvis være, at den ville være vanskelig at udstille inden døre med riggen rejst.

Hvilket i parentes giver anledning til at kritisere bådudstillingernes mani med at sætte en stump mast i sejlådene, når lofthøjden ikke tillader at præsentere båden med rig. Bådene synes at skamme sig. Det ser ynkeligt ud.

Her står Spækhuggeren fornemt placeret i Charlottenborgs akse med udsyn til Frederik den Femte, kuppelsalen og Kongens Nytorv gennem porten. Den fremviser riggen i hele sin imponerende højde, dengang blandt de høje master i havnen. Læg også mærke til løjgangen. Peter Bruun holder

den dag i dag fast i tovværksløjgangen. Her er den ikke trimmet ordentligt. Af en eller anden grund er bommen sat, så den peger op og herved demonstrativt fremviser løjgangen.

SPÆKHUGGEREN PÅ CHARLOTTENBORG



*Spækhuggeren udstillet på Charlottenborg.
Foto: Hans Storm*

INTERVIEW MED FRED HOLMSTRÖM

INITIATIVTAGER TIL SPÆKHUGGER MARK III

Af Ib Schneider

Hvor kommer din interesse for Spækhuggeren fra?

Som dreng så jeg båden første gang ligge i Simrishamn klar til kapsejlad. Den lå der og skilte sig ud blandt de andre både klargjort til Bornholm Rundt. Det har vel været i 69/70. Den så flot og spændende ud. Senere fandt jeg ud af at den havde vundet sin klasse og at det var Peter Bruun der havde sejlet. Interessen var vakt. Senere, i forbindelse med min deltagelse i Sjælland Rundt – hvor jeg ofte sejlede Ballad – kunne vi for det meste sejle fra Spækhuggerne pga. vores større mål. Men når vinden så blev svag om natten – så lå Spækhuggerfeltet foran os - når det blev lyst. Og så bliver man jo mere interesseret i hvad det var for en størrelse. Jeg var allerede på det tidspunkt blevet begejstret for Spækhuggerens spidsgatterform og tænkte, at jeg måtte eje sådan en.

Hvordan kom du i kontakt med Peter Bruun /Spækhuggerklubben?

I 2003 skrev jeg til Peter Bruun og fortalte hvor godt jeg syntes om båden. I brevet skrev jeg også at jeg var interesseret i at etablere et projekt om en produktion af båden – også finansielt. Peter ringede tilbage og var meget glad for de pæne ord jeg havde skrevet om båden. Jeg tog til Danmark og snakkede med Peter om hvordan vi fik etableret projektet.

Hvordan kom I så i gang?

Vi blev enig om at starte et projekt – bygning af nye Spækhuggere. Vi startede så forfra. Der var ikke nogen form længere til at støbe båden i. Vi skulle altså have en plug. Vi købte en brændt båd, der havde stået i Helsingør for at lave en plug. Peter startede så med at arbejde på pluggen og fik rettet alle større og mindre skavanker som båden nu en gang oprindeligt havde.

Et år – 2004 - senere var pluggen klar. Teknofiber i Lysekil blev kontaktet og de kunne støbe formen mens Hestra jernstøberi støbte kølen. Tre både blev støbt i 2005. De blev så apteret i Limhamn efter samme aptering, som findes i DEN 109.

Hvor adskiller Mark II sig fra Racing og Familyudgaverne?

Mark II har et lidt mindre cockpit og en lidt mindre agterluge. Båden støbes nu i én hel form mod tidligere to halve. Ellers er der ingen forskel på formen. Overbygningen, køl og finne er de samme som på de tidligere versioner. Der blev udarbejdet en CE-mærkning som er kategori C - sejlad i kystnært farvand - som i dag støbes ind i skroget. Det gik der rimeligt megen tid og ressourcer med for at få på plads – men nu er det altså etableret.

INTERVIEW MED FRED HOLMSTRÖM

Spækhuggerklubben – formanden Jesper Andersen og Per Risvang – tildelte de tre første både numrene 700, 701 og 702 og de har også arbejdet med John Mast for at få en rig på plads. Det er principielt den samme rig, dog er bommen blevet et fladt profil i stedet for det gamle runde.

SWE 700 blev så gjort klar til måling. Chefmåleren Flemming Nielsen fra Dansk Sejlunion kom og brugte en hel dag på at måle båden på kryds og tværs. Den blev godkendt og det var ikke nødvendigt at foretage ændringer i Spækhuggerens klasseregler. Hele projektet blev i øvrigt fulgt af TV2, der sendte optagelserne i 3 udsendelser.

Hvad er der så sket med de tre både?

Jeg har i dag selv SWE 700, mens 701 blev solgt til Schweiz og 702 blev solgt til en skolelærer i Gøteborg. I 2006 købte Peter rettighederne tilbage. Så du kan altså bestille en båd hos ham og Peter har i øvrigt adgang til de reservedele, der kan blive brug for.

Rygtet siger at du ved at ombygge din Spækhugger til noget andet?

Ja, det er rigtigt. SWE 700 skal ikke mere sejle som en klassemålt Spækhugger. Jeg har lavet en del ændringer. Båden har fået teakdæk, kistebænke, dieselmotor. Der skal monteres et pantry og et toi-



let. Den skal også have en "højboom" så der bliver en selvskødende fok, der fylder trekanten ud. Så ikke mere sejlads med genua. Nu skal den sejle som "dagcruiser".

Var det så det hele værd?

Det kan du tro. Det var et rigtig godt projekt. Jeg fik min drøm om Spækhuggeren opfyldt og en ven for livet i Peter Bruun.

30 Spækhuggersejlere tog i januar 2005 på besøg hos Fred Holmberg i Limhamn, Sverige.





KLASSEPROFILER

Af redaktionen

Klubbens bestyrelse valgte at markere Spækhuggerens 40 års jubilæum med udnævnelse af fire æresmedlemmer, der på forskellig måde har bidraget til både klassens og klubbens udvikling. En enig bestyrelse pegede på:

PER GODTFREDSEN

Udnævnes for at markere den gode gasts betydning for indsatsen på kapsejladsbanerne. Per har som gast været med til at vinde en imponerende række af mesterskaber i Spækhuggerklassen. Per har vundet flest, måske overraskende, men enten har han haft næse for at finde de gode både og skippere, eller har det været omvendt? Hele syv mesterskaber er det blevet til for den dygtige og entusiastiske supergast.

KLAUS NÆRAA

Udnævnes til æresmedlem for sit arbejde med at få alle detaljer på Spækhuggeren til at fungere optimalt. Hans betydeligste indsats blev lagt i arbejdet med at ændre forfinnen. Flere af Klaus' øvrige forbedringer er gengivet i TRIM. Klaus har gennemtegnet stort set hele båden og optrådt med forelæsninger om forbedringer af en række detaljer på Spækhuggeren. Og så var han i øvrigt fra 1984 til 1994 bestyrelsesmedlem, i flere år en solid kasserer.

PEDER SKOGSTAD

Udnævnes for sine bedrifter på kapsejladsbanerne. I mange år suverænt sejlene i Knudsen, D 65. Peders præmiesamling må være Spækhuggerklassens største. Han er klassens mester om nogen og har vundet fem mesterskaber – hattrick 92 - 94 - og et utal af distancesejladser. Stadig på banerne, nu i D130, Hvalborg.

FRED HOLMBERG

Fred fortjener æren for at starte nybygning af Spækhuggere. Dristigt, når der findes en flåde af mere end 300 velfungerende både. Fred nåede at bygge tre Spækhuggere. Formene blev rettet op og apteringen blev optimeret. Projektets fremtid er desværre noget usikker.

TIDLIGERE ÆRESMEDLEMMER

Klubbens første æresmedlem blev udnævnt i 1991. Æren tilfaldt Peter Bruun. Uden ham ingen Spækhuggere.

Hans Erik Ortving blev udnævnt til æresmedlem i 1994. Udnævnt som anerkendelse af en markant indsats gennem 14 år på formandsposten.

Hans Henrik Storm blev det tredje æresmedlem, tildelt æren i 1995. At Storm i 2001 svigtede sin Matak, D 2, og blev Grindeejer fjerner ikke hans

status som Urspækhuggersejleren, der var med fra klassens og klubbens start, en overgang formand, og gennem 30 år seriøs deltager i et utal af klassens kapsejladser.

Mødet med Peter Bruun indledes ved hans have-låge, hvor jeg blev budt velkommen af en meget gæstfri lille hund, der modtog mig uden det mindste bjæf. Peter kom ud og gav mig samme gæstfri velkomst. Peter får et notat, som jeg har skrevet til lejligheden. Det søger at fortælle historien om Spækhuggeren og Peter i korte træk. Notatet er baseret på et par af de utallige kilder, der findes med beskrivelser af spidsgattere, kapsejladser osv.

Af Hans Erik Ortving

Med topplaceringer Sjælland Rundt og klassemesterskaber i både Spækhugger og Grinde ville Peter Bruun have være kendt i sejlerkredse uden nogen sinde at have konstrueret en båd. En kombination af talent for både sejlsport og bådkonstruktion var baggrunden for at Peter Bruun kunne skabe Spækhuggeren – og senere Kaskelotten, Grinden og Marsvinet.

Peter, hvordan begyndte det hele?

”Min far – Peer Bruun – og jeg har bygget og tegnet joller fra jeg var helt ung. Jeg byggede Spækhuggeren, da jeg var i lære hos bådebygger Walsted på Thurø. Far byggede samtidig Flipperjollen hjemme i Espergærde. Min far – Peer Bruun, Flipperjollekonstruktør, arkitekt mm. – havde en stor rolle i processen. Det var ham, der så muligheder i at bygge bådene i glasfiber og polyester, der stadig omkring 1970 var en nyhed, rent produktionsmæssigt.”

INTERVIEW MED PETER BRUUN



Peter Bruun 1970

På en række normalt oversete områder er Spækhuggeren unik. Der bruges god tid til at få alle detaljerne tegnet igennem og finde de rigtige løsninger.

Peter fortæller fx om roret:

”På den allerførste prototype var der slet ikke en forfinne. Båden var som en jolle, ustyrlig når man slap roret men manøvrerede godt. Den kunne vende på sin egen længde. Den næste løsning var den forfinne, der kan ses på fotoet fra Hellerup. Den var næsten trekantet. Den blev så erstattet af den forfinne, der sad på båden indtil Klaus Næraa og du foreslog den forfinne, der nu er sat på stort set alle Spækhuggere. En ændring som jeg er glad for.”

Mange beslag og rundholter er tegnet og fremstillet specielt til båden. De er ikke blot taget ned fra hylterne med standardvarer. Kendt af enhver dansk sejler er Spækhuggerens mastetop, der giver riggen den meget karakteristiske afslutning. Mastetoppen blev faktisk modelleret af en kunstner, Benni Kryger, med udgangspunkt i en idé om at den skulle ligne et hoved. Alt dette tegnes, tænkes og organiseres af Peter Bruun sammen til den helhed, der fortjent udstilles på Charlottenborgs Forårsudstilling som et eksempel på godt design – Grinden fik i øvrigt ID-prisen for godt industrielt design i 1977. Ikke underligt, for Grinden tegnet med samme talent for at skabe en sammenhæng mellem detalje

og helhed som demonstreret i Spækhuggeren – og naturligvis også i Peters øvrige konstruktioner.

”Far var en vigtig hjælp i alle de forløb. Han var god til at organisere, finde løsninger få forbindelse til støberier osv. Han havde fx en vigtig rolle i forbindelse med at få kølprofilen rigtigt. Han havde en bog skrevet af Marchaj, Saling Theory og Practice. Den var nærmest en bibel for ham.”

Her fik vi så en længere snak om Marchaj, der som bekendt også blev studeret af Klaus Næraa og jeg, da vi tegnede på den lille forfinne. Jeg lovede at Peter kunne låne min samling Marchajs bøger.

Peter Bruun er født i 1949. Peter fik som nævnt tidligt interesse for både og sejlads, en interesse som han delte med sin far – og farfar. Og ikke at forglemme er Peters far konstruktør af Flipperjollen, som han tegnede i 1968, altså næsten samtidigt med at Peter var i gang med at modernisere den gode gamle spidsgatter.

Peter startede med at sejle Optimistjolle allerede som seksårig. Han byggede Optimistjoller med sin far og sejlerkammerater fra Espergærde i en tidlig alder. Som 11-årig begyndte Peter at sejle Snipe. Med Snipen vandt han Internationalt Juniormesterskab i 1966. Peter byggede en del Sniper med gode

fartegenskaber. Som 15-årig kom Peter i kontakt med Aage Utzon, der var ingeniør og konstruktør af en stribe fine spidsgattere. Peter beundrede Utzon, der lærte Peter hvordan man tegner en båd. Peter blev så god til det, at han senere hjalp Utzon med tegnearbejdet. Peter opholdt sig meget hos Utzon og havde en meget lærerig tid hos ham. Ingen kan vel være i tvivl om, at der er her interessen for spidsgatterkonstruktionen bliver grundlagt. Peter kommer som 17-årig i lære på Walsteds Bådeværft på Thurø, verdenskendt for fint bådebyggerarbejde, ingen dårlig læreplads. På Thurø tegnede og byggede Peter i sin fritid Spækhuggeren i 1968-69. Den første med flushdæk blev søsat i 1969. Peter deltog med D 1 i Sjælland Rundt og kom i mål som nummer to. Året efter – i 1970 kom overbygningen på og Spækhuggeren var færdig, som vi kender den i dag. 'I 69 blev vi kun slået af Paul Elvstrøm, der sejlede i en Soling. Vi havde kontakt med ham helt til Kalvehave, hvor han lige nåede at runde hjørnet efter haven op mod Firkosteløbet i let luft og modstrøm. Vi blev hængende og måtte nøjes med andenpladsen.'

Apropos Elvstrøm, der er rygter om at det var ham der tegnede riggen til Spækhuggeren?
"Nej, det passer ikke. Vi havde en del at gøre med Elvstrøm. Han syede de første sejl til Spækhuggeren og vi boede dør om dør i Humlebæk, da jeg byggede Sniper dernede. Han fulgte også mit arbejde

med at få Spækhuggeren sat i produktion. Han kunne specielt godt lide det skarpe knæk i skroget i linien fra kølen til forfinnen."

Peters lærekammerater hos Walsted var en stribe sejlere, der stort set alle byggede en Spækhugger, men med trædæk og træruf. Kim Isager sejler stadig i sin D 147, Kitofa, der er en af klassens tungeste både, men trods det følger fint med i kapsejladserne. Peters lærekammerat Thorkil Thomasen hjalp med at bygge modellen til Spækhuggerens skrog.

Peter startede sit eget bådebyggeri på grundlag af den første prototype, sat i gang af sin farfar og med Per Bruun som leder af virksomheden. Spækhuggeren kom først i produktion, senere fulgte Kaskelotten, Grinden og sidst Marsvinet. De fleste af bådene blev solgt i Danmark, men mange blev eksporteret til Sverige, Norge, Tyskland, Holland, enkelte til USA og seks Grinder blev solgt til de Vestindiske Øer, med henblik på udlejning.

I alt har Peter bygget omkring 1000 både, hovedparten er Spækhuggere og Grinde. Peter modtog i 1977 ID-prisen for Grinden. Prisen gives for design og funktion. Peter var den hidtil yngste prismodtager. Hans far, Peer Bruun, fik i øvrigt ID-prisen for Flipperen i 1971. Læg mærke til Flipperens sejlmærke, som er en 'halv' Spækhugger.

INTERVIEW MED PETER BRUUN



Peter med blikket rettet mod Øresund, hans hjemmefarvand

I 1979 overtog Peter bådebyggeriet fra sin farfar og far. Pga. økonomiske nedgangstider blev produktionen skåret ned og værftet fortsatte med nybygning og reparation af egne både, salg af udstyr til egne konstruktioner. Peter driver stadig et lille værft, med lager og salg af alle originale dele til alle hvalerne.

"Jeg har solgt D 30, som jeg sejlede i et par år. Lige nu er jeg i gang med at renovere et par brugte både, som jeg købt. En af dem er D 24, som skal have nyt dæk. Den regner jeg med at stille op i til august, når der skal sejles danmarksmesterskab. Jeg er glad for, at der stadig er stor interesse for Spækhuggeren og de aktiviteter, der er i Spækhugger- og Grindeklubben."

Peter, du har lige læst de noter jeg har skrevet og det I selv har skrevet om dine bedrifter frem til 1995. Hvad synes du der er sket siden?

"Jeg holdt en pause fra kapsejlad i en del år. Var simpelthen træt af at sejle kapsejlad. Først de sidste par år er lysten vendt tilbage og nu glæder jeg mig til at deltage i DM i august. Jeg fik også en opgave, da Per Risvang og Fred Holmberg gik i gang med projektet, der førte til at Fred startede en produktion i Sverige. I Lysekil forsøgte de at sprøjtstøbe skroget. Jeg er ikke helt sikker på, at den metode giver det bedste skrog. I forbindelse med det projekt fremstillede vi nye støbeforme. Vi fik fat i en

Spækhugger fra Hvidovre. Båden var brændt, men kunne bruges til at fremstille en ny form. De skævheder, som jeg kendte til fra de gamle forme, blev rettet op og flere detaljer blev forbedret, fx tegnede jeg en ny, kraftigere lønningsliste.”

Du har et par gange udtalt, at du fortryder, at du tegnede Familiespækhuggeren. Er det rigtigt?

”Jeg skulle nok have holdt fast i den første version.”

Men er Familiespækhuggeren rent faktisk ikke en succes. Ejerne er vel glade for båden, selv om de ikke er særligt aktive på kapsejlsbanerne?

”Sådan kan man godt se på det. Der er også eksempler på, at ejere af F-udgaven har købt Racing-udgaven. Den er bedre at arbejde på for gasterne.”

Hvad synes du om det projekt klubben har søsat for at få styr på hvordan man renoverer en Spækhugger rigtigt?

”Projektet har jeg hørt om, men kender ikke rigtig detaljerne.”

Klubben får en sponsor til at gøre det muligt at købe fire-fem Spækhuggere og udbyder istandsættelsen af dem til et par bådebyggere. Herefter bliver bådene overdraget til klubber, der vil anvende dem til skolesejlsads. Sådan i store træk.

”Det lyder spændende og der er jo en gammel tra-

dition for at anvende Spækhuggere til skolesejlsads. Jeg solgte Spækhuggere til KAS, Sundet, Frem og ikke mindst Kvindelig Sejlklub. Sundby har vist også en, sponsoreret af indtægter fra en enarmet tyveknægt. Den hedder logisk nok Tyveknægten. I øvrigt har jeg lige solgt en Spækhugger til tre medlemmer af Kvindelig Sejlklub.”

Hvad synes du ellers om klubbens markering af de 40 år?

”Det var fint at se båden i Bellacentret og møde mange af de gamle Spækhuggersejlere. En fin indsats af Per Risvang og Jesper Andersen. Og mesterskabet i august ser ud til at blive en deltagersucces. Også fint at de andre både, Grinder, Kaskelotter og Marsvin, er inviteret med.”

Til sidst. Da båden blev IMS-målt i sin tid udtalte DS's chefmåler, at bådens stabilitet var så god, at han ikke ville være bekymret for at sejle Spækhugger i Kattegat i stormvejr, så der har den ingen fejl. Har Spækhuggeren slet ingen fejl?

”Du ved godt, at der er problemer i hård luft med en spiler på læns. Jeg kan ikke lide at sejle, når det virkelig blæser. På den anden side har jeg aldrig følt mig usikker på om båden kunne holde.”

Peter, tak for te

”Jeg følger dig lige hen til bilen, hunden skal luftes!”

Af Hans Erik Ortving

Hans Storms karriere i klassen omfatter et mesterskab flere "lige ved" – båden havde jo nr 2! - og en større mængde sejre i distancesejladser. Hans var med fra klassens start, en overgang formand for klubben, og solgte først sin Matak i 2001 efter 30 års flittig brug. Hans Storm er et af Spækhuggerklubbens tre æresmedlemmer.

Interviewet fandt sted om aftenen 24. februar. Hans havde været så venlig at invitere mig hjem i privaten i Gentofte. En god ide, skulle det vise sig. Undervejs i det der faktisk var mit første forsøg på at interviewe nogen som helst, dukkede der ustandselig fotos, brochurer, klip fra både blade op. En lind strøm fra Storms arkiver, der så lige skulle skannes og videresendes til min computer, der selvfølgelig nægtede at etablere den mobile bredbåndsforbindelse. Hele tiden gav facts og dokumenter anledning til nye fortællinger fra Hans' karriere med Spækhuggeren, med enkelte Grindeafstikkere. Her er hvad, der kom ud af den aftens tre timer lange snak.

Hvordan startede din sejlerkarriere?

Jeg startede som 12-årig i Hellerup Sejlkлуб. I Holmens benklæder, der kradsede forfærdeligt. På et tidspunkt lykkedes det at få indført cowboybukser som tilladt beklædning. Den berømte Store P herskede over juniorerne med sin trillefløjte.

Det var en fremragende sejleruddannelse. Vi lærte

at sejle, båd vedligeholdelse, kammeratskab holdånd og naturligt det forbudte for ungesprut (mest øl) og tobak. Hellerup Havn blev mit andet hjem jeg var der hver dag i sæsonen.

Der var kapsejladser hver eneste dag i Juniorbådene. Den daglige træning er det der har skabt de mange OL medaljer klubben har på væggen – flere end nogen anden sejlkлуб. Min største bedrift var erobringen af Mitrapokalen, som blev udsat i en kapsejladser for alle klubbens juniorførere, og havde været i vores idol Paul Elvstrøms besiddelse. Jeg med gasterne Karin og Jes vandt over stort set alle, der senere har markeret sig i dansk sejlsport. Virkelig stort, endda med kvindelig besætning. I Øresundslugen konkurrerede vi mod KDY-sejlerne, blandt andre Eggert og Anker Schrøder, Jørgen Binzer – nuværende formand for Grinderne og gæst hos Anker Schrøder under DM for Spækhuggerne i 2009.

Hvorfor køber du en Spækhugger og hvorfor kommer den til at hedde Matak?

Jeg skulle have noget at sejle i efter junior tiden – en jolle eller få lokket familien med på en kølbåd. Dengang var der status i at sejle – så min far blev varm på ideen, selvom han selv som ung var ivrig spejder og ønskede sine drenge blev det samme. Men mit liv i Hellerup havn havde også fået Ulriks interesse så der var et større familiepres for kølbåd.

Spækhuggeren blev købt pga designet. Købet blev anbefalet af Ebbe Clemmensen – arkitekt og professor på Kunstakademiets Arkitektskole med en mening om smukt og grimt, der selv i en moden alder blev ejer af en smuk Sana båd der stod for at skulle sælges. Han var medejer med havneplads de første år vi havde båden, først i Skudehavnen og senere i Skovshoved. Jeg var på det tidspunkt 20 år og uden min fars hjælp med finansieringen var det ikke blevet en Spækhugger. Peters far Per Bruun var en fremragende sælger og fik hurtigt begejstret vores far – det er vi ham tak skyldig for. Heldigvis blev vores far også grebet af sejlerlivet og gæstede på Sjælland rundt og flere ture i de danske farvande. Min SU rakte lige til indkøb af et stel sejl til en pris på 8.000. Sejlene blev syet af Robert Gabriel Jensen fra Elvstrøm. Robert var på det tidspunkt en fremgangsrig H-båds sejler.

Spækhuggeren skulle hedde noget og min far havde været læge på Grønland, så han fik lov at bestemme, at båden skulle døbes Matak. Matak er grønlandsk for en velsmagende spækret. Yderligere giver det association til attac, en afgørende faktor i en enhver kapsejls.

Som det fremgår af en kvittering er der givet en rabat på 2.000 for eget arbejde. Vi stod og arbejdede med båden i Aage Birchs baghave i Humlebæk og

Matak fik en relativ tung aptering pga et særlig godt tilbud på 12 mm vandfast krydsfiner. Vi byggede den sammen med bdr. Fogh, der byggede "3eren", Navicula, der stadig er i Johan Foghs eje. To køle kom fra støberiet – der blev trukket lod og vi fik den med lidt skæv flange – derfor sejler Matak bedst på styrbord halse.

Apteringen holdt indtil 1988. En ny aptering blev bestilt hos Peter Bruun og den kom til at koste omkring 40.000 - mere end vi gav for båden i 1971.

Jeg solgte Matak i 2001, samme år vi købte Grinden. Båden var sat til salg for 80.000, men endte med at blive solgt for en noget lavere pris. Køberen var en flink svensk snedker, som blev inviteret med på aftenmatch. Vi vandt. Det gentog sig ugen efter og jeg indgik så en aftale med snedkeren om at en tredje aftenmatch skulle afgøre prisen, han ville gerne have et nedslag. For hver placering dårligere end førstepladsen, skulle jeg give en nedslag på tusind kroner. Vi blev nummer otte og båden måtte sælges for 72.000, hvilket stadig var en god pris på den tid.

De første år går det strygende. Fra 1980 er der en tendens til at formkurven dykker noget. Hvorfor?

Succesen i de første år skyldtes uden tvivl at der blev investeret i gode sejl og jeg fik sejlet en besæt-

INTERVIEW MED HANS STORM

ning sammen. Ulrik, min lillebror, var fast gast og Eggert Schrøder var med indtil hans familie selv fik en Spækhugger, D 232. Ellers var det med en ny spændende bådtype let at tiltrække mange af de dygtige tidligere HS juniorer – f.eks. Jens Christensen, Lars Ive, Mads Mørch mfl.

Specielt var sejlene vigtige. Standardsejlene fra Humlebæk Sejl, som blev designet af Børge Olsen tidligere førstemand fra Elvström Sejl var ikke gode – for at sige det pænt. Peters ide om at Spækhuggersejle skulle have en stor dybde viste sig i praksis at være problematisk. Jeg husker i den anledning en transportsejlads med en Kaskelot fra Humlebæk til Limhamn. Dugen i et 'Humlebæk storsejl' med god dybde gav sig så meget, at der måtte skæres en ordenlig luns af sejlet fordi bommen var ved at nå dørken. Humlebæksejlene var pænt syet, men sejldugen nok ikke den bedste.

Lige et indskud om DM i Hellerup Sejlklub i 1975. Det var en morsom sag. Jørn Bond, Daniel Hansen, Jonas Madsen Mygdahl og så vidt jeg husker Per Godtfredsen - eller Anker Schrøder - sejlede alle i OR B1 den flushdækkede - og var overbeviste om at de skulle vinde. Da man drøftede om en sejlads skulle aflyses pga vind udbrød Bond med stor irritation - "sikre noget pjat - det er jo havgående både vi har". Mesterskabet var en tæt afgørelse og der blev

en sidste sejlads hvor Bojsen Møller sejlede utrolig flot og i den hårde luft på reel vis bankede os andre. Vi blev samlet toer - det kan være Eggert kan huske detaljerne, han var fast mand på Matak den gang, og det jeg husker bedst var at vi ikke blev et, selvom vi havde chancen før sidste sejlads. Vi vandt en drifter fra Carlsen sejl – et sejl der umiddelbart efter blev forbudt i klassen. Peter Bruun havde på det tidspunkt sejlet i flere forskellige både – den flushdækkede nr 1; en der på Sjælland Rundt havde vores oprindelige sejl D2, men det var den senere nr 6, som efter Sjælland rundt på et tidspunkt havde nr 10 (sejl nr 1 – med et 0 bag) før Sundby Poul fik den. Så byggede han den hurtigste hugger jeg nogensinde har sejlet nr D 33 – den var i fuldendt balance!

Fra 1989 går det helt galt. Er det mangel på kvalificeret mandskab eller nye sejl?

Jeg kan selv huske, at der først i 80'erne begynder at gå 'nye sejl er nødvendige' i den'. Der sker vel det som sker for flere sejlere med en lang karriere bag sig. Gasterne bliver også ældre og nye sejlere går mere til den med anskaffelse af nye sejl. Flere sejlmagere deltager i klassens mesterskaber og det gør det ikke lettere at vinde. Yderligere kommer man også i en alder, hvor den professionelle karriere er noget i vejen for fritidsaktiviteterne. Der bliver mindre tid til at sejle, der mangler træning og

samsejlede hold, det bliver svære at opfylde ambitionerne om at vinde og dermed forsvinder også noget af lysten til deltage i kapsejladserne. De sidste DM-stævner jeg deltog i 90'erne var stort de eneste kapsejladser, jeg sejlede i de sæsoner og det går ikke. Rutinen mangler, gasterne er heller ikke skarpe og det ses på resultatlisten.

Et par mesterskaber – blandt andet i 1977 - måtte jeg svigte fordi transportsejlerne ikke får båden frem til tiden. Min lillebror stopper som gast og det er svært at få en ny gast, endnu sværere at få to nye gaster. Og så er der det med fysikken. Spækhuggeren bliver mere belastende for ryggen. I familien drøftes alternativer, fx golf, men det bliver forkastet. I stedet køber vi så en Grinde, også i 2001, samme år som vi solgte Spækhuggeren.

Sejlede I tursejlad i Spækhuggeren?

Meget, overalt i Danmark. Længste tur var til Bornholm. Der oplevede vi det næsten klassiske bornholmerproblem. På vej ind i Svaneke opdager vi at havnen pga stærk blæst er lukket. Fra molen råber de: Sejl til Tejn. Vi anede ikke hvor Tejn var, men fandt havnen, der lige var blevet udvidet med et afsnit til lystbåde. Der lå vi så indeblæst 14 dage, før hjemturen kunne begyndes. Vi er først begyndt at dyrke den svenske skærgård i Grinden.

Storms bedre halvdel – Hanne – får lige fortalt, mens Hans skanner billeder og finder ting i arkivet, at hun ikke var eller er meget for at sejle. Søsygen er et problem og når hun lige har vænnet sig til at sejle, så kommer båden i havn og hun bliver søsyg igen. Hun kan i øvrigt heller ikke lide at svømme. Godt holdt ud!

Hvad med din deltagelse i distancesejladserne?

Det var vores resultater i distancesejladserne, der gav D 2 et ry for at være en svær konkurrent at slå. Specielt et år Møn Rundt – det år Birger Præstrud røg overbord, blev dog reddet – dannede grundlag for et renommé som hårdtvejrsejler. Vi vandt sejladserne i forrygende vejr, og fik overrakt den grimme præmie jeg nogen sinde har fået. Den er godt gemt i kælderen, men kunne måske udsættes for en eller anden præstation i forbindelse med jubilæumsstævnet. I øvrigt er hårdt vejr overhovedet ikke noget jeg holder af. Det bedste vejr er med let vind, hvor talenterne i højere grad sættes på prøve. I hårdt vejr i en Spækhugger skal man bare mindske sejl, holde fast, dukke sig for søerne, så sejler båden sig selv – det er godt kram – og så kan man tømme vand ud af køjerne bagefter.

Jeg tager den gode ide om den grimme pokal med til bestyrelsen og arrangørerne.

INTERVIEW MED HANS STORM

Du køber en Grinde i 2001, hvorfor lige Grinde?

Jeg havde sejlet Skaw Race i en Grinde sammen med Bojsen-Møller, Kim Bruhn-Petersen og Peter Bruun i 1977. Igen en sejlads i rigelig vind. Peter Bruun havde lagt sig på køjen oven på genua 3, der i hvert ikke skulle op. Hvad han ikke vidste var at poserne var byttet om, så han vogtede over genua 4, mens Grinden sejlede flot af sted med en genua 3.

Jeg oplevede Grinden som en virkelig god søbåd, vi bankede alle selv Krakkemut – Elvstrøms nye halvtonner. Og Grinden er også en smuk båd med god plads til hele familien og ståhøjde, gode forhold om læ og mere skånsom over for ryggen end Spækhuggeren.

Der går rygter om at Grinden lider af manøvrebesvær. Der er eksperimenteret med at fjerne forfinnen og andre har forlænget rorbladet. Du har ikke ændret noget?

Nej, jeg sejler med båden, som den er konstrueret. Jeg har talt med Peter om sagen og han fraråder konstruktionsændringerne. Det er kritisk at forringe styrken i kombinationen af forfinne og rorblad. Rorbladet skal støttes af forfinnen og gøres rorbladet større belaster det forfinne og rorstammen for meget. Men tiden vil vise om der opstår problemer med de Grinder, der er blevet ændret.

Du har ikke planer om at købe en anden båd.

Fx en Kaskelot?

Sjovt nok faldt jeg over en Kaskelot til salg i Middelhavet. Ejet af en dansk-tysker, der ville sælge den for 140.000. Jeg overvejede at få flere med i et projekt Feriebåd i Middelhavet. Opgav det og anbefalede så i øvrigt ejeren at sælge båden til at en langt højere pris. Han fik vist nok 200.000 for den.

Og så skal du som alle andre sejlere af sted på skiferie. Hvorhen?

Avoriaz. Vi har fundet et sted at bo dernede gennem venner. Det kan vi leje til en fornuftig pris. Så på fredag er der afgang.

Hans, tak for snakken. Det tog længere tid end jeg havde regnet med. Vi kom langt omkring og fik opklaret en del.

Selv tak. Selv om det blev sent, gør det ikke noget. Jeg slap for en aften foran TV.

INTERVIEW MED HANS STORM

Hans Storm deltager med D 2, Matak i ikke mindre end 17 mesterskaber. Bedste resultat var mesterskabet i 1971, klassens første uofficielle mesterskab.

1971	Espergærde	1
1973	SSF	3
1974	Mosedede	2
1975	Hellerup	2
1976	Helsingør	3
1978	Rungsted	4
1980	Sundet	8
1981	Lynæs	6
1982	Vedbæk	10
1983	Egå	7
1984	Helsingør	9
1985	Skovshoved	6
1986	Sønderborg	6
1988	KvS	9
1989	SSF	14
1990	Rungsted	16
1991	KAS	15
1994	Sundet	11



Af Ib Schneider

Hvornår begynder din sejlerkarriere?

Faktisk helt tilbage omkring 1953. Jeg boede dengang i Svendborg og kom med på sejlads i Svendborg Sund med en – synes jeg dengang – uendelig lang skærgårdskrydser. Senere, nu i Esbjerg, kom jeg i mellemskolen til at gå i klasse med Børge Madsen fra Hjerting. Børges far var fiskeskipper og havde givet sønnerne en Hjertingkane, en fladbundet, tung jolle med et primitivt latinersejl. Vistnok en kasseret redningsbåd fra en fiskekutter. Solid, med en vægt på flere hundrede kilo. Med den sejlede vi frem og tilbage i Ho Bugt. Krydsegenskaberne var nærmest ikke-eksisterende. Når vind og strøm var til det sejlede vi en tur til Nordby på Fanø. Mine forældre kendte ikke noget til mine maritime tilbøjeligheder, der foregik under helt uansvarlige forhold. Ingen svømmeveste eller lignende nymodens pjat.

I gymnasietiden hjalp jeg en ven med at restaurere en faldefærdig Piratjolle, indkøbt i Tyskland. Det var den eneste Piratjolle i Esbjerg, der dengang ikke var overbefolket med sejlbåde. Pga af tidevand med hastigheder op til fem knob foregik al sejlads næsten med tidevandstabellen som den vigtigste forudsætning for at sejle i farvandet mellem Esbjerg og Fanø. Der var overhovedet ingen kapsejladser og det vildeste jeg oplevede i Esbjerg var, at papirhandlerens søn anskaffede sig en Flying Dutchman og sejlede fra Englandsbåden med 20 knob.

I 1962 flyttede jeg til København og startede på arkitektstudiet. SU'en rakte ikke til en sejlbåd, og jeg tænkte ikke på at melde mig ind i en sejlklub. En af mine venner inviterede mig en smuk sommereftermiddag med ud i sin fars Knarr, der lå i Skovshoved. Da jeg havde den ene arm i gips, et uheld med en bilreparation, kiksede jeg en sætning af storsejlet, der strøg ned igen, inden jeg fik sat faldet. Fin underholdning på havnen.

Jeg blev ikke inviteret med ud igen.

Hvorfor købte du en Spækhugger og hvorfor kom den til at hedde Sytten?

Jamen, Sytten var ikke min første Spækhugger. Jeg overvejede at købe en jolle sammen med en god ven, da Flipperjollen dukker op omkring 68-70. Det snakkede vi så om i flere år og ca 1974 bliver det seriøst. Vi blev enige om, at droppe jollen og satse på en kølbåd. Min gode ven og hans kone ville helst have en Maxi 77, men heldigvis faldt jeg over en annonce for D 50, Afrodite. En smuk Spækhugger, der er bygget med teakdæk og mahogni ruf. En rigtig Spækhugger var det jo ikke. Den kunne ikke klasses, selv om alle mål var i orden. Hans Emil Petersen på Tåsinge havde selv bygget båden og var nødt til at sælge den, fordi han arbejdede på Biancaværftet, der helst så at han sejlede i en af værftets konstruktioner. Skønheden vandt over Maxi'en og vi var i alt fire, der blev enige om at købe Afrodite.

INTERVIEW MED HANS ERIK ORTVING

Vi klargjorde den på Biancaværftet og sejlede den i foråret 1975 fra Tåsinge til Svanemøllehavnen.

Min ex og jeg overtog hele båden senere på året efter en oplevelsesrig, morsom sommertur, der kunne skrives en hel bog om. Efter sommerturen overtog min ex og jeg hele båden i god forståelse med de andre ejere. Afrodite blev solgt i 1978 til et par af mine gaster og jeg købte D 17 af Svend Kierkegaard fra Tårnbæk. Den hed ved overtagelsen Snoopy. Trods alle spådomme om det uheldige i at omdøbe både, skulle den have et andet navn og Sytten lå lige for.

Hvem sejlede du med i de første år

Der skete det i 75, at familien synes jeg skulle lære at sejle 'rigtigt' i en sejlklub. Totalt uden kendskab til sejlklubber i København spurgte jeg en bekendt, der sejlede IF'er, hvilken klub man skulle vælge, hvis det handlede om lære at sejle, en klub med en god sejlerskole. Jeg fik anbefalet KAS og opdagede for sent, at de ikke optog kvinder – dengang.

Nå, af sted på sejlerskole, selvom jeg mente det var totalt overflødig, gammel Esbjergdreng med erfaring som fisker fra Vesterhavet – ganske vist kun i 14 dage hvis sandheden skal frem. Min ex havde aftenarbejde i en ungdomsklub, så jeg havde rigelig tid til at sejle med klubbens spidsgattere, lære

mand over bord manøvrer, lægge til og fra kajer og moler i en uendelighed. Jeg var så flittig, at jeg fik dispensation til at aflægge førerprøve efter et år, bestod og blev så leder af sejlerskolen, da jeg efter et år havde sejlet med stort set alle lærerne i klubben. Jeg forsøgte to gange at få klubbens generalforsamling til at åbne for kvindelige medlemmer. Efter de forgæves forsøg forlod jeg KAS og året efter blev det så vedtaget at optage kvinder.

Jeg sejlede med de venner jeg fik i KAS frem til 78/79. I 1978 meldte jeg mig ind i Sejlklubben Sundet. I 1978 fik jeg hyre på en af klassens hurtigste Spækhuggere Pelle, D 232. Jeg var med Sjælland Rundt og fik indblik i seriøs kapsejlad i en besætning med Anker og Eggert Schrøder og Per Godtfredsen. Superlærerigt, kan anbefales, altså at tage ud med de virkelig gode i klassen. Vi blev i øvrigt slået af bdr. Møller, Bojsen altså i D 72, på mållinien.

Sejlede I tursejlad i Sytten?

Hvert eneste år. Ofte i selskab med en anden Spækhugger. I flere år sammen med Annette og Klaus i D 21. Undervejs drøftede vi så de utallige forbedringer, der skulle foretages for at få båden superop timeret. Og hver dag en ny kapsejlad med retten til at håne taberen eller i hvert fald stille seriøse spørgsmålstejn ved hans evner som hurtigsejler.

INTERVIEW MED HANS ERIK ORTVING

Bortset fra et enkelt forsøg på at sejle op til Marstrand i den vestlige svenske skærgaard sammen med dig, Ib - en tur du kender alt til, vi fulgtes jo ad - var alle ture rundt i Danmark. Fra Christiansø til Skagen. Adskillige ture gik til det sydfynske øhav, som er et fantastisk farvand at sejle rundt i.

En enkelt oplevelse står tydeligt i hukommelsen. Ingrid og jeg havde været på Læsø - i øvrigt på vej hjem fra den famøse, mislykkede tur til Marstrand. Vi forlader Læsø og sætter kurs mod Anholt. Det bliver et forrygende blæsevejr. Vi sidder begge to med livliner og hele udstyret på i en rodeosejlad, der aldrig synes at skulle tage ende. I storm fra vest - man sejlede Skaw Race på samme tidspunkt. Stort set alle udgik, flere med alle alvorlige havarier - sejlede vi med to ombord i den lille Spækhugger 50 sømil til Anholt, der den dag kun var blevet anløbet af to både, en Grinde og så os.

Sjældent har en havn været så velkommen som Anholt. Der lå vi så indeblæst et par dage.

Tilbage til kapsejladserne. Hvad var baggrunden for din succes i kapsejladserne?

Succes og succes, det ved jeg nu ikke rigtig. De første år var det ret ringe resultater jeg opnåede. I 1975 gastede jeg til mesterskabet i D 15, 76 i Helsingør og 77 i Kerteminde var virkelig læreår. Jeg sejlede med D 50, som var min første Spækhug-

ger. I 1978 havde jeg en pudsigt oplevelse. Jeg havde en aftale med et par gaster, der pludselig ikke kunne sejle fredag - første sejldagsdag. Der lå jeg så i Rungsted uden gaster på første sejldagsdag. På molen stod et par vellignende kvinder, der vinkede farvel til deres tapre mænd, på vej ud til deltagelse i kapsejladserne. Den ene var sygeplejerske, havde været på nattevagt. Ned på køjen med hende, der blev hun liggende. Den anden der fik hyre var Annette Hauch, fælle med Klaus Næraa. Hun var frisk til en omgang kapsejladser i rollen som fordækskaptajn og til at hive i hvad der i øvrigt skulle hives i. Jeg mindes ikke vi vandt. Kontrollen med hvem, der var ombord var ikke så skrap dengang. I hvert fald stillede ingen spørgsmål om tomandsbesætningen eller udskiftningen dagen efter, da der dukkede to nye gaster op.

Senere gik det noget bedre. Jeg opdagede, at nøglen til succes i kapsejladser er kompliceret. To ting er dog helt afgørende, gode gaster og en båd, der virker.

Efter Sjælland Rundt i 1980, som vi får en andenplads i, regnede vi med at en sejr i 1981 var helt realistisk. Sammen med Lennart Pasborg havde jeg i 80 forsøgt at rejse kapital til en film om Sjælland Rundt. Det gik ikke, sådan set heldigt for vejret var ikke egnet til dokumentarfilm til søs. I 1981 havde

INTERVIEW MED HANS ERIK ORTVING

vi rejst tilstrækkelig med sponsorstøttet og var klar med syv kamerahold. Klar til at optage filmen om Sjælland Rundt. Nå, Peder Skogstad vandt i sin 65'er og jeg besluttede at følge det gamle råd: If you can't beat them, join them. I omkring 15 år, der fulgte sejlede Peder og jeg sammen i utallige distancesejladser – med meget gode resultater. Mesterskaberne fortsatte vi med at sejle hver for sig.

Jeg skal lige høre om din meritter i Dansk Sejlunion

Ah, du kender dem jo godt så det kan du næsten selv skrive. Men kort: Jeg må have kæftet op på et forkert tidspunkt og bliver så medlem af Kølbådsudvalget, hvor jeg senere erstatter Rolf Jonshøj som formand. Så vidt jeg husker det fik vi ryddet lidt op i diverse klasseroderi. En kort overgang var jeg repræsentant for Svanemøllekredsen i Hovedbestyrelsen, men gik i utide fordi jeg synes tiden gik – altså dengang - med diskussioner, der ikke flyttede ret meget. For nu at sige det pænt. Det er sikkert blev bedre siden. Men vi hilser da stadig pænt på hinanden, H C Hansen (dengang formand for DS) og jeg, når vi ses.

Så har jeg selvfølgelig med Sejlklubben Sundet som sponsor deltaget i banelederkurser, prostestkomitekurser, opmandskurser. Det er vist det hele. Været dommer rundt omkring. Sjovest i Kiel til 1-ton VM.

Og så var du jo formand for Spækhuggerklubben?

Nå ja, en fjorten års tid 1979 til 1993 – tror jeg. Jeg synes tiden gik hurtigt og vi fik da udrettet noget i de mange år. Nævnt lidt i flæng: Ryddet op i reglerne, givet båden en ny forfinne, skrevet en TRIM-bog, redigeret en del numre af Spækhuggernyt, som jeg godt kan savne i dag. Så fik jeg idéen til filmen om Sjælland Rundt, der næsten har Spækhuggeren i hovedrollen. Filmen blev realiseret i 1981 efter mere end et års forarbejde, hovedsagelig med at skaffe sponsorstøtte. Først da vi fik HKH Prins Henrik som protektor blev kasserne lukket op. Vi fik Spækhuggeren éntypegodkendt og tildelt et DS-danmarksmeesterskab.

Jeg vil gerne takke de bestyrelsesmedlemmer, jeg sad i bestyrelsen sammen med. Måske specielt Jens Henriksen, der både var der før mig og var der, da jeg gik. Hans superindsats med medlemsregister gav pote med en solid stigning i medlemstallet. Senere bestyrelses arbejde har jeg kun fulgt på afstand, men hjemmesiden kigger jeg tit på, den fortjener ros.

Hvorfor starter du en golfkarriere en gang i 90'erne?

Jeg droslede deltagelsen i kapsejladser ned og fik Anders og Marie – Esklingerne - lokket til at købe en halvpart i D 17. Senere overtog de hele båden, der nu står parkeret i en lade på Møn og afventer ejernes tilbagekomst fra US.

INTERVIEW MED HANS ERIK ORTVING

Da jeg startede på golfen var det naturligvis med høje ambitioner om at blive til noget stort, rent sportsligt. Da jeg var bedst spillede jeg et år på Sølerøds seniorturneringshold, med handicap 7. I dag er jeg passivt medlem af Københavns Golf Klub. Problemer med ryggen osv.

Har du planer om egen båd igen?

Falder jeg over et velholdt, billigt Marsvin kunne jeg godt overveje et indkøb. Her til foråret har Palle Murmann – også tidligere Spækhuggersejler og DM-vinder – lovet mig en demotur i hans Marsvin. Så det kan være jeg deltager i DM-stævnet i et Marsvin.

Har du et råd til de unge kapsejlere, der vil gøre karriere i Spækhuggeren i dag?

Ja da, de skal sejle. Med det mener jeg, at den totale beherskelse af båden kun kommer med timer på vandet og deltagelse i kapsejladser. Jeg interviewede Hans Storm og han gav en logisk forklaring på sin tilbagegang i den seneste del af hans karriere: Han sejlede stort set kun kapsejlad en gang om året, mesterskabet.

Heo's deltagelse i mesterskaber, i alt 21.

1975-77 Læreår i D 15 og D 50.

i D 17:

1978	Rungsted	24
1979	Aarhus	11
1980	Sundet	3
1981	Lynæs	10
1982	Vedbæk	4
1983	Egå	5
1984	HAS	3
1985	Skovshoved	7
1986	Horsens	2
1987	Sønderborg	7
1988	KvS	3
1989	Sundby SF	1
1990	Rungsted	3
1991	Aarhus	4
1992	KAS	4
1993	Svendborg	3
1994	Sundet	2
1995	Juelsminde	6



Af Hans Erik Ortving

Peder Skogstads præmiesamling må være den største i Spækhuggerklassen. Han har vundet mesterskaber, Sjælland Rundt, Fyn Rundt, Møn Rundt, Øresundspokalen osv. osv. Og alt sammen ikke bare en gang, men mange gange.

Peders største præmiehøst i en enkelt sejlads var i Top Cup i 1980. Peder vandt med D 65, Knudsen. Første båd i mål fra anden start - der var to starter. Hurtigste Spækhugger, hurtigste båd af alle efter handicap og i øvrigt tæt på at være først båd i mål af alle. Top Cup var Sundby Sejlforenings forsøg på, med Topsikring som sponsor, at etablere en kapsejladssjælland Rundt med start i København, højre om Sjælland og målgang på Flakfortet. Sejladsen blev afholdt nogle år og var så væk.

Peder Skogstad er værktøjsmager og D 65, Knudsen, som han vandt sine største sejre i bar i høj grad præget af hans store kompetencer som håndværker. Alt det vigtige var solidt og perfekt skruet sammen. Alligevel undgik selv D 65 ikke brud på vigtige dele. Under Sjælland Rundt 1984 fik masten et brud under en bomning i vind noget over 20 m/s. Bruddet betød at Knudsen måtte udgå af kapsejladsen og søge nødhavn i Skanør.

Et noget mere fredeligt brud skete også under en Sjælland Rundt. Scenen er spilersejlads i frisk vind

forbi Petersværft og igennem Langø Vrid. Søren Due, som styrer, må undertiden arbejde lidt hårdt for at holde balancen i friske pust. Pludselig forsvinder han ud over lønningen. Med rorpinden i hånden. Bolten i rorhovedet er knækket og Søren er nu flere bådslængder agten for Knudsen. Styring forsøges med en skiftenøgle på rorhovedet mens skipper Skogstad står på hovedet i en værktøjskasse og finder nødvendige dele til at få skruet det hele sammen. Båden bliver vendt og vi får samlet Søren op, mens forbisejlende konkurrenter kommer med tilråb om, at vi ikke må få hjælp udefra og lignende opmuntringer.

Peder, nu har du lige læst mine noter til mødet. Jeg ved du har en fortid i en Nordisk Krydser, i hvert fald i en Trapezjolle og så vidt jeg husker også en H-båd. Fortæl lige noget om din fortid.

Min karriere til søs startede da jeg var 15 år gammel med et togt med Georg Stage i 1962. I 1964 begyndte jeg at sejle Juniorbåd i Sundet. Trapezjollen blev købt i 1969. Den Nordiske Krydser NKD 4, Afro-dite, som jeg gastede i sammen med Lau, der også var medlem af Sundet. Vi lånte den og vandt Sjælland Rundt i 1969 og 1970. Vi havde også vundet Gordon's Gin Cup i 1969 og Møn Rundt fire gange i træk med krydseren. I 1973 købte jeg den første H-båd.

INTERVIEW MED PEDER SKOGSTAD

Du køber Knud i 1978, døber den om til Knudsen, river den gamle aptering ud. Der går så lige en sæson eller to før du begynder at rydde præmiebordet. 1974-75 tilbragte jeg på Ibiza. I 1976 købte jeg så H-båden Trojka sammen Lau og Leif. Jens Bech overtog den senere, da jeg købte Spækhuggeren Knud af klubben i 1978. Klubben ville skille sig af med sine tre skolespækhuggere og de blev udbudt i licitation. Som skolechef havde jeg sejlet i alle tre og D 65 var i bedst stand. Så den bød jeg på og fik den.

I 1987 får du førstepladser i samtlige 'store' sejladser. Er der en forklaring?

En del af forklaringen ligger nok i at jeg sejlede med gode gaster fra klubben. Gaster som jeg havde sejlet med og kendte gennem mange år.

Hvad er forklaringen på, at du ikke vinder en 'stor' sejlads i 1990?

Det må jeg hjem og undersøge. Jeg har ingen umiddelbar forklaring. (Peder undersøgte så sagen og konstaterede, at D 65 fik en andenplads ved DM og en andenplads i Øresundspokalen. Hvilket heller ikke er noget ringe resultat).

Det går stærkt omkring 91-93, du er den eneste der har formået at vinde mesterskabet 3 år i træk. Var det med samme besætning?

Det er den samme forklaring igen. Søren Due og jeg



*Peder Skogstad
Foto: Hans Erik Ortving*

INTERVIEW MED PEDER SKOGSTAD

sejlede sammen med Jens Bech til to af mesterskaberne og Per Andersen til det tredje, alle sammen gaster, jeg kendte godt og havde sejlet med masser af gange. Gode gamle venner fra Sundet.

Jeg er nødt til at spørge: Hvorfor udebliver succes for dig eller jer efter I køber Hvalborg?

Jeg sælger Knudsen i 1996 og køber Balena, som er en Lord Helmsman, langkølet og spidsgattet. Dejlig turbåd, som jeg havde været på udkig efter i et par år. Jeg holder en pause nogle år, hvor det kun bliver til lidt aftenmatchsejlads i en lånt Spækhugger. Sammen med Søren Due og Søren Kaaber køber jeg Hvalborg i 2000 og de første par år går det nogenlunde. Så kommer der sommerhuse ind i billedet og Søren Due er også medejer af en X 79'er, der også skal sejles. Det bliver svært at samle besætningen og gejsten forsvinder. I dag overvejer vi seriøst at sælge Hvalborg.

Peder, jeg skal lige have din mening om DM-stævner med op til ti sejladser på korte baner?

Jeg synes op-ned banerne er OK, men de skal være betydelig længere for at give taktiske og strategiske udfordringer. Er de for korte bliver starterne også alt for kritiske. Men jeg savner ikke de gamle baner. Skæringsbenene på den gamle olympiske bane var ofte transportsejlads uden de større forskydninger i feltet. I hård luft kunne de bedste besætninger

måske vinde noget ved at kunne håndtere en spiler og bomningerne ved slagmærket var en vanskelig disciplin for de urutinerede besætninger. I dag er bomningerne en simpel sag på læns.

Til afslutning: Kom lige med et par gode råd til Spækhuggersejlerne. Hvad var det der gjorde dig næsten umulig at slå på distancerne og vinder af hele fem mesterskaber i klassen?

Få sejlet masser af sømil og deltag i så mange sejladser I orker. Så kommer det. Det kan tage lang tid. Prøv at se på den karriere D 133 har haft. Efter mange år på sekundære placeringer til mesterskaber lykkes det dem i 2009 at få en andenplads. De er så sammensejlede at de må kunne sejle båden på rygmvæn og derved koncentrere sig om at placere sig rigtigt på banen. Og det er det vigtigste.

Peder Skogstads gevinster med D 65 Knudsen 1980 til 1995:

- | | |
|------|---|
| 1980 | Ladies Cup, Øresundspokalen, |
| 1981 | Sjælland Rundt, Møn Rundt |
| 1982 | Sjælland Rundt, Møn Rundt |
| 1983 | Sjælland Rundt, Fyn Rundt, Møn Rundt,
Gordon's Gin Cup, SSÅSSM |
| 1984 | Fyn Rundt, Møn Rundt |

INTERVIEW MED PEDER SKOGSTAD

- 1985 Sjælland Rundt
- 1986 Mesterskab, Fyn Rundt, Ladies Cup, Øresundspokalen, Møn Rundt, Gordon's Gin Cup
- 1987 Mesterskab, Sjælland Rundt, Fyn Rundt, Øresundspokalen, Huggertoppen, SSÅSSM
- 1988 Sjælland Rundt, Ladies Cup, Øresundspokalen, Møn Rundt, SSÅSSM
- 1989 Fyn Rundt
- 1990 ?? (dog en andenplads ved DM og en andenplads i Øresundspokalen)
- 1991 Sjælland Rundt, Ladies Cup, Øresundspokalen,
- 1992 Mesterskab, Ladies Cup, Øresundspokalen, Huggertoppen, SSÅSSM
- 1993 Mesterskab, Ladies Cup, SSÅSSM
- 1994 Mesterskab, Øresundspokalen,
- 1995 Øresundspokalen,

SSÅSSM = Sejlklubben Sundets Åbne Singlehand Mesterskab

Peder har med D 65 i 1991-93 som den eneste i mesterskabernes historie vundet tre år i træk – et hattrick til søs.



Af Henrik Nepper-Christensen

Samtalen fandt sted i Klaus' og Annettes hyggelige og gennemrestaurerede hjem på Jægersborg Allé i Gentofte, hvor Klaus' håndlag også har sat sine tydelige spor. Vi startede med en fortrinlig svampe-risotto.

Klaus, du lægger ud

Min far var en dygtig kirurg og glimrende multihåndværker, og jeg husker, at han byggede en 13-fods klinkbygget jolle i soveværelset på 2. sal på Aarhus Amtssygehus, hvor jeg som lille dreng hjalp med at holde imod, når kobbernaglerne i bordene skulle nittes. Min far har lært mig mange slags håndværk - hænderne sad godt på mig. Som lille lå jeg sammen med min storebror og plaskede rundt i Århus Bugt - fiskede med en line over pegefingeren.

Hvornår er det så Spækhuggeren, du kaster dig over?

Jeg starter på sejlaskolen i Skovshoved i 1974, hvor jeg efterhånden bliver instruktørassistent i sejlaskolens IF-ere. Her møder jeg Annette og hendes daværende mand Peter Hauch, der havde købt D 21, Snoopy, af kaffehandler Quitzau i Vedbæk. Båden blev omdøbt til Eenogtyve - et mere passende arkitektnavn, ligesom Ortving's Sytten. Jeg overtog så både Annette og Spækhuggeren i 1976.

Og så det med opfindelserne - gik du mere op i det end at sejle?

Jeg var faktisk spilergast hos Ortving i D 17 i næsten 15 år. Men det er rigtigt, at jeg har et passioneret forhold til at udtænke forbedringer, hvis der er noget, der enten ikke fungerer, eller som ikke er ordentligt gennemtænkt. Det skal både være sådan, at ting er funktionelle og nemme at gå til og uden brug af unødvendige kræfter, f.eks. betjening af hækstaget. Den klassiske muskelboks er jo lidt umulig. Peters originale feeder til storsejlsmastellet skulle også produktudvikles. Min feeder til storsejlet gjorde det langt nemmere at sætte storsejlet.

Hvordan greb du tingene an?

Det gik som regel meget hurtigt i tre trin med at få lavet forbedringerne. 1 trin: Gennemtegnning af ideen med blyant og papir - man er vel ingeniør. 2 trin: Omsætning af tegning til beslag, ofte i rustfrit stål - jeg havde kontakt med en dygtig smed, som kunne svejse for mig - og det tog sjældent mere end en uge, så var beslaget klar. 3 trin: Montering og afprøvning.

Her skyder Annette ind: På alle vores sejlture rundt i Danmark havde Klaus enten idéer om forbedringer med hjemmefra eller også fandt han altid på noget under turen. Klaus gik faktisk mere op i båden og dens indretning end det Danmark vi sejlede rundt i.

INTERVIEW MED KLAUS NÆRAA

Klaus fortsætter: Helt så galt var det nu ikke - men jo, ting, der er i stykker, skal laves, og alle dele på båden skal optimeres til deres funktion. (Det fremgår med al tydelighed af en artikel i Bådnyt, som i al ubeskedenhed hed Klaus Næraa's genialiteter.

Men I forlader jo Spækhuggeren?

Ja - efterhånden ville vi gerne have mere plads, og ærligt talt: Spækhuggeren er meget lav og meget våd. Vi faldt for en enestående canadisk cat-båd, en NONSUCH: 30 fod lang, 12 fod bred og med en ustaget mast på 16½ m og en windsurfer-bom på 8 m og ét, effektivt sejl på 50 kvm. Den har vi nydt fra 1989 til 2006 - men nu er det slut. Jeg er lige blevet 75 og bruger fortsat mine kræfter på opfindelser og forbedringer - i eget og venners huse.

Middagen og samtalen er slut, hvor vi også har været livligt rundt om mange andre emner.



Klaus Næraa

Foto: Hans Erik Ortving

HISTORIER





Af redaktionen

Klubbens og klassens historie indeholder så mange begivenheder, at de alene kunne fylde en bog. Her er et forsøg på at skildre klubbens historie gennem referater fra generalforsamlinger.

Klubben og klassen gennemgår en række faser:

- Konstituering, standardklasse – 1970 til 1979
- Nye regler, entypegodkendelse – 1978 til 1990
- De stille år – 1991 til 1997
- Jylland tager teten – 1998

KONSTITUERING, STANDARDKLASSE

Klubben stiftes i 1972 og klubbens historie spænder nu over 38 år. Klubbens arkiver er noget mangelfulde med hensyn til de første år.

Når det ved en fragmentarisk historieskrivning konstateres at arkiverne ikke siger noget om dette eller hint ligger der derfor en indbygger appel til klassens 'gamle' sejlere om at bidrage til historien. I 1979 kunne hele klubbens arkiv rummes i et ringbind med en tilhørende samling usorterede papirer. Materialet voksede til flere dusin ringbind, der indeholder det nødvendige for at interesserede kan få et godt indblik i hvorledes klubben og klassen har udviklet sig.

Udgivelsen af Spækhuggernyt var medvirkende til at skabe orden i sagerne eller i det mindste videregive facts om en række begivenheder, der har haft indflydelse på klubbens og klassens udvikling.

Skildringen af klubbens historie sker med en fremadskridende forudsigelighed. For at få en vis struktur i fortællingen starter den med begyndelsen.

Klubbens stiftende generalforsamling blev afholdt 18. marts 1972, der altså er Dansk Spækhuggerklubs officielle fødselsdag. Allerede her er arkiverne ufuldstændige. Der er ingen oplysninger om hvor den stiftende generalforsamling fandt sted. Det fremgår dog af arkiverne at 81 bådejere var inviteret. Repræsentanter for 24 både dukkede op og stiftede Dansk Spækhuggerklub. Kontingentet blev fastsat til kr. 25 årligt. Det holdt frem til 1975, hvor det forhøjes med 100 % til kr. 50. Med blyant på bagsiden af et A4-ark er det noteret, at den første bestyrelse kom til at bestå af: Jørgen Elgaard, formand, Hans Storm, Peter Bruun, Jens Bech og Poul Elgaard Nielsen.

Arkiverne er tavse om generalforsamlingen i 1973. I 1974 indkalder en gruppe, der kalder sig 'bestyrelsen' (den regulære bestyrelse synes at være gået i opløsning?) til en generalforsamling i KAS i Svane-møllehavnen, 9. marts. Af et regnskab kan udledes at klubben nu har ca. 125 medlemmer. Den såkaldte bestyrelse bestod af: Jørgen Elgaard, Jens Bech, Poul Elgaard Nielsen, Hans Storm og Leif Fauner. Peter Bruun har altså forladt bestyrelsen og Leif Fauner er trådt ind. Kontingentet vedtages at skulle stige til kr. 50 i 1975.

FRAGMENTER AF KLUBBENS HISTORIE

I 1975 – 14. marts – afholdes generalforsamling i Taarbæk. Ole Ring bliver ny formand og Hans Storm trækker sig fra bestyrelsen efter at have fungeret som konstitueret formand fra efteråret 1974. Jørgen Elgaard trak sig på det tidspunkt som formand på grund af køb af anden bådtype. Også Jens Bech trak sig fra bestyrelsen, da han solgte den berømte D 15 Pondus, første båd i mål Sjælland Rundt 1972. I referatet fra 1975 omtales i øvrigt en generalforsamling i 1971. Der har altså tidligere end 1972 været en sammenslutning af Spækhuggere. Denne, mindre formelle, forening havde så vidt vides Henning Andersen som formand.

Med Ole Ring som formand ser bestyrelsen i 1975 således ud: Leif Fauner, Kai Worsaa, Henning Andersen (der her dukker op igen) og Kurt Kaagaard.

Bestyrelsen ændres i 1976. Generalforsamlingen afholdes igen i KAS i Svanemøllehavnen, København. Ole Ring bliver siddende som formand. Resten af bestyrelsen vælges således: Leif Fauner, Lars Jensen, Kurt Kaagaard og Jens Henriksen, der kommer til at sidde i bestyrelsen indtil efteråret 1993 og dermed er det længstsiddende bestyrelsesmedlem med i alt 17 år i bestyrelsen.

I 1977 afholdes generalforsamlingen i Jyllinge Sejlklub, 28. januar. Bestyrelsen fortsætter for første gang i klubbens historie uden ændringer. Regnskabet afslører at der nu er 133 medlemmer.

Det store nummer på denne generalforsamling var spørgsmålet om 'Damespækhuggeren', som Familiespækhuggeren blev kaldt i første omgang. Peter Bruun luftede planer om at stoppe produktionen af racing-versionen, hvis klubben ikke godkendte 'Damespækhuggeren'. Fronterne blev trukket skarpt op. Forsamlingen modstod ikke presset og godkendte den nye dæksform. Men hurtigt kom den nye version til at hedde 'Familiespækhuggeren'.

Øresunds Sejlklub Frem lægger lokaler til i 1978, 30. januar. Bestyrelsen ændres igen. Palle Murrmann, Leif Beyer og Anker Schrøder nyvælges. Jens Henriksen og Ole Ring bliver siddende. Klassereglerne var på dagsordenen og blev igen diskuteret. Blandt andet spørgsmålet om 'jumbofod' på spileren. Der blev til lejligheden hentet spillere frem og foretaget målinger på stedet. Resultatet blev en vedtagelse af det siden gældende maksimale mål på den lodrette midte på 11 meter – det der nu hedder 'underligsmedianen'. Bemanningen under klassemesterskaberne var til debat. Blandt andre gik Peter Bruun ind for en besætning på fire. Stemningen var for en besætning på tre. Det blev vedtaget. Under debatten kom Kim Bruhn-Petersen med sit siden berømte forslag om at fire ombord skulle være tilladt, hvis begge køn var repræsenteret.

På grund af den årligt tilbagevendende ballade om klassereglerne, der på det tidspunkt kunne skrives

FRAGMENTER AF KLUBBENS HISTORIE

på et A4-ark fremsatte Hans Erik Ortving et forslag om at få nedsat et udvalg, der skulle totalrevidere reglerne. Forslaget blev motiveret med at der år efter år var endeløse drøftelser om klasseregler og årsagen hertil måtte være, at reglerne fra starten var for løst udformet. Man ville i en uendelighed kunne finde huller eller uklarheder. Forslaget blev vedtaget og et udvalg sammensat med Peter Bruun, Anker Schrøder, Jens Henriksen, Steen Hansen og Hans Erik Ortving. Udvalget diskuterede regler et helt år så det røg om ørene på deltagerne i udvalget. Undertiden sluttede møderne ved solopgang.

Det reviderede regelsæt blev på næsten mirakuløs måde gjort færdigt af et enigt udvalg og vedtaget - næsten uden ændringer - på generalforsamlingen i 1979. Den blev afholdt på Tårnborgkroen i Korsør den 27. januar. På isglatte veje bevægede de 'østlige' sejlere sig vestover i håb om at placeringen i Korsør ville lokke 'vestlige' sejlere til. Det gjorde den ikke.

Ole Ring trådte tilbage som formand pr. brev og Hans Erik Ortving blev valgt som nyt bestyrelsesmedlem og bagefter lokket til at overtage formandsposten. De andre bestyrelsesmedlemmer bedyrede, at der næsten ikke var noget arbejde i formandsposten! De øvrige medlemmer var gamle kendinge: Jens Henriksen, Palle Murmann, Leif Beyer og Anker Schrøder.

Efter det store revisionsarbejde med reglerne blev generalforsamlingen i 1980 en fredsommelig affære, afholdt i HAS, 19. januar. Bestyrelsen blev ikke ændret og klubben havde nu 192 medlemmer.

En stribe fredelige år fulgte: 1981, 31. januar i Korsør Sejlkлуб. Uændret bestyrelse, kontingentet forhøjes til kr. 75.

På generalforsamlingen i 1982 blev bestyrelsen opfordret af Kim Bruhn-Petersen til at undersøge mulighederne for at ændre Spækhuggerens ror-konstruktion. Bådens manøvreegenskaber kunne muligvis forbedres. Bestyrelsen tog imod udfordringen og i løbet af 1982 førte det til at Peter Bruun godkendte et forslag om at undersøge mulighederne for at reducere forfinnsens areal. Det blev ved studier af teorier om forhold mellem profiltykkelse og profillængde i C A Marchaj Aero-hydrodynamics of Sailing konstateret at problemet nok lå i at det profil forfinnen og rorbladet tilsammen udgør enten var for langt i forholdt til tykkelsen, eller for slankt i forhold til længden. Da det ville være meget besværligt at øge profilet tykkelse, var den indlysende løsning at afkorte profilet til et forhold mellem tykkelse og længde nogenlunde svarende til det optimale ifølge Marchaj. Igen var det nemmere at gøre forfinnen smallere end at save af rorbladet! Ud over at reducere bådens venderadius markant viste den

smallere forfinne at fjerne et problem som flere Spækhuggersejlere havde oplevet. Ved en ekstrem broach på spilerskæring kunne den store forfinne yde så meget vandmodstand, at rorstammen deformerede. Spørg Palle Murman, der oplevede det i D 500 på en Møn Rundt. Båden skar op og smed sig voldsomt på tværs. De måtte gå i nødhavn i Rødvig med et rør, der næsten ikke var til at rokke.

I løbet af 1982 prøvesejlede Klaus Næraa og Hans Erik Ortving D21 med en tre forskellige forfinne/rorløsninger. Et rør helt uden forfinne, et balancerør, dvs med en forøgelse af profillængde med en 'næse' på rorbladet og en løsning med en forfinne med reduceret areal. Uden forfinne og med balancerør kunne båden manøvreres som en snurretop. Men: Løsningen krævede konstant en fast hånd på rorpinden og var komplet uegnet til nogen form for afslappet sejlads. Med den mindre forfinne oplevede vi ingen forringelse af sejlegenskaberne, tværtimod. Bådens venderadius var formindsket med omkring en tredjedel og på skæring med spiler var den nemmere at 'hente hjem' med et par slag med roret, hvis der var tendenser til at skære op.

1983: I januar 1983 vedtog generalforsamlingen forslaget om en ny, mindre forfinne. Vedtaget med 27 stemmer mod 9. Generalforsamlingen besluttede, at vedtagelsen skulle bekræftes ved en skriftlig afstemning blandt alle klubbens medlemmer og at

der i sæsonen skulle foretages yderligere afprøvelse. Peter Bruun gik derfor aktivt ind i projektet. Værftet fremstillede efter Klaus Næraas prototype en støbeform og støbte yderligere fem finner til mere omfattende testsejladser. Det skete efter Peter Bruun prøvesejlede D 21 og erklærede sig ovenud tilfreds med bådens forbedrede sejlegenskaber. Per Bruun – Peters far - var med på prøvesejladsen, iført cerut og veltjent sejlertøj af den gode grønne oilskinskvalitet. Stående på dørken i kahytten med hovedet stikkende op opfordrede han med høj cerutføring hele tiden Peter til at få båden til at skære op. Det lykkedes ikke.

De fem testbåde blev, D 21, D 167, D 179, D 444 og D 500. Alle var villige til at give interesserede en tur for at man kunne danne sig sit eget indtryk af ændringen.

Leif Wagner-Smitt på Skibsteknisk Laboratorium blev også hørt og gav ændringen et skulderklap: 'Den nye forfinne er hydrodynamisk set en klar forbedring, der både i direkte og overført betydning kan skabe liv i en i øvrigt god konstruktion.'

Forslaget blev sendt til en skriftlig afstemning, der blev afsluttet 1. oktober 1983. I alt stemte 90 for og 15 mod. Peter gik i gang med at producere nye finner og således fik alle en bedre Spækhugger. Ganske vist skulle der lægges lidt arbejde i udskiftningen, men langt de fleste klarede det uden professionel hjælp.

FRAGMENTER AF KLUBBENS HISTORIE

1985: 26. januar i Sundet. Bestyrelsen fortsætter uændret. Stadig fred og ro.

1986: Generalforsamling i Odense Sejlklub. Klaus Næraa afløser Palle Murmann som kasserer. Nye bestyrelsesmedlemmer bliver Dorte Toft og Hans Kr. Mors. Bestyrelsen udvides som følge af ændringer i vedtægterne til seks medlemmer. Hvert år er nu tre på valg.

1987: Formanden fejrer sin fødselsdag 28. februar i Sejlklubben Sundet. Det sker med en middag efter generalforsamlingen. Uændret bestyrelse. 28 medlemmer dukker op. Nu 225 medlemmer med båd og 10 uden.

1988: 27. februar i Rungsted sejlklub. Nu 240 medlemmer. Bestyrelsens jagt på både og medlemmer fortsætter med uformindsket entusiasme. Pga rod i sejlnummereringen og manglende skrognumre dukker dobbeltnumre op og både findes rundt omkring i hjørner af landet. Fra formandens beretning: Efterhånden må vi erklære Spækhuggerklassen og klubben for udvokset. Antallet af nybygninger dækker stort set kun de både, der brænder, havarerer, bliver tabt af vognmænd eller forsvinder på anden måde.

I 1989 har jagten på medlemmer ført til et medlemstal på 253. Generalforsamlingen blev afholdt

4. februar i KvS, der havde været værter for mesterskabet i 1988.

I 1990 forsøger klubben at starte generalforsamlingen med en frokost. Det hjælper heller ikke på fremmødet. Mylarsejl bliver diskuteret. Et forslag bliver lovet lagt frem til generalforsamlingen i 1991. 235 medlemmer med båd og 11 uden.

DE STILLE ÅR

1991: For første gang afholdes generalforsamlingen i Jylland, 23. februar i Aarhus Yachtklub. Peter Bruun udnævnes til klubbens første æresmedlem. Et mylarforslag fremlægges til afstemning og bliver stemt ned. Afgørelsen om anvendelse af eksotiske materialer i forsejl udskydes til en fjern fremtid. Torben Precht-Jensen vælges ind i bestyrelsen som første jyske bestyrelsesmedlem. Dorte Toft siger farvel.

I 92 er der ingen ophidsende punkter på dagsordenen. Det skulle da lige være en kontingentforhøjelse til kr. 125, der dog vedtages i al fredsommelighed. Klubbens økonomi er stadig sund – i høj grad kassererens fortjeneste på grund af en aktiv indsats for at finde nye medlemmer.

Igen i 1993 afholdes generalforsamling i Aarhus, 20. februar. Klaus Næraa trækker sig som kasserer. Hans engagement i en ny erhverv NonSuch er

FRAGMENTER AF KLUBBENS HISTORIE

blevet stort og engagement i Spækhuggerklubben forståeligt nok tilsvarende mindre. Hans Erik Orting trækker sig som formand. Hans argument: 14 år må være nok!! Posten som formand overtages af Ib Schneider og Hans Erik fortsætter lidt endnu som redaktør af Spækhuggernyt.

I 1994 afholdes to generalforsamlinger. Den ordinære og en ekstraordinær, der er nødvendig for at få flyttet tidspunktet for generalforsamlingen. Den ordinære generalforsamling foreslås fremtidigt koblet sammen med mesterskaberne. Med de sædvanlige pip om 'hvad med tusejlerens indflydelse', bliver det vedtaget. Ib Schneider er stadig formand. Nye medlemmer er:

Torben Precht-Jensen, kasserer	D 515
Torben Vang, sekretær	D109
Klaus Lange,	D 102
Sven Bové Christensen,	D 22
Hanne Skovbjerg,	D 256

1995: Vigtigste begivenhed: Hans Storm udnævnes til æresmedlem. Indstilles af en enig bestyrelse – han fik som en gave til lejligheden en – stormfok! Storm berettede om de første Spækhuggere. Prototypen, som i dag hedder OR B 1, ejes af Jørn Bond. Den har produktionsnummer 6. De første fem både blev fremstillet som selvbyggerbåde på Fyn. Den første Spækhugger, der får 'kampvognsoverbyg-

ning' er den, der får sejlnummer 10. Storm lover at skrive et indlæg til Spækhuggernyt om de første Spækhuggere.

1996: Absolut intet at berette. Det skulle da være, at der var 22 både repræsenteret og kontingentet forblev uændret. Forsamlingen blev afholdt på Agersø i forbindelse med mesterskabet. Søren Jonassen overtager formandsposten.

1997: Der spørges til jubilæumsskriftet. Svaret er, at det er ikke dødt, det hviler (minder om Monthly Pytons Norwegian Blue). Sandheden var at skriftet på grund af en redaktørernes sygdom var stendødt! Igen drøftes Mylarsejl. Bestyrelsen bliver opfordret til at få syet en testgenua (som i 1991).

JYLLAND TAGER TETEN – JYSKE FORMÆND

1998: Det vedtages at tillade profilforstag og rullea-nordninger på forstaget. Klassereglerne indeholder en formulering, der kræver forsejl fjernet fra dækket før et nyt kan forlade cockpittet. Dette for at fjerne en eventuel fordel i sejskiftshastighed med et forstagsprofil (er der taget tid?). Mylar bliver tilladt. Med 'rene' kvindebesætninger må der ved DM være fire ombord. Vedtaget med 31 stemmer for og en enkelt imod. Formandskabet flytter til Jylland hvor det har været siden, Torben Vang bliver ny formand. 1999: Generalforsamlingen vedtager et forslag om

FRAGMENTER AF KLUBBENS HISTORIE

gennemgående sejlpinde i storejlet med 8 stemmer for, 7 imod og 7 blanke. Der var således spinkelt flertal af afgivne stemmer for forslaget. Hvor mange sejler i øvrigt med gennemgående sejlpinde i storejlet i dag??

2000: Generalforsamlingen kredser om reservedele.. Specielt er mastetoppe ved at være en mangelvare. Under eventuelt diskussioner om banesystemer. Trekantbanen synes at være på vej ud af klassens mesterskaber. Diskussionen om sikkerhedsudstyr kører løs under eventuelt: Hvorfor nødraketter, ildslukker, redningskranse, 12 kg anker og slingrekøjer.?? Som medforfatter til de stærkt angrebne regler om diverse udstyr en enkelt bemærkning: I sin tid blev alle (og jeg mener alle!) tilgængelige forudsætninger undersøgt. Anker Schrøder var med i arbejdet. Vi tjekkede IOR-regler, vi tjekkede samtlige klasse-regler og resultatet kender alle Spækhuggersejlere. En fornuftig stemme gør opmærksom på, at der ikke bør være forskel på sejladsene mht det krævede udstyr. Ingen ændring i bestyrelsen.

2001: Formandens beretning til generalforsamlingen indeholder (igen!) beklagelser over dobbelt-numre. Sidst fundne D 274 og D 181. Igen går det løs under eventuelt: Deltagertal til mesterskaber, hvad kan der gøres, fotos på hjemmesiden og så starter diskussionen igen om sikkerhedsudstyr.

Trim bliver efterlyst, genoptryk overvejes (det blev vist aldrig til noget?).

2002: D 229 har fået dispensation til at sejle med nye salingshorn. John Mast er konsulteret angående profilproblemer. Af referatet fra generalforsamlingen fremgår at DS har opfordret klubben til at søge om et DIF-DM – det fineste der fås. Ansøgningen afslås senere af DIF med motiveringen at klassen ikke har international udbredelse.

2003: Det gamle problem med dobbeltnumre giver stadig anledning til skærmydsler. Og minsandten om DS ikke tildeler sejlnummer 1000 til en Spækhugger. DS siger senere undskyld. Diskussion om pokalseriestatutter og eventuelle svagheder i dem. Salingshorn tillades efter en ny specifikation, samme længde, men massive, med en bredde mellem 44,6 mm(?) og 80 mm - og fæsterne gøres fri. Jens Erik Hansen træder ind i formandsjobbet.

2004: 20 stemmer for at tillade et nyt bomprofil (suk!). Årsagen er manglende bomme på lager og ekstreme omkostninger ved at producere et par hundrede meter nyt profil. Under eventuelt luftes forslag om obligatoriske slæder i storejlet. Det var der ingen stemning for. Der luftes også tanker om reduktion af sikkerhedsudstyr. Per Risvang får mandat til at arbejde videre med spørgsmålet. Kon-

FRAGMENTER AF KLUBBENS HISTORIE

tingentet hæves til 225 kr. Medlemstallet er 250. Thomas Sennels bliver ny formand.

2005 - forsamlingen bød på et par interessante ting. Først og fremmest: Klubbens godkendelse af den svenske Spækhugger, Mark II. Desuden den gode gamle diskussion om genuaen. Den bliver ved at volde problemer med hensyn til regler for materiale og dugvægt. En afstemning om dugvægte afslørede endvidere at afstemninger der afgøres med 'almindeligt flertal' bliver problematiske, når der er mange blanke stemmer. Set i lyset af en tidligere, lignende afstemning i 1999 burde formuleringen 'almindeligt flertal' i vedtægterne måske ændres. Forslaget om lavere dugvægt – ned fra 240 g/m² til 160 g/m² - i genuaen blev således vedtaget med et spinkelt flertal, 9 stemmer for og 8 imod og 4 ikke-stemmer. DS underkendte i øvrigt efterfølgende vedtagelsen fordi den kunne have vidtrækkende konsekvenser for klassen og var vedtaget med den mindst mulig margin. Medlemstallet er steget til 288.

2006: Der er nu produceret fire nye spækhuggere
Bestyrelsen ser nu således ud:

Jesper Andersen, formand	D 109
Kim Isager	D 147
Anders Eskling, kasserer	D 17
Lars Møller Nielsen	D 133
Thomas Sennels	D 109
Søren Vester	D 499

2007: Generalforsamling torsdag den 9. august 2007, Taarbæk Havn. 29 stemmeberettigede medlemmer til stede. Uændret kontingent 225 kr. 329 medlemmer. Jesper Andersen og Thomas Sennels genvælges. Nye bestyrelsesmedlemmer blev Henrik Nepper (DEN 97) for 1 år og Rasmus Kjær (DEN 153) for 2 år. Mads-Peter Galt blev valg som suppleant. Klubben skifter navn fra Dansk Spækhuggerklub til Spækhuggerklubben for at tage hensyn til de efterhånden mange udenlandske medlemmer, specielt svenskere. Listen over obligatorisk sikkerhedsudrustning revideres, revisionen handler primært om at smide raketterne væk sammen med redningskrans og lysbøje. Et forslag om ændring af klassereglerne, der giver sejladsledelsen mulighed for at gøre sejlskift obligatorisk ved vind over 9 m/s bliver nedstemt. Yderligere nedstemmes et forslag om en ændring i klassereglerne, der ville give sejladsledelsen ret til at undlade at starte ved vindhastigheder over 13 m/s.

2008: Uændret kontingent og bestyrelse. Intet nyt i øvrigt. I alt 336 medlemmer.

2009: Bestyrelsen fortsætter uændret med uændret kontingent. Festligheder i forbindelse med 40-års jubilæet i 2010 blev drøftet. Medlemstallet uændret.

Af redaktionen

I starten af 70'erne gik der Spækhugger i den i sejlerskolerne i Svanemøllekredsens klubber. Hvorfor Frem, KAS, KvS og Sundet finder på at indkøbe Spækhuggere til deres sejlerskoler på næsten samme tid er der tilsyneladende ingen forklaring på. Naturligvis bortset fra den indlysende, at båden er en fortrinlig båd at lære at sejle i. Den er tryk, ukompliceret, solid osv.

Her gengives artiklen, der handler om KvS's vej til deres anden Spækhugger, D 113 med navnet Thalassa. De havde allerede Hajo, D 13.

Sundet indkøbte hele tre Spækhuggere, Svend, Knud og Valdemar, 64, 65 og 66. Knud, D 65, blev senere ret kendt som Knudsen, da klubben solgte ud af sin Spækhuggerflåde.

KAS købte 76, 77, Hvalfisken og 78, Thor. Frem kom sidst til med D 252 Spækuline.

På et tidspunkt var der således ikke mindre end ni Spækhuggere til rådighed for sejlerskolerne i Svanemøllen.

KvS havde ingen gaffelriggere og anvendte Spækhuggere til hele deres uddannelsesforløb. I de øvrige klubber var Spækhuggeren begynderbåden det første år. Det sidste år på sejlerskolen blev sejlet i

gaffelriggere. Et af resultaterne set fra en kapsejladsmæssig synsvinkel var at de nyuddannede førere, der havde aflagt prøve i gaffelriggerne, stort set aldrig havde prøvet at sejle med spiler på Spækhuggere og blandt andet derfor stod lidt famlende overfor at begynde en kapsejladskarriere.

Historien om KvS's lokaler i et kosteskab hos KAS fortælles andre steder. Hvad der måske ikke er så kendt er, at KAS som først sidst i 70'erne åbnede for kvindelige medlemmer, nok tillod kvinder at sejle i sejlerskolen, men de kunne ikke tage et førerbevis. Ortving, der på et tidspunkt var skolechef i KAS, måtte tage kvindeholdet om fredagen, hvor ingen andre lærere ville stille op. Det var nu hyggeligt og han lærte efter sigende en del madopskrifter og fider om gode spisesteder.

I øvrigt var der ofte tale om, at mændene i KAS var gift med kvinder i KvS. Et kendt eksempel var Fribergs, Sven og Lis. Lis var oven i købet formand for KvS og Sven medlem af KAS, i øvrigt velkendt af Spækhuggersejlere, som leverandør af avertering til Spækhuggere fra sit snedkeri i Søborg.

Ortving fortæller om en sejlads med Lis Friberg. D 17 var landet i blæsevej på vej hjem efter en Gordon's Gin Cup i Skovshoved og lå dårligt fortøjet. En sen aften i oktober overtalte Ortving Lis og en

sejlerskoleelev fra KvS til at køre med til Skovshoved og sejle D 17 hjem til Svanemøllen. Ortvind var nede om læ og Lis stod og riggede til, da bekymrede forbipasserende (mænd) spurgte om det var hendes alvorlige mening at sejle ud i 'det vejr'. Det ka' I tro, svarede Lis. Der blev skubbet fra og ud stod D 17 fra Skovshoved i kuling fra øst med fuld lanterneføring.

Kvindelig Sejlklub kunne glæde sig over en splinterny Spækhugger, der blev indlemmet i flåden ved sæsonens start. Grundlaget - rent økonomisk - er for over halvdelen vedkommende tilvejebragt af klubben selv. I enkeltheder gik det til på følgende måde:

Tombola i Forum	12.000 kr
Egne midler	18.000 kr
Rentefri lån DS	10.000 kr
Lån i Handelsbanken	10.000 kr
Gave fra Tuborgfonden	5.000 kr
Nypris Spækhugger	55.000 kr

Af Vilhelm Krause

Til den første post 'Tombola i Forum', drejer det sig om tombolaen ved bådudstillingen. Her passede medlemmerne tombolaen, hvortil de også selv havde lavet en del af gevinsterne. Lånet i Handelsbanken vil klubben allerede i løbet af et år have betalt ud. Pengene hertil tages af kontingentet, hvor medlemmer betaler 100 kr. hvert halve år. Kvindelig Sejlklub er i den specielle situation ikke at have noget klubhus, derfor kan det meste af medlemskontingentet bruges til bådene. Foruden den nye, har klubben endnu en Spækhugger og en Sagitta 22.

Bådene bruges fortrinsvis på sejlerskolen, hvor klubben har næsten halvdelen af sine 95 medlemmer under uddannelse. Dertil kommer, at færdiguddannede medlemmer kan låne bådene på aftener,

SÅDAN BLEV DER RÅD TIL EN NY SKOLEBÅD

Sådan blev der råd til

Af VILH. D. KRAUSE



Den nye skolebåd blev døbt af Anne Lise Schnack, der efter et mangeårigt arbejde på klubbens sejlerskole fornylig blev udnævnt til æresmedlem.



Kvindelig Sejlklub arbejder med utrolig energi for at fastholde deres position, og det lader til at bestyrelsen, som ses her, overvinder alle vanskeligheder. Klubben skal ikke sluges af anden klub.

Det var kun et fåtal af eleverne vi kunne få ud på den nye båd for at lade sig fotografere. Kvinder er jo så undselige.



Broen var fyldt med sejlere i det højtidelige øjeblik, da standeren gik til top for at markere den nye sæson.



hvor der ikke er sejlerskole, samt adgang til week-ends og sommerture.

En særlig ting ved Kvindelig Sejlklub er, at næsten ingen af medlemmerne har egen båd. Hele klubben er lagt an på, at man kan få sin sejlads dækket i klubbens både – sikkert også et forhold, der er med til at styrke sammenholdet i den hastigt voksende klub. Sammenholdet er så godt, at formanden Lis Friberg, afviser enhver tanke om fusion med den dameløse KAS. – Dette ville bare føre til, at vi blev et kvindeligt vedhæng, som ikke kunne træffe vore egne beslutninger. Når vores medlemstal på 5 år er vokset med 100 procent, turde det være tilstrækkeligt bevis på vores eksistensberettigelse, slutter Lis Friberg.

(Sejl & Motor, 1973)

Sejl og Motor 1973

I 1988 skrev Bodil Kildegaard følgende beretning om arrangørernes oplevelser under årets mesterskab:

FOR FØRSTE GANG I HISTORIEN

SPÆKHUGGERSTÆVNE I KVINDELIGT REGI

Det blev en succes!

- Bragende tilslutning til klassemesterskabet for Spækhuggere 1988.
- 38 både kappedes om at blive Danmarks hurtigste Spækhugger 1988
- Mesterskabet tilfaldt D 33 - Moster - fra Sundet
- Også flotte placeringer til klubbens både

Så har vi gjort det igen! I dagene fra 18. til 21. august afvikledes et fire dages Spækhuggermesterskab med næsten rekordstor tilslutning. Stævnet, hvor et halvt års forberedelser gik op i en højere helhed! De mere end 30 involverede KvS'ere kan med tilfredshed hænge arbejds- og festtøjet på knagen efter veludført dåd. Alt og alle klappede, men heldigvis ikke spilerne.

Vejret var perfekt alle dage. De seks sejladser blev afviklet planmæssigt og mærkerne lå hvor de skulle. Der blev også plads til de mange Spækhuggere i Skudehavnen. Bureau og stævneorganisation kørte som smurt i smør. Tilslutningen til de sociale arrangementer overgik vores vildeste forventninger. Ka' man så forlange mer'?

SEJLADSERNE

Som indledning til selve stævnet var der om torsdagen kontrolmåling af sejl. Vesta, vores meget imødekommende nabo på hjørnet havde stillet firmaets kantine til rådighed fra kl. 13, men sejlerne begyndte at strømme ind allerede kl. 11 til de ansattes fortvivelse. Hans Erik Ortving og Ib Schneider fra Spækhuggerklubben havde den ikke helt lille opgave at måle de mange sejl, ca. 200; dog med assistance fra KvS'ere og sejleren selv. Så var feltet klar til at dyste de følgende tre dage på kapsejlsbanen, der blev udlagt i farvandet mellem Flakfortet og Saltholm. Det var et flot syn, når de mange Spækhuggere om morgenen stod Skudehavnsløbet ud på vej til trekantbanerne.

Til sejladserne, der i forvejen bestod af Amfiritte som måltagningsfartøj og Mille som mærkebåd, bemanded med toptrænede KvS'ere, var der hentet forstærkning udefra. Trofaste Else og Børge Marquardsen stillede op med det gode skib Mads Doss som dommerskib og fra KAS kom to hurtiggående joller bemanded med KAS'erne Jesper Wilken, Jan Hedegaard og Henrik. Dertil diverse stærke mænd til forefaldende arbejde. I spidsen for dommerflåden stod overdommer Carsten Hansen fra Jyllinge Sejlklub, som suverænt ledede slaget alle tre dage. Sejladserne blev afviklet med præcision og i bedste internationale stil til både sejlernes og vandholdets

Af Bodil Kildegaard

Eks-stævneleder

FØRSTE MESTERSKAB AFHOLDT AF KVINDER

tilfredshed. Frisk vind alle tre dage, om søndagen op til 10 – 12 m/s og med vindspring. Stævnet forløb uden de store uheld. Nogle blev diskvalificeret og der var arbejde hver dag til protestkomitéen, sammensat af så kompetente medlemmer som Preben Barner – formand – Niels Quitzau, Ulla Albertsen og Christian Lerche.

Efter hver sejlads blev resultaterne indtelefoneret, Finn Christensen fra AP Navigator havde venligst udlånt sin egen mobiltelefon. I land blev resultaterne kørt ind i computeren, der var stillet til rådighed af TIC, Teknologi- og Informationscentret, sammen med flere eksperter fra centret.

Resultatlisterne blev printet ud, så de lå klar når sejlerne kom i havn.

DAGENS PAPANÆSE

Efter dagens sejladser samledes sejlerne om det faste punkt i programmet – uddeling af papnæser! Fredag: Tre par elegante minitrusser på snor overrakt til besætningen på D 97 for efter berøring af mærke at runde to gange ekstra i stedet for den enkelte obligatoriske.

Lørdag: Papnæse 1: En kasse Tuborg Øl til D 113 for en 1. plads i 4. sejlads (den faldt på et tørt sted) Papnæse 2: Sikkerhedsudstyr fra Sundhedsstyrelsen (3 pakker kondomer) til D167 for en annonce i Politiken. Båd til salg: Kan besigtiges under DM i Kvindelig Sexklub i København.

Søndag: Papnæse til Ib Schneider i D142 for berøring af mærke. Ib fik overrakt bogen Kom i form på en kvadratmeter – håndbog i hurtige vendinger af mavedanseren Louise Frevert, se lørdag aften, festmiddag.

VIDEOFILM

Dav! Strandvejen 183 stillede atter videoudstyr gratis til rådighed og Morten og Jeppe trodsede søsygens kvaler for at betjene kameraerne og filme lørdagens og søndagens sejlads. TV-forestillingen startede, så snart protesttiden var udløbet og de løbende forestillinger blev en publikumssucces uden lige. Morten og Jesper leger videre med båndene, redigerer og krydsklipper til en sammenhængende stævnefilm.

SOCIALE ARRANGEMENTER

Der var sørget for diverse forplejning og underholdning af de mere end 100 sejlere under stævnet. Torsdag med gratis fadøl til alle – igen Tuborg. En delvis udendørs café med supplerende salg af øl, kaffe, sandwiches og vin havde travlt hver eftermiddag.

Fredag var der arrangeret grill-aften med mere end 80 deltagere. Det blev til en 120 grams bøf til hver, og mange fik to. Vejret artede sig og sejlerne sørgede selv for at indrette caféen med de flytbare bord/bænkesæt i læ af klubhuset.

FØRSTE MESTERSKAB AFHOLDT AF KVINDER

Lørdag aften var afsat til festmiddagen, som var henlagt til KAS's restaurant. Det lykkedes at overtale fru Larsen (Hovhov var klogeligt taget på ferie) til at bespise de 150 tilmeldte gæster med en udmærket menu. Aftenen surprise var et mavedanser-nummer professionelt og charmerende udført af danserinden Louise Frevert.

Efter dette optrin var stemningen nærmest på kogepunktet, men ikke desto mindre tog en trup af KvS'ere mod til sig og fulgte underholdningen op med et sangnummer til ære for Spækhuggerklubben og dens formand Hans Erik Ortving. Det lykkedes at komme Hans Erik i forkøbet, så han måtte improvisere sin tale og lade den forberedte ligge i jakkelommen. Talen blev en tak til Kvindelig Sejlklub for det utraditionelle arrangement, som Hans Erik ikke var sikker på at Dansk Sejlunion ville godkende inden for sine forskrifter. Viggo Knude, D167, havde også et par venlige ord at sige, bla. om den fine forplejning af det tilreisende århusianske mandskab (Spækhuggeren Luv) stillet til disposition som hotelskib og en Lynettejolle som chalup. Viggo overrakte Aarhus Yachtklubs klubkrus til erindring. Spækhuggerklubbens kasserer beskænkede os med 12 flasker rødvin, der ramte en tør plet. Aftenen program blev med sikker hånd og fast stemmeføring guidet af Linseøje, der hermed fik sin debut som talentfuld mikrofonholder bekræftet af et større publikum. Musikken blev leveret af

diskjockeyen Jesper, også kendt som transportør af juletræer. Festen sluttede ved 1-tiden. Der var jo også sejlads om søndagen.

PRÆMIEOVERRÆKKELSEN

Efter tre dages spændende sejlads kunne den endelige resultatliste printes ud og stævnets mester kåres. Vinder og dermed Danmarks Hurtigste Spækhugger blev D33 - Moster- fra Sundet med fire førstepladser og en andenplads - efter en fra-trækker. Det vindende mandskab var: Klaus Lange, Bjarne Lindquist og Carsten Hørløck Jensen. Nummer to blev D113 - Thalassa, udlånt af KvS - med det rutinerede mandskab Kim og Roy Bruhn-Petersen og Peter Bruun. Til alle KvS'ernes forbløffelse oplevede man en af klubbens skolebåde suse af sted i spidsen for kapsejladsfeltet. Nu gælder der ikke flere undskyldninger for at klubbens både ikke kan sejle stærkt.

Nummer tre blev Spækhuggerklubbens formand i D17. D13 Hajo med KvS-besætningen Lene Simonsen og Elke Krantz, suppleret med konsulenten Anker Schrøder klarede sig flot med en 16. plads i det skrappe felt. Et andet KvS-medlem, Hanne Skovbjerg med sit 5- og 2-øres mandskab i D256 kom på præmielisten med en flot 6. plads.

DS-JUBILÆUMSPRÆMIE

Jens Andreasen, Svanemøllekredsen, var til stede

under præmieoverrækkelsen med den opgave på Dansk Sejlunions vegne at overrække unionens jubilæumspræmie til klasse mesterskabets vindende båd. Med overrækkelsen af den flotte lampe fulgte mange anerkendende ord til den arrangerende specialklub og Kvindelig Sejlklub, især sidstnævnte. Jens sagde bla. at Kvindelig Sejlklub med dette stævne havde manifesteret sig som selvstændig sejlklub (vi fik historien om KvS i KAS's garderobeskab), med eget klubhus og nu også som arrangør af et sejlsportsmæssigt vellykket klasse mesterskab. Jens forudså, at stævnet i lang tid frem over ville blive målestok for klassens mesterskaber.

AFSLUTNING PÅ FIRE HERLIGE DAGE

Stævnet sluttede med en festlig præmieoverrækkelse af mange flotte præmier. Hertil udskænkning af køligt fadøl fra Tuborg. En træt, men lettet stævneleder kunne takke festen af til alle medvirkende i det vellykkede stævne. Først og fremmest sejlerne, der var mødt talrigt op, dommere og protestkomité, der havde stillet tid og ekspertise til rådighed, naboerne i havnen, Skudehavnens øvrige sejlklubber, sponsorer og – sidst men ikke mindst – de mange KvS'ere, der til vands og lands havde gjort deres bedste for at gøre stævnet til en succes.

Tak for i år.

Spækhuggernyt så dagens lys i 1984. Nummer 1 er dateret juni 1984. Dvs de første tre numre hed ikke Spækhuggernyt, men tørt konstaterende: Dansk Spækhuggerklub. Således er nummer fire det første med Spækhuggernyt i hovedet på forsiden. I øvrigt efter en konkurrence om navnet med adskillige muntre forslag. Der blev udskrevet en konkurrence om et navn til bladet, da det på et tidspunkt blev besluttet, at det skulle være et blad – eller rettere et tidsskrift. Der kom mange fantasifulde forslag., fx Efterretninger for Spækhuggerfarende. Tory Lindstrøm, der dengang sad i Bådnyts redaktion, blev hyret som fagdommer. Bedste forslag HUGG kunne desværre ikke accepteres af Avispostkontoret, som vi i parentes gennem årene havde mange sære oplevelser med. Avisposten kendte HUG i forvejen. Københavns Universitet udgav et obskurt tidsskrift med denne titel, dog med udråbstegn HUG!. Så krigerske havde vi ikke tænkt os at være, men lige meget hjalp det. Ingen havde foreslået Spækhuggernyt, så det blev valgt.

De første numre, frem til nummer 12 vaklede lidt rundt i det typografiske og navnet blev stadig diskuteret. Spækhuggernyt blev fastholdt som det navn, der var mest nærliggende, om ikke særlig fantasifuldt. Bladet beholdt således sit (kedelige?) navn. Vi fik gennem Peter Bruun kontakt til reklamehansen fra Helsingør og fik designet hovedet på forsiden

med den 'rigtige' Spækhuggertypografi og den rigtige Spækhuggergrønne farve. Reklamehansen var i øvrigt ansvarlig for en stor del af værftets reklametryksager, der holdt en usædvanlig høj standard igennem 1970'erne.

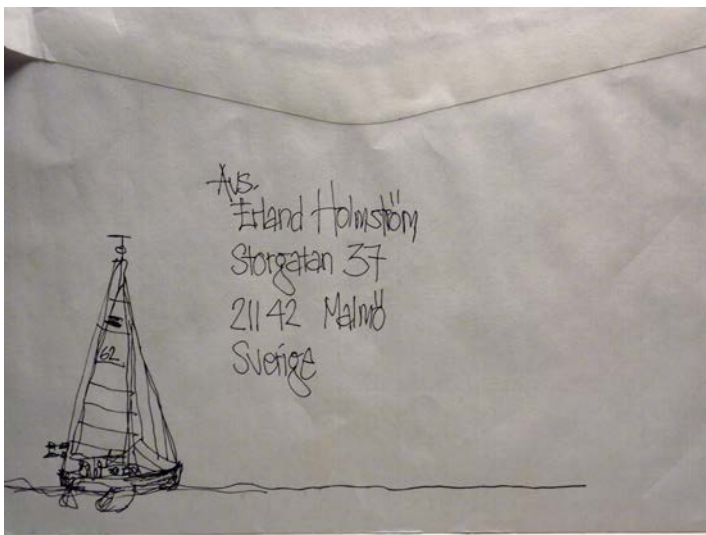
Ideen om en mere regelmæssig kommunikation med medlemmerne opstod i forbindelse med forfinneprojektet. Bestyrelsen mente, det ville være en god idé at informere bredt om baggrunden for projektet. Senere, da den ny forfinne blev vedtaget, var der igen behov for at kommunikere med klubbens medlemmer for at få alle forsynet med en vejledning til forfinneudskiftningen.

Som skrevet står i forordet til det første nummer: Den mærkelige streg på forsiden betyder, at vi har besluttet at nummerere disse udsendelser. Det letter arkiveringen og giver halve løfter om nogle efterfølgende numre. Det løfte holdt redaktøren. Jeg var den første redaktør og ansvarlig for udsendelsen af de første 52 numre.

I starten blev det fra redaktionens side understreget, at bladet ikke var et blad, men en måde at kommunikere på. Billigere end at udsende stof til medlemmerne i kuverter og løsark. Fra nummer 12 ændrer redaktionen signaler. Der bliver fortrykt forsider og redaktionen bryder sammen og tilstår, at

Af den gamle redacteur

SPÆKHUGGERNYT



bladet nu er et blad. Blandt andet fordi Avispostkontorets bestemmelser dengang forudsatte, at der blev udsendt mindst fire numre årligt i mindst 200 eksemplarer. I starten arbejdede redaktionen med en skrivemaskine, tape og limstifter. Senere blev der indført ny teknik.

Fra nummer 53 overtog Jette Simonsen ansvaret som redaktør. Hun lagde en fin indsats i redaktørarbejdet frem til nummer 81, hvor ansvaret for redaktionen blev overtaget af Stina Kappelgaard med Lars Normann Jørgensen og Lars Møller Nielsen som medlemmer af redaktionen. Stina slutter med nummer 89. Lars Møller Nielsen er alene tilbage, en redaktør efterlyses. Sidste nummer bliver nummer 95, der udgives i juli 2008 med et nyt layout og løfter om et par numre årligt. Resten er tavshed.

Med udgivelsen af nummer 95 i 2008 var det slut – i hvert fald foreløbig. Kommunikationen med medlemmerne foregår i dag på glimrende vis via hjemmesiden. Med de fordele og ulemper, der ligger i denne form for kommunikation.

Et par oplevelser fra min tid som redaktør bør nævnes. Der kom en del post på papir med indlæg til bladet. Det var før e-postens tid. De fleste var indlæg til bladet og beklagelser over det, der var skrevet i det sidste nummer. Det var nu forholdsvis sjældent.

To breve blev modtaget med særlig stor glæde. Det ene fra Erland Holmström. Kuverten gengives her. Indholdet er arkiveret i et eller andet ringbind. Jeg må indrømme, at jeg ikke kan huske hvad der var Erlands ærinde.

Det andet brev, der glædede den gamle redacteur kom fra en nordmand, som var bekymret for Spækhuggernyts fremtid (han fik ret, men først efter mange år). Lars Opdal skriver:

Kjære Hans Erik Ortvig
Venligst motta vedlagte leserinnlegg til 'Spækhuggernyt' som en forsøksvis takk og oppmuntring til dinn penn.

Lars Christian Opdal

PS Spinnakeren jeg overtok på DFDS terminal i 1985 (?) har vært til stor glede. Vi har siden skiftet ut vår seilgarderobe med seil fra Carlsen – topp!
d.s.

Og selve indlægget:

Kjære 'Redaktion'!

Ved lesning av det siste 'Spækhuggernyt' kjenet jeg en uro knyttet til bladets fremtid. Jeg leste noen

oppgitte tanker fra 'redaktionen' om at hver nummer allikevel bare inneholder den sædvanlig gjennomgang av seilaserne, så hva er hensikten? Det anses helt nødvendig å opplyse om bladets verdi, slik jeg ser det fra min posisjon i Oslo. langt borte fra det sentrale miljø i København. Jeg leser hvert nummer av 'Spækhuggernyt' med stor glede, fra perm til perm, resultatlister og det hele. Er dette en perversitet siden jeg jo ikke deltar i noe af det jeg leser om , men bare stiller i Færderseilassen, av og til sammen med en annen Spækhugger? Bestemt ikke. Gleden er knyttet til bladets ånd og kvalitet, som kommer til uttrykk ved det danske språk og den underfundige tone som de harde facts skildres med. Dette språket er nært knyttet til bådens form og egenskaper som også oppleves som dansk i ordets beste betydning. Det er nødvendig at 'redaktionen' forstår at lesning af 'Spækhuggernyt' kan være som en navlestreng for seilere i fjerne stræk.

Jeg kan forstå, at 'redaktionen' blir trett, men håper jeg har kunnet gjøre det klart at arbeidet ikke er uten mening, og jeg ber om at dette blir husket på når 'Spækhuggernyt's fremtid skal drøftes.

Venligst
Lars Christian Opdal
N 3872 Ella Hval
Oslo

1: Brevet er på norsk

2: Perm betyder omslag,
jvf på svensk: Ringbind

Af redaktionen

Spækhuggerklubben var en af de første specialklubber der fik egen hjemmeside. Mogens Isager, D 147, var fremme i skoene og fik lavet en fin hjemmeside til klubben medio 90erne. Hjemmesider skal vedligeholdes og det stod hurtigt klart, at det kan brugerne gøre meget bedre og hurtigere end en almindelig webmaster. Så Mogens udtænker fundamentet for spækhuggersiderne. Og allerede sidst i 90erne var hjemmesiden drevet af brugerindlæg. Her ser Tips og Tricks og køb og salg annoncerne dagens lys. Det var ret unikt på den tid. Og det virkede bare fra dag 1, der var masser at skrive om.

Vi får vores egen adresse i 2001, og nu ejer vi domænet www.spækhugger.dk. Man kan se sider fra dengang på http://web.archive.org/web/*/http://www.spækhugger.dk. I 2001 får Østjyllandskredsen deres egen hjemmeside, og få år efter har Øresundskredsen også deres egne sider og kommunikationskanaler.

På det tidspunkt bliver det klart, at vi har behov for at samle kræfterne om en hjemmeside med et større udvalg af formidlingsmuligheder. Ligeledes havde vi behov for en central tilgængelig medlemsdatabase. Situationen var, at redaktøren af Spækhuggernyt var på Bogø, kassereren i Lyngby, sekretæren i Sønderborg og formanden i Vejle, så der var sjældent sammenfald mellem hvem som fik

post fra klubben, fik opkrævet kontingent og modtog Spækhuggernyt.

Vi opfinder Spækhuggermembers i 2003. Nu fik alle adgang til alle data. Selv medlemmer har indsigt i databasen, og kan rette egne data, og søge data på andre. Der findes flere versioner af Spækhuggermembers, dels den forsimplede medlemsadgang, og så bestyrelsens, hvor vi styrer bladudsendelser, opkrævninger, pbs-inbetalinger, restancer, fartøjsregistre medlems data m.m.

Langsomt er databasen udbygget over årene, til også at indeholde Køb og Salg, Tips og Tricks, Gæstebørs, Spækhugger bloggen, råd og vejledninger, mødereferater, online ind og udmeldelse, fartøjsregister, flådekort, alle udgivelser af Spækhuggernyt, alle DM-resultater, pokalseriesresultater, kalendere, brugertilfredshedsundersøgelser, Svanemøllens onsdagmatch, e-mails service, gallerier og filmklip.

Hjemmesiden drives af medlemmernes indlæg og alle, som har noget på hjerte. Der bliver spurgt om alt muligt omkring Spækhuggeren, og der er givet rigtigt mange gode svar. Så alle andre også kan drage nytte af dem. Hjemmesidens livsnerve i dag er læsernes gejst til at skrive og snakke om Spækhuggeren. Nedenstående tal underbygger, at gejsten for Spækhuggeren er god her 40 år efter.

The screenshot shows the website 'Spækhuggerklubben' with a green header and navigation menu. The main content area is titled 'Læs om Jubilæum 2010' and 'Spækhuggerklubben'. It features a large central image of a sailboat with a face on its sail. To the left is a sidebar with navigation links like 'Bestyrelsen', 'Klasseregler', and 'Arkiv'. The main content area contains several text boxes: 'Velkommen til Spækhuggerklubben', 'Spækhugger 40 års jubilæum', 'På jagt efter en spækhugger?', and 'Vi du have en ny spækhugger?'. On the right side, there are several green-bordered boxes with news items: 'DM 2010 i Svanemøllen', 'Seneste indlæg', 'Næste Spækhugger event', and 'Tysk båd til DMI!'. The bottom of the page has a footer with contact information.

TAL FRA SIDEN

Vi har kendskab til 367 Spækhuggere.

340 medlemmer af klubben, 240 har være logget på spækhugger members.

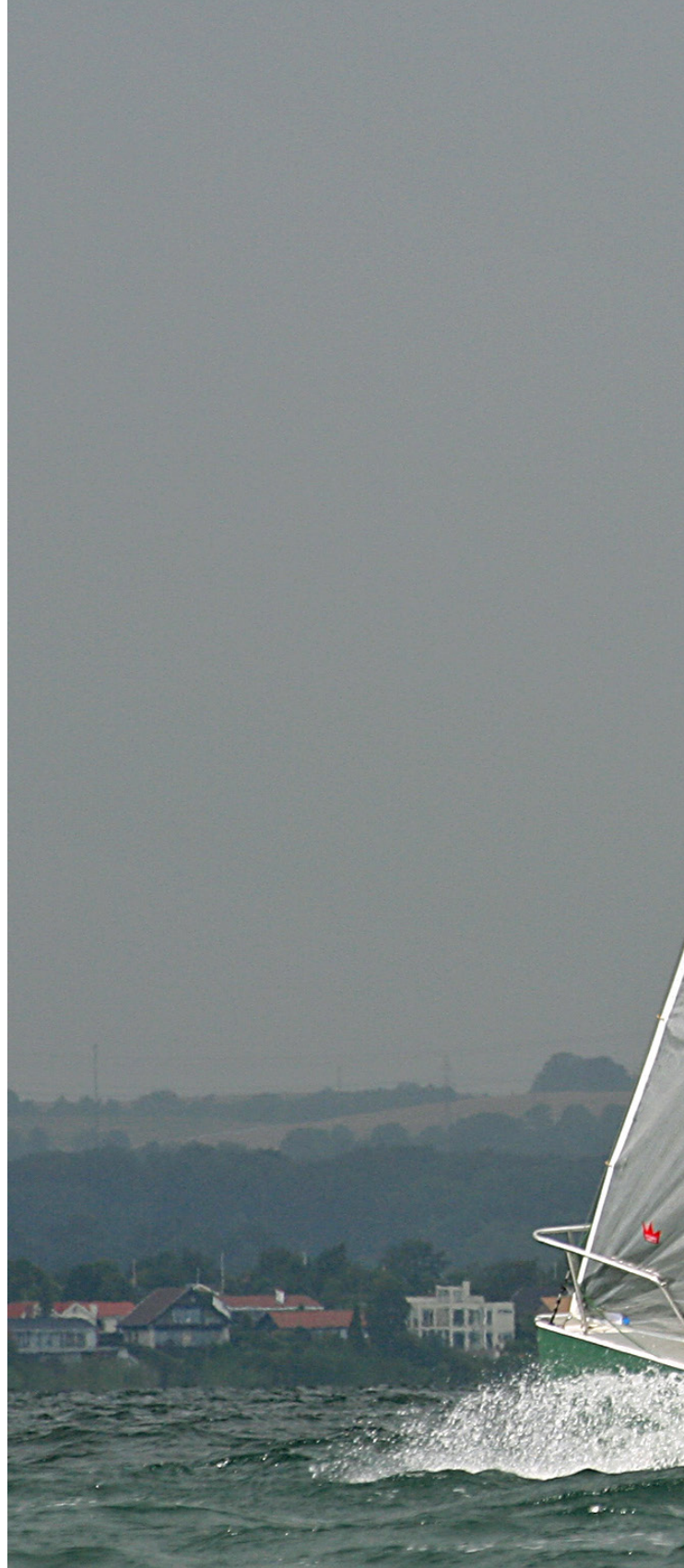
750.000 visninger af vores forsidenyheder.

Vi har dagligt 100-200 besøgene.

Der har været 650 køb og salg annoncer . 150.000 visninger af køb og salg listen.

Der er stillet 180 spørgsmål på sejlertips og givet 387 svar.

KAPSEJLADS





DEN

S4S
249

Sorine

MESTERSKABERNE

FRA EN UFORMEL KAPSEJLADS I ESPERGÆRDE 1970 TIL DS-DANMARKSMESTERSKABET I SLETTEN 2009 - ET KALEIDOSKOPISK TILBAGEBLIK

Af Hans Erik Ortving

Spækhuggeren blev ved introduktionen vurderet og betragtet som en hurtig kapsejler, næsten mirakuløst hurtigt sejllende i let luft. En opfattelse som Peter Bruun i høj grad understregede med sin debut i Sjælland Rundt i 1969. Peter deltager i Sjælland Rundt i 1969, men båden er endnu ikke en helt rigtig Spækhugger. Det er en prototype. Se foto på side 65, der viser D 1, Peters første flushdækkede 'Næstenspækhugger'. Ud over at den mangler en overbygning kan det også ses, at forfinnen er noget anderledes end den der blev sat i produktion.

Efter 1969 gik det stærkt. Så stærkt, at der allerede i 1971 kunne samles både til et mesterskab, der blev afholdt i Espergærde. Hans Storm vandt i D 2, Matak. Vi ved ikke meget om det mesterskab, som vist nok havde otte deltagere. Spækhuggersejlerne har siden sejlet om titlen som Danmarks bedste. Når mesterskabet i august 2010 er vel overstået er der blevet konkurreret 40 gange om titlen. Efter 1971 går det slag i slag. En kluborganisation opbygges og Spækhuggeren godkendes af Dansk Sejlunion som DS-standardklasse 26. april 1973.

Det første mesterskab efter klassebådsanerkendelsen blev afholdt i Mosede i 1974. Tom Carlsen vandt i Gaviota, D 44.

Spækhuggeren bliver godkendt som National Éntypeklasse 11. april 1989 og tildeles et DS-

danmarksmesterskab i 1990. D 33, Moster, med Bjarne Lindquist, Klaus Lange og Carsten Hørløck, bliver de første DS-danmarksmestre efter deres sejr i Rungsted.

På Spækhuggerklubbens hjemmeside www.spækhugger.dk er alle beretninger fra mesterskaberne samlet. Uden kommentarer af nogen art. Redaktionen besluttede at beretningerne oversteg hvad der ville være et rimeligt volumen i et jubilæumsskrift. Som en del af fejringen af veloverståede 40 år er her et tilbageblik over mesterskaberne i en kalejdoskopisk form. Det er baseret på citater fra sejlernes beretninger og kun styret af en slags kronologi, der går igen i alle beretningerne. Der sejles til mesterskaberne – hvis mesterskabet da ikke lige arrangeres af hjemmeklubben - der sejles et antal sejladsere og der sejles hjem igen. Undervejs er der mellem sejladserne forskellige rituelle begivenheder. Der drikkes øl, der festes, der protesteres, vinderne fejres og alle takker hinanden og lover at stille op næste år.

De mange beretninger afslører ved læsning af samtlige i et stræk – kan nok ikke anbefales – at beretningerne om mesterskaberne ikke overraskende følger den ovenstående kronologiske skabelon. Men beretningerne indeholder også forskellige bud på hvad der får sejlere til at sejle tværs over det

danske land for at sejle kapsejls i tre dage. Det er der nu heller ikke så mange der gør, hvilket er en af årsagerne til den kroniske debat i klubben om placeringen af mesterskabet, ikke blot geografisk, men også tidsmæssigt. I eller uden for industriferie eller skoleferie.

Beretningerne fra mesterskaberne er skrevet af både vindere og deltagere på mere ydmyge placeringer på resultatlisten. Det er ikke udelukkende vindere, der skriver historien. Længere nede på resultatlisterne foregår der ofte skarpe, interne kampe. Kampene om de nederste placeringer synes ofte at være lige så spændende og interessante som kampene om podieplaceringerne. I hvert fald ofte præget af betydelig større humor og erkendelse af egen formåen. Sjældent med den holdning som en nybagt ejer af en Spækhugger – tidligere jollesejler – engang gav udtryk for med en bemærkning: Førstepladsen er jeg sikker på, kun spænding om de næste placeringer!! Han blev blandt de sidste!!

Sejlsport er en kompleks og alene i kraft af meteorologien en spændende begivenhed, i hvert fald for deltagerne. Imidlertid er sporten svær at formidle, hvad enten det er på skrift eller i levende billeder. Den gamle vits: Sejlsport er lige så spændende for tilskuere at se på som at se maling tørre, er ikke helt uden sandhed.

VEJRUDSIGTER OG VEJRET FØR STÆVNET

Allerede før stævnet søger deltagerne oplysninger om vejret i de dage stævnet skal afholdes. Fx i min egen beretning fra Vedbæk 1982:

Før sejladserne, som starter 27. august, lover meteorologerne hele tiden kuling eller storm, alle går så småt og forbereder sig på blæsevej. Vi har bestilt nye sejl til D 17, storsejl og genua fra Humlebæk, så det er jo fint at få dem smadret i 18-20 meter luft. Skulle man overveje at bruge de gamle? Problemet i Spækhuggerklassen er det, at der kun må måles ét stel sejl ind før sejladserne.
(Sundposten)

Det regner! Nej, det ØSER ned og vinden kommer som sædvanlig derfra, hvor vi skal hen. Kun de modigste trodser vejret. Alligevel lykkes det at samle 26 dugfriske Spækhuggere i Sønderborg til årets klassemesterskab.
(Mona og Hanne, SYC 1987)

FORBEREDELSENE, AT SAMLE EN BESÆTNING

Det er et typisk træk i flere beretninger, at der er vanskeligheder med at samle den helt rigtige besætning. Alle kan ikke have en Per Godtfredsen ombord. Per har vundet flest mesterskaber i Spækhuggeren. Alle i den ofte oversete rolle, som den der får det hele til at spille – hele tiden. Jeg har selv

MESTERSKABERNE

Spækhugger D1 i Hellerup Havn, 1975. På billedet ved kølen Jonas Madsen Mygdahl – på broen Daniel Hansen.

Sidste mand på broen er såmænd Hans Storm (kan kendes på håret). Bdr.

Bojsen-Møller vandt mesterskabet i

D 72. Foto: Anker Schrøder.

haft fornøjelsen af at sejle Sjælland Rundt med Per i 1978 og ved hvor god han er til at tage sig af både besætning og båd.

Kunsten at finde gode gaster er bestemt overset. Langt de fleste mesterskaber bliver vundet med sammensejlede besætninger. Håndteringen af båden, boathandling, som det så smukt hedder, skal sidde på rygmarven. Det nytter ikke at man sidder med ropsind i hånden og skal instruere gaster om hvor den ene og anden snor sidder, hvor hårdt der skal skødes, holdes øje med konkurrenter etc etc. Der skal være et næsten zenagtigt samspil mellem båd og besætning, al energi skal anvendes til at søge informationer om bølger, vindens bevægelser, valg af den rigtige vej til målet og konkurrenternes placering på banen.

TRANSPORTSEJLADSERNE

Og så er der lige problemet med at få flyttet Spækhuggeren til mesterskabsklubben. Problemet er klassisk, tilbagevendende og måske uløseligt. Gasterne har næsten aldrig tid til at sejle med på transportsejladserne. Der må improviseres og ofte sejles singlehanded. Ib Schneider fortæller om det slidsomme arbejde i 1996: *Det tog mig 24 timer at sejle fra Svanemøllehavnen til Agersø. I ét stræk. Singlehanded og uden motor. Kryds hele vejen og jeg var kun på grund én gang i Bøgestrømmen. Midt*

på natten missede jeg en kost ved Stor Fredskov og dér stod jeg. På mudderbund og bidevind! Det tog en time at komme fri og jeg var glad igen. D 6 havde stået i 15 timer! –fortalte de ved ankomsten til Agersø. Moralen må være: Du kan godt sejle gennem Bøgestrømmen om natten på kryds, men hold dig inden for kostene!

FORBEREDELSENE, MÅLING

I en lang periode frem til introduktionen af sejlknapperne var en væsentlig del af forberedelserne til den første sejladsdag at måle sejl. Der skulle findes et passende sted, en gymnastiksal eller en græsplæne uden for mange hundelorte. Undertiden gav sejl målingen anledning til at kassere sejl, der var for store. Især våde spillere kunne give problemer. Fx i Vedbæk 1982: Torsdag måles alle sejl ind uden store episoder. Som sædvanlig må et par våde spillere til tørring i den nærmeste tørretumbler for at krybe ned på de tilladte maxmål. Peder Skogstad gør det i god tid før målingen, så effektivt, at den gode, gamle sorthvide spiller (populært kaldet dødsannoncen) brænder sammen i store klumper. En redning må opgives, det vil være hurtigere at sy en ny.

Jens Erik Hansen skriver om forberedelserne i 1999: *Forberedelserne stod i vid udstrækning på gennemgang af alt sikkerhedsgrej. Der var truet*

MESTERSKABERNE



MESTERSKABERNE

med, at Salling, måleren, der sidste år i Præstø startede vores DM med at kassere alle Bare Lykkes sejl – skulle gennemgå udvalgte Spækhuggeres sikkerhedsudstyr.

Datoer på krudt og kugler afslørede, at det hele formentlig var bedst tjent med ikke at overleve dette årtusinde. Det solide Bruce anker blev skiftet til det dårligere paraplyanker på 12 kg. Redningskransen kom ned fra loftet. Mangel på det krævede DVN-stempel nødvendiggjorde lån af sikkerhedsseler med livliner hos naboen. Vi manglede bare at måle, om vores indkøbte 30 meter standard ankerline nu også var 30 meter, om et 12 kg anker vejer 12 kg, samt at sætte batterier i vores lille orange lysbøje ved redningskransen (og kontrollere om den kan ses 1,5 sm borte...) Her mente vi imidlertid at have de nødvendige argumenter klar til at komme igenem Sallings 'måleøje'.

Men hvor blev han så af, Salling? Var alle forberedelserne omsonste, og kunne vi alligevel have brugt tiden meget bedre til at træne sejlads i stedet for at checke vægte og måle længder? Bestyrelsen har sandsynligvis et svar et andet sted i bladet. I øvrigt stor anerkendelse af Sallings og bestyrelsens indsats og måde at tackle de forskellige måleaktiviteter på gennem de seneste år.

(Jens E Hansen, 1999)

VEJRET UNDER SEJLADSERNE

Beskrivelser af vejret under sejladserne er en selvfølgelig ingrediens i samtlige beretninger fra mesterskaberne. Fra 1975 i Hellerup husker jeg: *Om søndagen var det forrygende blæsevejr. Politiet frarådede al udkørsel. Jeg boede i Københavns indre by og cyklede hjem fra Skovshoved, hvor vi havde parkeret båden efter at have ventet på dommerne en times tid på Øresund om formiddagen. Vi var kun to i båden, D 15, Pondus, og mente, at dagen var vores chance, idet enhver tanke om at sætte spiler var tolt urealistisk. Al sejlads blev opgivet. På cykelturen kørte jeg slalom mellem nedstyrtede tagsten, der lå knust overalt på gaderne. Blæsevejr!!*

BANERNE OG SEJLADSERNE

Det mest sindssyge stævne jeg har deltaget i, rent banemæssigt. Farvandet nord for Nordhavnen i Helsingør må erklæres komplet uegnet til banesejlads, i hvert i det lette vindregister. I flere sejlads med let vind var strømmen så dominerende, at man skulle sejle sømil forbi det, der synes at være layline, men ikke var det. Halvvejs mod krydsmærket kunne man konstatere at det går ikke, vende om sejle ind i strømlæ igen og endnu længere forbi den tilsyneladende layline.

Banesiden var der ingen tvivl om, ind og skrabe bunden i strømlæ på sb-banesiden.

(Helsingør, 1976)

Flere gange er der afholdt mesterskaber under baneforhold, der var mere end tvivlsomme. Ovenstående er en kommentar til mesterskabet, afholdt af HAS i 1976.

Klubberne rundt omkring i landet har meget forskellige forhold at byde på, rent banemæssigt. Det ideelle farvand findes næppe, hvis det skal være uden væsentlig indflydelse fra strøm og helst ligge så langt fra land, at fralandsvind ikke er det store problem. Der skal også være plads til at flytte banen efter strøm- og vindforhold. Bugterne, hvor de nu findes, Aarhus og Kerteminde er måske de bedste bud på ideelle forhold.

I andre farvande – måske specielt i Øresund – har der været en tendens til at lægge banerne for tæt under land, når der er fralandsvind. Som følgende citat meget rigtigt konstaterer er det dog alligevel de bedste sejlere, der klarer den udfordring bedst:

Krydsmærket ligger efter de flestes mening for tæt under kysten i den vestlige vind. Det giver masser af vindspring og huller, men retfærdigvis er det som regel de samme besætninger, der tryller sig igennem med skindet på næsen.
(Vedbæk 1982)

I sejlernes beretninger er det som regel beskrivelser af de enkelte sejlads med skribentens båd i

centrum. Et par gange er der dog tilløb til en mere generel beskrivelse af feltet og sejlernes evner:

Stævnet var præget af, at mange havde lyst og evner til at blande sig. Ved nogle DM'er har resultaterne vist klasseforskelle mellem få i toppen og flere i bredden. I år oplevede vi, at bredden og toppen smeltede sammen, hvilket tætte målgange blandt de første 15 både eller mere ofte viste. Vi oplevede tredje sejlads tættere end de to første – vi havde sværere ved at slå os fri i feltet, end foran det.

(Jens E Hansen, D 431, 1999)

VALGET AF BANER ÆNDRER SIG

I de første mange år – faktisk frem til midten af 90'erne – var den olympiske trekantbane den eneste anvendte. Tre krydsben, to skæringsben og en lænser var den opskrift, baner blev udlagt efter.

Dette ændrede sig i forbindelse med introduktionen af matchracing. Her blev anvendt baner, der smed skæringsbenene væk og endda havde målgang på læns – det letter dommerarbejdet.

Da baner utroligt sjældent udlægges så de ligner det diagram, der er tegnet i sejladsbestemmelserne er banerne stadig en udfordring til dommerne og ikke mindst sejlerne, der stadig skal ramme den rigtige vej og halse på lænsere.

I en overgangsfase er der også sejlet distancesejladser – Juelsminde 1995 og Agersø 1996 – uden

MESTERSKABERNE



større begejstring hos sejlerne. Fåborg 1997 byder på en kombination af de gode gamle trekantbaner og de nye 'pølsebaner'. 'Pølsebanen' bliver nu stort set den eneste anvendte. Anker Schrøder skriver om DM i 1999:

Vi var godt tilfredse med at vi slap for at sejle trekantbaner. De to agten-for-tværs-ben er ret ørkesløse og den efterfølgende bundmærkerunding giver ofte stor panik og store afstandstab, når 5-6 både skal runde på en gang. Der virker op-ned banen med to bundmærker langt mere fair og løbersiderne giver mere spænding, fordi der er gode muligheder for overhaling.

DOMMERNE

Med en beskeden dommerkarriere bag mig, kan jeg med nogen erfaring sige, at det er sjældent dommere bliver rost. Det er til gengæld ofte, at de bliver skældt ud.

Peter Bruun i D 30, Sophie, under DM 2009 i Sletten

Søndagens anden sejlads udvikler sig til en omgang gigantkuk. Vinden løjer ved krydsmærket. Én båd – D 505 – slipper rundt om mærket og efterlader feltet i et kæmpevindhul. D 505 fører efter en halv time med ca. 1 sømil! Så springer vinden 90 grader og går i syd. Vi ligger pludselig og krydser på andet skæringsben. Da vi skal til at sætte spiler ved bundmærket (!) skydes sejladsen af. Og serien er færdig. Fem sejlads. En diskutabel dommerbeslutning i betragtning af, at vinden kan ses og straks efter slår igennem som om lørdagen med 4-6 m/s fra syd.

(Vedbæk 1982)

PROTESTER

Hvis alle sejlede efter reglerne – og kendte dem! – og i øvrigt kunne manøvrere deres båd sikkert under alle forhold ville der aldrig være anledning til en protest mellem de deltagende både. Når protesten endelig er en realitet er det så også vigtigt, at kunne sno sig ud af en kattepine. Poul Richard Høj Jensen klarede frisag i en protest, som D 17 lagde mod ham, fordi han som bb-båd ikke gik af vejen i en mærkerunding:

Vi må til protestbehandling. Efter lange forklaringer og en lang betænkningstid i protestkomitéen finder de ud, at vi skulle gå af vejen som styrbordbåd pga et vindspring, der overraskede de to både på bag-

MESTERSKABERNE

bord halse, så de ikke lige sådan kunne gå af vejen. Som nævnt lå mærket tæt under land og der var ikke andet end vindspring hele tiden. Kendelsen giver os anledning til nye taktiske overvejelser. Kan en båd på bagbord halse praje: Vindspring! Og så i øvrigt bare holde på?
(Vedbæk 1982)

I hele mesterskabernes historie er det afsluttende forløb af mesterskabet i 2009 nok det mest dramatiske i en protestsammenhæng. For første gang gav en appel til Sejlunionens Appel- og Regeludvalg det resultat, at de uddelte medaljer skiftede ejer.

FEJRING AF VINDERNE

Ganske få beretninger omtaler det obligatoriske ritual med at smide vinderne i vandet. I forbindelse med fejringen af den vindende besætning stimler de deltagende sejlere ofte sammen på vinderbåden. Hvilket normalt medfører markant stigende vandstand i cockpittet.

Vandgang for vinderne samt forskellige tilfældigt forbigående. Vinderbajere til resten. Ved du for resten hvor meget personale, der kan være på en Spækhugger? 28 øldrikkende M/K'ere er talt op på K. Nudsen – uden vand i cockpittet vel at mærke (hvordan han så ellers bærer sig ad).
(Mona Stranberg og Hanne Skovbjerg, 1987)

Det kan her afsløres, at Peder har fremstillet et par propper, der passer perfekt i lænehullerne i cockpittbunden. Herefter er det så bevist, at i hvert fald 28 personer svarende til en omtrentlig vægt på 1.960 kg kan være ombord uden at skuden synker. På D 17 kunne jeg udføre et tilsvarende trick ved at lukke ventilerne til lænesystemet. Ganske vist monteret for at hindre vandet i at løbe den anden vej, men det virker begge veje.

Refleksioner over hvorfor det gik som det gjorde! Det er sjældent at beretningerne fra mesterskabene indeholder refleksioner over resultatet – når det er vinderne der skriver! Hvorimod beretningerne fra mere ydmyge placeringer ofte indeholder diverse undskyldninger og løfter om at komme igen til næste år og gøre det bedre.

Endelig kom vi med i den rigtige ende og fik pyn- tet på det samlede resultat. Det var en lettelse, for sidste år sluttede vi som sidste båd. Paradoksalt nok betød det også, at vi sejlede os ud af præmierækken i år. Der var nemlig præmie til de tre sidste både samt bådene i den bedste halvdel.

Vi placerede os i år fire pladser bedre end sidste år, så set med positive øjne er der kun 7 år til vi står øverst på skamlen.
(Poul E Petersen, 1998)

FESTER

Og så er der det på land. Mesterskabet i Kerteminde var et af de første jeg deltog i. Kerteminde er som bekendt et Folkebådsområde. Kaptajn Bralder, kendt Folkebådssejler med det borgerlige navn Knud Andreasen, havde til lejligheden lånt en Spækhugger. Hans resultat er gået i glemmebogen, men deltagelsen resulterede i hvert fald i en tale under stævнемiddagen. I talen hånedes Andreasen Spækhuggeren, der var alt for besværlig at sejle, for mange forsejl og for mange spillere (underforstået køb hellere en Folkebåd) og heller ikke deltagerne i festen gik ram forbi. Aldrig havde han oplevet så mange sejlere med så ringe tørst og så lavt et ølforbrug. Næh, tag til et Folkebåds-DM, der bliver drukket igennem!! Jeg tror min antipati mod Folkebåden blev grundlagt ved det mesterskab i 77.

Heldigvis er der masser af eksempler på, at stævnefesten har været mere end vellykket.

Sønderborg i 1987:

Fest + farver. Vild svinefest torsdag aften (og nat for nogle). Swingende jazzmusik. Endnu en gang havde SYC's kapsejlsudvalg overgået sig selv. Ikke alene havde de arrangeret en herlig fest, men de var der alle og med til at sætte stemningen i vejret. Tak for det.

(Mona og Hanne, 1987)

Stævnefesten i Skovshoved 1985 er der ingen beretninger om. Det er synd, fordi den med hensyn til overdådig servering overgik alt før og siden. Forklaringen var den enkle at der aftenen i forvejen havde været et arrangement for et større olieselskab. Der var købt for meget ind og det kom de sultne Spækhuggersejlere til gode. Der var en overflødighed af stege af enhver tænkelig art, med fantastisk tilbehør, desserter i mængder. Der blev konstateret adskillige symptomer som følge af ekstremt grovæderi på den sidste sejladsdag.

Andre mesterskaber faldt sammen med vigtige sportsbegivenheder. Ib Schneider husker:

Så var der festmiddag med de obligatoriske takketaler. Maden var god og øllet flød. Og så skulle vi se håndboldpigerne. Finale mod Korea. Ét fjernsyn – 25 tommer. Ét læskur med plads til tre personer. Vi var mindst 25, der kiggede hinanden i nakken og af og til så en rødavid pige hamre en bold i nettet. Vi vandt guld alle sammen, og ih hvor var vi danske – også svenskeren, S 62. Jeg er stadig blå og gul over hele armen efter Danmarks 32 scoringer!! Så sig ikke at Spækhuggersejlere ikke kommer hinanden ved.

(Ib 1996)

MESTERSKABERNE

TAK TIL

Fra mesterskabet i Fåborg 1997 citeres en forbi-
ledlig omgang tak. Sådan skal det gøres:

*Så kl. 15.00 kunne formanden for FSK, baneledere-
ren og formanden for protestkomiteen, Bo Bundgaard,
takke af og overrække præmier til de vindende
besætninger. Stort til lykke til alle, især til Ib for
den flotte serie, der endte med en førsteplads. Ib,
Thomas og Lars – de nye stjerner på Spækhugger-
himlen – fik den obligatoriske vandgang. Derefter
takkede Spækhuggerklubbens formand Fåborg
Sejlklub for et godt stævne med alt, hvad det inde-
bærer. Så råbte vi hurra for Fåborg og os selv – og
piist var vi spredt for alle vinde. Tusind tak til alle
Huggersejlerne ved DM i år. det har været et rigtig
hyggeligt stævne. Dejligt at så mange mødte op.
(Jette Simonsen)*

OG SÅ ER DET HJEM IGEN

- TIL NÆSTE ÅR OG ALT DET DER!!

Efter et godt stævne er det altid lidt vemodigt at
sætte kursen hjemover. I Aarhus 1991 fik mester-
skabet besøg af Prins Henrik efter de sidste sejlad-
ser i anledning af et eller andet jubilæum. Der blev
gået til tønderne og efter et par timers festligheder
var det på tide for Øresundssejlerne at sejle østpå.
D 65, D 142 og D 17 fulgtes ad. D 17 singlehanded
og de to andre både med to mand ombord. Det blæ-

ste op og i en vestlig kuling opgav vi at finde Sne-
keløbet. Op til fyret og hjem over stepperne i Katte-
gat og Øresund. Hjem i et stræk, som formodentlig
blev sejlet på den hurtigste tid en Spækhugger har
sejlet de ca 100 sømil fra Aarhus til København.

Andre har oplevet mere stilfærdige ture til hjemmet
og har haft svært ved at sige farvel:

*Det regner! Det stormer! På campingpladsen blev
der iagttaget adskillige nedrebede villatelte, som
alligevel var ved at kæntre. Enkelte opgav og tog
bil/tog/fly hjem med henblik på senere afhentning
af bådene, mens andre trodsede vejrguderne og
begav sig på den lange færd hjemover. Og så var
der dem, der lod båd og telt være lige for at tage
spritruten over en ekstra gang!
(Mona og Hanne, SYC 1987)*

Et eksempel på en hjemtur, der bød på stjernes kud,
smukt skildret:

*Tjalfje skulle efter DM sejles til Gilleleje, hvor skibs-
rederen skulle 'overvintre' en uges tid, mens VM for
505 stod på der. Vi (Kirsten, Aage og jeg) dampede
fra Fåborg mandag morgen og nåede til Korsør.
Tirsdag morgen besluttede vi at tage turen til Gil-
leleje i et hug. Det gik for motor fra Korsør til Sjæl-
lands Rev. Gaab, men der var ingen vind. Vi skar op*

MESTERSKABERNE

til 80 grader og samtidig kom der vind, 4-7 m/s fra SØ-S. Vi slap for støjen og gled af sted mod Gilleleje med fem knob. Jeg fik pinden fra midnat til 03.15, hvor vi anløb Gilleleje.

Det var sommerens mest fantastiske nat. Tindrende, høj, klar sort nattehimmel med ALLE stjernerne tændte. Jeg så et hav af stjernes kud – nogen sagde senere at det var meteorregn. Hver gang ønskede jeg et og samme ønske. Blot kan jeg desværre ikke røbe det for jer, kære læsere, for så går det ikke i opfyldelse.

(Jette Simonsen, 1997)

I håbet om at beretningstraditionen kan genoplives fik Jette Simonsen det sidste ord.



DISTANCESEJLADSERNE

Af redaktionen

Rundt om i Danmark er der sejlet utallige distancesejladser. Ingen ø er sluppet for at blive omsejlet – måske bortset fra øerne i Vadehavet. Der er sejlet op og ned og frem tilbage. Klubbens blad – Spækhuggernyt – indeholder mange beretninger om distancesejladserne. De kan findes på klubbens hjemmeside. Her er valgt at bringe en beretning fra hver af de to store klassiske distancer: Fyn Rundt og Sjælland Rundt.

Fyn Rundt 1988 blev vundet af D 85. Beretningen om sejladsen er kort og munter. Den er desuden speciel ved at præstationen – at vinde så suverænt – indbragte klassen pokal, der var indstiftet af Dansk Sejlunion: Klassebådspokalen.



I Spækhuggernyt 20 skrev Ortving om Klassebådspokalen: I forbindelse med det årlige seminar for kølbådsklasserne blev de nystiftede pokaler for klassebåde overrakt. Ikke, som hensigten egentlig var, til vinderne, men til repræsentanter for vinderne klasser.

Som bekendt vandt Grampus, D 85, Fyn Rundt i år med så stor marginal, at pokalen var i hus. Pokalen gives til den klassebåd, der banker nummer to i sit klasseløb med den største marginal. Derfor er Grampus' beretning valgt som fortællingen om Fyn Rundt, en distancesejlad, der dengang havde store Spækhuggerfelter med spændende, tæt kapsejlad hele vejen rundt. Noget Grampus gik glip af! De var i mål omkring 5 timer inden nummer to gik i mål!

Fra venstre ses: Hans Jørgensen, Ortving, Sten Hagelkvist og Flemming Hansen.

Som repræsentant for Spækhuggerklassen modtog undertegnede pokalen. På billedet man se hvordan. Hvis mit grin synes lidt svedent, skyldes det, at Flemming Hansen fra X 99-klubben lige har hånet mig, fordi jeg i 1987 påstod, at den pokal aldrig ville blive vundet af en Spækhugger. Dertil var klassens standard for høj!

Gid man lærte at holde sin store mund lukket.

I år skulle det være – vi prøver en tur Fyn Rundt fra Korshavn. I vinterens mørke lægges planerne: Kim, Christian, Svend-Jørn og undertegnede skal være besætning. Christian og jeg sejler op og Kim og Svend-Jørn bliver kørt til Fyns Hoved. På dagen klapper alt. Vi takker for naboskab hos Sækker og Ah-ha og drager til starten. De meldte 0-5 m/s ligner for os 10-15, men et et-tal fra eller til....

I starten var taktikken klar: Først over strengen og blive der. Skipper blev sat til afkøling i et hjørne af cockpittet med uret og Kim startede skuden. Pæn start midt i feltet – hvor er D 65, ham må vi have fat i. Hele farvandet omkring Korshavn trængte til en vejtrølle, det gik mere op og ned end frem. ude i åbent farvand går det bedre, gummistøvlerne lænses og Kim lænses skuden – kun retfærdigt, da det var ham der sejlede vand i starten. Op mod Æbelø diskuteres det om vi skal under land eller til søs. Resultatet bliver et kompromis, hvor vi vender bag Dr Hug, der viser sig at have et kraftigt kvindeligt islæt i besætningen. Det frembringer en diplomatisk krise, idet Christian lufter tanker om at skifte forhyring. I aftes var han blevet forment adgang til ballet på stranden og kun en henvisning til forhyringskontrakten bringer ro i skibet.

Ved Æbelø ligger som ventet en båd med Kims far, der derfra skulle følge sejladsens forløb. Imidler-

tid er båden tilsyneladende øde og forladt, hvilket vi kan se, alt for tæt på Æbelø! Umiddelbart efter Æbelø stagvender vi – man må jo følge trop – og konstaterer at vi stadig holder fin højde og fart. Desværre må vi også konstatere, at vi ikke er alene om det. Olga cykler af sted foran os, kysk og urørlig. Genuaen hales frem fra sit skjul og et hurtigt skift giver pote. Under Røjle Klint nærmer vejret sig 'Spækhugger-snige' forhold og dagslyset forsvinder. I den stille aftenluft følges den fastlagte taktik, kun nager tvivlen, for man har øjnet konkurrenter på Jyllandssiden ved Strib. Har de fundet fidusen? Langs Jyllands kyst under broerne med 10 cm vand under kølen. Små hysteriske bip fra ekkoloddet, skibe i alle størrelser, ca. 400, men de kommer ikke fremad. I Grampus er der meldt 'Hold Kæft Skib' og voksfigurer virker helt livlige i forhold til besætningen. Helt forbi den gamle bro og videre langs Jyllands kyst giver den pote. D 288 bliver den sidste Spækhugger vi ser i denne omgang. Over Strømmen ved Gals Klint, rundt om Kalven og stille og roligt ned mod Stenderup Hage mens dagen gryr.

Ved Stenderup Hage slippes Snævringens strøm og problemer og i morgendæmringens tågefims køres bidevind i svag luft sydover. En Cumulus og en Granada trænger sig på mens vi støt, men langsomt krydser vest om Bågård ned mod Helnæs. Ved Helnæs hjælper Danmarks Radio os med at konstatere

Af Svend Gerner Hansen

at slaget er tabt: Folkebådsfeltet ligger ved Horne Næ, hovedfeltet er foran dette. Trods det truende nederlag fortsætter vi ufortrødent, fattede og lidt blege om læberne, mens vi ihærdigt spejder efter artsfæller. Selv efter runding af Horne Næs øjnes kun enkelte sejle i kimingen, optimismen tager fart og ved Flæsholmskosten monteres en skærings-spiller, selv om ingen spillere ses forude. Nu går det strygende fremad. Vi har en følelse af at sejle i et vacuum i sejladsen. Op dukker en Bianca 107, som vi sejler parløb med ind i Svendborg Sund. I Svendborg Sund bliver passeret af Lars Brædstrup, der med sikkerhed kan udelukke konkurrenter forude. Begejstringen ombord kender ingen grænser og man beruser sig sanseløst i een af Christians øller. Under broen skiftes spiler og den vikles adræt om forstaget, men får derefter lov til at trække til Vindebyøre. Forinden har vi vinket til familie og venner, der trofast er troppet op ved lystbådehavnen. Derefter vises nummer ved kajakklubben i god orden; man melder pænt tilbage fra balkonen. Den noterede tid bliver 15.20. Ud for Vindebyøre går der koks i alting og vi konstaterer, at vi sejler baglæns over grunden. Ved Øregangen er der rivende modstrøm og 107'eren er igen kommet foran. Kampånden vokser og vi foretager 1500 stagvendinger i et forrygende kryds ganske tæt langs Thurøs kyst bag ankerliggere og andet. Lønner er en solid distance til 107'eren, der først tager os i pæn luft efter Thurø

Rev kosten, der passerer kl. 17.01 i strålende solskin. Med melding om torden og nogle sjove skyer futtende omkring os, cykler vi af sted forbi Elsehoved, Lundeborg osv. indtil vinden dør omkring Nyborg Fjord.

Vi har hørt i radioen, at der var to slags sejlere med i sejladsen, sprinterne og gourmet'erne. På denne skønne plet lod vi skiv være skiv og nedsvælgede i den lave sols sidste stråler et måltid, bestående af kylling i asparges, suppleret med cocktailpølser og med ris til (løse og fine), serveret af Kim i bedste stil. Efter det måltid var moralen så slap, at selv vor ven i Biancaen havde forladt os og ikke et – eller rettere kun et – sejl kunne øjnes. For at vise lidt vilje og få fart i båden igen trak vi til søs og passerede Knudshoved i magelig afstand. I det tiltagende mørke meldte næste problem sig: Var der strøm nok på akkumulatoren? Lanterneren virkede lidt søvnig, men det viste sig, at den lige klarede skærene. Før Romsø måtte spileren ned. En stor mørk skygge til bagbord beholdt sin oppe og forsvandt forude. Han havde nok travlt.

Ved Klæben lå der en MHV-kutter, vi lyste på delta-gernummeret, men han virkede som en slumrende kæmpe. Lillegrundsbojens lys dukker op i mørket og dagslyset slører lyset i takt med at vi nærmer os. Det ser ud til at blive et skævt kryds til den røde

kost ved Korshavn. To store slag og vi mangler 10 meter til den røde kost, lige lidt for meget til et Ærø-bostik. Efter rundingen purres alt sovende så mållinien kan passeres standsmæssigt. Ingen vil sætte spiler på den sidste stump vej, så den bliver sejlet som magstur. Uret sagde 03.57.15 ved passage af mållinien og vi hørte dommerskibet videregive 03.57 i walkien – det er ligesom mere lyd på den tid af døgnet. Ind i bugten, til kaj og op i bureauet for at snuse, få glas og meldinger om konkurrenternes placering. Bureaufolkene havde sorte øjne, så store som tekopper, men fandt på lister sikre meldinger om Spækhuggere i Svendborg Sund i perioden 21.00 til 22.00 og ingen før! Lidt høje i hatten spankulerede vi rundt i terrænet, men da der ikke var folk til at kigge beundrende på os, besluttede vi os til at sejle hjem.

Hjemturen foregik i strålende sol og alle var veltilpasse, mætte og dovne. Kim havde atter taget kokkehuen på og serverede kaffe eller te efter ønske, samt ristet brød i overflod. Hjemturens panorama var fantastisk flot med spillere i hundredevis i modlys og til vores udelte begejstring også vores konkurrenter.

Kendingen af den første Huger gav et groft skøn af vores forspring til ca 5 timer, hvilket svarede til den foreløbige liste i mandagens avis.



Ortving fik statutterne ændret senere således at pokalen skulle tildeles den klasse der hurtigst fik fem både i mål. Så vandt Spækhuggerne igen i 1992!! Både Fyn Rundt og Sjælland Rundt med korteste tid for de første fem i mål!! Fyn Rundt var de første fem i mål på 22 minutter, med D 130 som vinder. Sjælland Rundt varede det kun 4 minutter og 45 sekunder! Rækkefølgen: D 31, D 65, D 256, D 142 og D 168.

Pokalernes videre skæbne er redaktørerne ukendt.

Jesper Høegh overrækker Klassebådspokalen 1992 til Ortving som repræsentant for Spækhuggerklassen. Jesper afløste Ortving som formand for DS's kølbådsudvalg.

Af Mogens Hauschultz,
"Rimfaxe" D 32

For nogle år siden lå jeg opankret i Bøgestrømmen ved Viemoseskoven, da en blå Spækhugger sejlede hen til mig. Ombord var Gert Fabricius, selv om båden ikke var D31 Racy, men han mente at have genkendt os, og de kom ombord, og vi fik en lang snak. Han havde det år vundet Sjælland Rundt i fin stil, så jeg fik lejlighed til at lykønske ham, og vi udvekslede så minder. Jeg husker første gang, han var med. Numrene gjorde os jo til en slags naboer, og vi hilste på hinanden før starten. Siden fulgtes vi faktisk ad næsten hele turen. Han var lidt hurtigere, men vi snød ham så ved hjørnerne. Han kom dog først i mål. Senere fandt han uforkammet nok på at sejle stærkt, og vi så sjældent andet end røgen af ham. Under samtalen sagde han, at vi var jo dem, der havde deltaget flest gange, hvad der aldrig var faldet mig ind, men det var da klart nok. De, der var begyndt før os, var jo holdt op, nye kommet til og siden holdt op. Sidste år besluttede jeg også at stoppe, men sådan gik det ikke. Sagen var, at der nu kun var 12 tilmeldte og at flytningen af tidspunktet ødelagde min ferie. Imidlertid så gasterne meget skuffede ud, da jeg sagde det, det var ret beset også deres seneste større sejl tur hvert år. Da vi så også brækkede masten, kunne vi vel ikke slutte på den måde, men måtte tage et år til. 1998 bød på en yderst afvekslende oplevelse, med vel det længste kryds i Sjælland Rundt's historie, næsten til Kalvehave, så vi bliver nok ved nogle år endnu. Måske

kunne man lokke flere til ved at forsøge at fortælle hvorfor. Mange ture har kun efterladt få varige minder, en grundig hoppetur på kryds over Kattegat, sågar helt til Korsør og derpå rumskøds hjem. Andre glemmer jeg aldrig. Det følgende er nogle af disse, mine tydeligste erindringer fra talrige ture Sjælland Rundt. De er ikke baseret på logbøger, så det kan være, at jeg blander turene sammen. Måske kan de også ses som et bidrag til Spækhuggerens historie, men ellers er det nok en række skipperskrøner.

MØDET MED SPÆKHUGGEREN

Jeg må begynde i 1969, hvor jeg var hyret som gast på "Singlan", en flad trækutter af ubestemmelig art på ca 8 meter. Vi var foruden mig, skipperen Finn Hendil og min broder Carl. Det var min og Carls første Sjælland Rundt, medens Finn havde prøvet en enkelt gang som gast, og den står nok derfor særligt tydeligt i erindringen. I Helsingør Havn bemærkede vi en mærkelig båd, der kom ind. Den virkede underligt høj i fribordet, understreget af en sær mørk farve, havde ingen kahyt og var hverken kutter eller spidsgatter. Det var Spækhuggeren, men det vidste vi ikke. Vejret var fint, meget svag vind fra nordvest, men en rivende strøm fra syd. Vi var så snedige at starte ved det yderste mærke, hvilket desværre de fleste havde fundet på, og da strømmen begyndte at snyde de yderste til luv, måtte de naturligvis forsøge at kusstarte. De læ båd holdt derimod på indtil

hele kagen af 300 både var så tæt klemt sammen, at vi lå fender ved fender og håbede det bedste. Rygter vil vide, at en af skolebådene fra Svanemøllen blev tvunget til at rende sit bovspryd gennem hjemmевærns-kutteren. Uffe, som vi senere skal høre om, siger, at det skam ikke er noget rygter. De havde under krigsråbet: "Vi border" formået at rage et større stykke af skanseklædningen af. Det tog en lille times tid efter starten før vi omsider havde fået fri vind.

Det var som sagt kryds i svag luft på fladt vand helt til Gilleleje, som vi nåede ved midnat. Et rent svinheld for Peter Bruun, og meldingerne i radioen fortalte da også, at kapsejladsen førtes af Poul Elvstrøm i en Soling og nummer 2 var Peter Bruun i Spækhuggeren. Dette varede resten af sejladsen. Ved Gilleleje fik vi ret hård vind fra vest og led søsyngens kvaler det meste af natten, bl.a. fordi vi havde en benzindunk, der lækkede ud i bundvandet. Ellers var det en meget fredelig sejlads. Vi havde lånt en spiler af bomuld. En lille trekantet sag, der var syet med 3 cirkulære huller på midten, en mode man åbenbart havde engang, som vist skulle få den til at slippe luften. På det lange slør ned gennem Storbælt blev vi naturligvis hele tiden overhalet, men holdt humøret oppe ved at luffe dem, der kom for tæt på til luv. Vi havde den fordel, at den flade spiler ikke alene tillod os at gå næsten bidevind, men også gav os større og større fart efterhånden som vi

skar op, og det kunne ingen hamle op med. Nogle var meget tungnemme, men kom dog til sidst forbi i læen. Midt i bedrøveligheden sagde skipperen, at han håbede, at vi kom gennem Bøgestrømmen om natten. Da han havde sagt det et par gange, spurgte vi tøvende, hvad han mente med det. "Jo, så er der ingen, der tør sejle". Det vidste han fra Møn Rundt. Han fik sin vilje. Der var opsamling ved Kalvehave. og først ved midnat kom der en let nordlig brise. "Singlan" havde lidt af Spækhuggerens egenskaber i let luft, så vi var snart sejlet fra konkurrenterne. Skipperen beordrede kurs 350°, men jeg svarede, at jeg kun kunne holde 330°. Efter ny granskning af kortet gentog skipperen sine 350°, og vi spurgte ham, hvordan han bar sig ad med at sejle der om natten. Ja, der plejede jo at være en agterlanterne at styre efter, svarede han. Det var der ikke nu, og så satte vi ham til at styre. Faktisk lykkedes det os at navigere hele vejen ud på kryds, og vi fandt alle bøjler undervejs med stavlygten. Det foregik på den måde, at jeg målte ud med en tændstik, hvor mange minutter, vi kunne sejle på hver bov. Således tilpasset at vi efter nogle vendinger endte med at sejle tæt forbi næste kost.

Endnu en pudsig situation skal med. Vi var krydset fra alt og alle op gennem Sundet. Den sidste konkurrent var vel godt en sømil bagude. Da vi rundede Kronborg så vi en mahognifarvet havkrydser med Sjælland Rundt-vimpel liggende for anker inde

i bugten før mållinien. Det kunne vi jo ikke forstå, men vinden døde helt, og efterhånden blev vi overhalet af båden bagved, der sejlede længere ude med fin vind og krængning. Det var den nordgående strøm, vi ikke havde været opmærksomme på, her lærte vi det, og konkurrenten gik over stag forude og krydsede mållinien. Nu kunne vi tydeligt se strømskellet, og jeg foreslog at vi brugte den sydlige vind til at komme ud i den nordgående strøm. Det lykkedes, og vinden blev ganske rigtigt straks nordvestlig. Desværre kunne vi ikke nå ind til linien men førtes langt nord for havnen. Så var det jo bare at krydse ind i idvandet, og vi kom tilbage, men kunne ikke passere mållinien den rigtige vej og ankrede til sidst ved siden af havkrydseren. Der lå vi så i langt over en time, indtil hele feltet kom brasende bag fra med bugnende spillere. Vi havde spildt næsten tre timer mellem Kronborg og mållinien, en rekord som vel kun er slået af den nævnte havkrydser. Da var det blevet mandag aften, Skt. Hans aften, hvor Carl havde lovet sig hjem til fest i familien, og vi begyndte for første gang at småskændes. Undervejs havde vi haft tid til at studere rettelserne til løbslisten, og fundet ud af, at vi var i løb med Spækhuggeren. Den havde ligget i havn i mange timer, som anden båd i mål. Peter Bruun havde valgt at debutere i rigtigt Spækhuggervejr.

Næste år vovede jeg mig rundt i min egen SSA-båd,

en skrøbelig sag fra 1925. I Kattegat hørte jeg pludselig min broder Erik udbryde: "Hva' fa'en, man kan jo ligge og plaffe ænder ud gennem fribordet". Det varme vejr i juni havde fået fribordet til at sprække op, så vandet stod ind i lange tykke stråler. Det må have været godt vejr, så vi slap for at svømme iland

DEN STORE INVESTERING

I 1971 købte jeg så en Spækhugger. Jeg døbte den "Rimfaxe" for at vælge noget nordisk, og jeg havde dunkle erindringer fra "Guldhornene". Det viste sig at være et heldigt navn, mange i min klub tror vist, at jeg selv hedder det samme. Nu kunne man få dem i forskellige farver og vi valgte en rød. Betingelserne for købet var, at vi ville have den leveret tom, altså uden aptering bortset fra hovedskottet, med spillergrej og inden Sjælland Rundt. Vi fik den i Espergærde kl. 17 som starten gik fra Helsingør kl. 19, så det var med at finde ud af, hvad der stod på sejlposerne. Først blev vi lidt forskrækkede over at skulle håndtere den enorme genua, men ellers gik turen meget godt. Vi skulle først anløbe Helsingør, og uvante med båden løb vi for en sikkerheds skyld op på siden af en stor båd. Her blev vi dog straks venligt, men myndigt verftet væk af et antal mænd i blå jakkesæt. Det viste sig senere, at Prins Henrik var ombord. Egentlig synd for ham, for påtvunget et så stort følge af overflødige gaster, var han jo helt afskåret fra at deltage i en båd, der var en smule

sejlsportsmæssigt interessant. Nede i Smålandsfarvandet lå jeg og sov på tværs mellem bundstokkene, da de pludseligt kæntrede med spileren, så jeg lå og rodede med hovedet nedad i min sovepose. Vi havde bundet akkumulatoren til masteroden sammen med en kasse øl. Begge dele overlevede, og det gjorde vi også og endte med at komme i mål midt i Spækhuggerfeltet. Det kunne vi jo ikke være utilfredse med.

I 1972 var det 25-års jubilæum for Sjælland Rundt. Der startede et rekordantal på 670 både, men det blev en katastrofe med ingen vind. Vi udviklede det år en tendens til at tage chancer på en fløj. Når man nemlig så et felt foran i vindstille, var det bare med at gå i en stor bue udenom. Hele vejen over Sejrøbugten var der gevinst længere ude. Efter Røsnæs var vi dog kommet ind i feltet og krydsede uden vind. Da så vi en lang hale af både fare forbi længere ude, og vi satte sågar spiler for at skære derud i en fart, men kom for sent til toget. Som sædvanlig kunne vi høre i radioavisen at Poul Elvstrøm lå forrest i sejladserne, denne gang vist i en Commander. Han havde den rolle i pressen, som broskrabeme senere skulle overtage. Senest hørte vi, at han var ved Stevns. I næste radioavis kunne vi med særskadefryd høre, at man pludseligt havde observeret spækhuggeren "Pondus" D 15 ved Skovshoved, og den blev første båd i mål. Selv var vi vist i det der

kaldes hovedfeltet, omkring et døgn efter. Vinden døde hele tiden ud, men vi fik da omsider en nogenlunde stabil nordenvind op gennem Køge Bugt og Sundet. Ved Nordre Røse meddelte besætningen, at med den tid, det havde taget fra Drogden, kunne vi ikke nå mål inden tidsfristen, og nogen udsigt til bedre vind var jo svær at finde, da denne var den bedste, vi havde haft i over et døgn. Det var nu mandag aften, og de ville gerne på arbejde om tirsdagen. Det endte med, at jeg ved midnat satte hele besætningen af for enden af midterbroen i Sundby Sejlförening, men selv ville jeg prøve at nå i mål. Da jeg kom af sted igen, var det ret koldt, så jeg bandt rorpinden og gik ned for at lave lidt kaffe, også for at holde mig vågen. Det med at binde rorpinden havde jeg faet lidt erfaring med under sejladserne, idet jeg havde siddet og krydset om kap med en anden båd i lang tid uden at kunne sejle fra den. Så blev jeg smøgforlegen og bandt rorpinden for at stoppe en pibe tobak. Da jeg havde faet den tændt, så jeg tilbage og havde vundet over 100 m. Ikke så flatterende for mine evner som rorsmand, men måske en præcis vurdering. Nu tilbragte jeg så natten stående i kahytten med hovedet i lugen, vogtede på vindviseren og gik af og til op for at korrigere. Vinden var rummet, så jeg endte med at holde Ven op. Her mødte jeg en anden Spækhugger, som jeg hurtigt indhentede, jeg havde jo også en betydelig vægtfordel. De fik naturligvis travlt med at justere alt, og

værre og værre gik det for dem. Det må have været sært for dem at konstatere, at den båd, der hævlede forbi gennem læen, ikke havde nogen i cockpittet. Jeg endte i mål 25 minutter før tidsfristen på tre døgn udløb. Der var kun 25, der fuldførte inden for tidsfristen, ja jubilæumsskriftet siger blot 18, men vi er dog enige om, at de ni var spækhuggere, heraf blev vi, eller rettere jeg, nummer syv. Peter Bruun nåede også lige akkurat i mål med den nye Kasket, atter et svineheld.

KENDER DU SPÆKHUGGERLYDEN?

Der var mange år med vindstille dengang og lyden af den sære brusen fra et felt af Spækhuggere, der for af sted på et blikstille hav, blev et kendt og frygtet begreb. Man kaldte det Spækbaggerlyd. Et sådant år var 1977. Vi gik på en let til frisk halv vind gennem Kattegat, men alligevel overhalede vi et utal af både. Således husker jeg, at jeg så en hvid lanterne komme farende imod, og jeg tænkte at det måtte være en motorbåd, der pløjede sig ned gennem feltet, men kikkerten afslørede i mørket, at det var en stor avanceret sejlbåd, der var gået i stå. Måske sov de, eller også var der nogle sære vindhuller. Det var hundekoldt, så vi sad med hue og vanter. Ud på morgenen nåede vi Odden, hvor et stort felt lå i næsten vindstille. Der var Spækhuggere, 10-metere, sågar en katamaran og mange andre. Vi så også en af vore venner fra klubben og sejlede tæt

forbi for at hilse. I spøg tog han fat i vore vanter og trak sig frem, men vi gik helt i stå og det tog mange minutter før vi igen fik styrefart, så jeg blev lidt sur og tænkte, at jeg skulle vise ham. Det var kryds ud til fyret og der stod en generende dønning, men vi satte alle mand ned i læen for at krængningen kunne holde sejlene lidt i facon mens vi styrede en rum middelkurs på krydset. Der var ikke tale om, at man kunne dreje efter vinden med så lidt fart. Efter måske et par timer kunne vi så runde fyret, som nogle af de eneste. Her fik vi spileren op på en skæring, og så gik det stærkt, Resten måtte vente mindst et halvt døgn på at komme videre. I Sejrøbugten lå et større felt næsten stille. Jeg var gået til køjs, men kunne vel ikke sove, for jeg hørte Carl sige: "Skal vi tage den til læ eller til luv?", og jeg stak hovedet op af kahytten og kunne nu se den store Swan Jet fra Dragør ligge med slappe sejl, mens en halv snes mand sad og kedede sig på dækket. Den havde før været en af de første både i mål. Nu havde den tabt sit forspring på fire timer. Idet vi passerede den et par knob hurtigere, lød det muntert derovre fra: "Må vi ikke låne ham, der træder pedalerne?" Små to timer efter var både den og resten af de store både sunket under horisonten med deres enorme spillere, og der var ikke en båd i sigte, så langt øjet rakte. Jeg spurgte besætningen, om de nu var sikre på, at Sjælland Rundt var den weekend. Vi havde overhalet over 1000 både og lå nu helt alene. Ved

Røsnæs samledes vi dog 5-6 Spækhuggere og en H-båd, ført af Henrik Søderlund, som med sin store dygtighed formåede at følge med. Vi fulgtes ad helt til Helsingør. Det mindede lidt om cykelløb, idet nogle pludseligt var langt foran, men senere blev hentet, hvorpå nye stak af. Syd for Kronborg kom vi dog ind på en lang række med vinden foran for tværs. Vi var vist næstsiddst og var sikre på, at nu skete der ikke mere. Det er jo et lunefuldt farvand, og da der kom en frisk rummer, fulgte jeg en pludselig indskydelse og tænkte, at det skader jo ikke at tage lidt højde, og mens jeg skar ind, skrallede vinden for de andre. Nu fulgte en nervepirrende halv time på kryds, hvor man enten fandt en friskvindstribel eller også lå og sejlede 30 grader lavere i svag vind. H-båden var hurtigst i opfattelsen og lå snart langt foran inde ved havnemolerne, men vi havde også haft held til at komme godt foran de andre Spækhuggere. Så rundede Tjalfe pynten på vej hjem, og da de passerede, spurgte vi, hvordan det var gået. Ikke uventet var svaret, at de havde vundet – de vandt jo alting - men de tilføjede: "I er nummer 2". De kunne jo ikke vide, hvor pludseligt og uventet, vi var blevet det eller hvor usikker situationen var, og vi tabte da også kort efter en plads. Tjalfe, D 72, havde det år den tredje hurtigste rene sejltid af samtlige 1600. Vi var nummer syv på ren sejltid. Tredjepladsen fik et underligt efterspil. Vi havde de første år en krydsfok som lille forsejl, men hvad

enten det nu skyldtes skødningen, syningen eller at træpindene var knækkede, så var den nærmest ubrugelig, og vi fik syet en lav genua af Rene Woltemath, en ung lovende sejler fra klubben, som netop var begyndt som selvstændig sejlmager, han havde i øvrigt også syet vor såkaldt store spiler. Da vi kom hjem fra Sjælland Rundt, var flaget på halv i Sundby. Rene, som også havde deltaget, led af epilepsi, og han var stået op om natten, formodentlig for at lade sit vand, havde faet et anfald og var druknet i havnen. Nu var jeg ikke helt tilfreds med faconen på genuaen, så jeg bad Orkan Sejl se på den. Det resulterede i, at jeg ved næste aftenmatch fik smidt et helt nyt sejl ombord, hvad jeg dog ikke mente at have bestilt. Forklaringen var, at den anden var syet helt forkert, dugen vendt den gale vej osv. Men den gode placering gjorde os åbenbart til en potentiel reklamesøjle, så det endte med at vi købte et helt nyt stel sejl til favørpris og fik den lille genua gratis. Samme år fik vi endelig klampet masten fast i kahytstaget, og kloge hoveder anbefalede os at stramme topvanterne tot. Det sørgelige resultat af alt dette var, at nu lå båden nærmest helt stille, hvad enten det blæste eller ej. Tidligere havde vi faktisk en suveræn fart i båden i stille vejr, hvad vi beviste ved et klassেমesterskab i Helsingør, hvor vi krydsede fra 'både Tjalfe og Poul Richard Høj Jensen, som var ude på endnu en skalp i en lånt båd. Det var ikke tilfældigt, vi gjorde det to gange, begge

gange sammen med en anden med et ukendt nummer. Vi var nok begge trimmet helt håbløst, undtagen til det vejr. Anden gang skulle min broder Erik, der dengang var medejer af båden, retfærdigvis styre, ikke helt til min tilfredshed, men vi var første båd ved krydsmærket. På vej ud til slagmærket havde Erik ikke helt fattet, at mærket for sydpå i forhold til landet bagved. Vi formåede ikke at forklare ham, hvordan han kunne se, hvor højt han skulle styre, og til sidst kunne vi ikke holde mærket op på grund af strømmen. Vi ramte mærket og trak det efter os flere meter. Jeg husker endnu, hvordan Poul Richard Høj Jensen i båden bagved rejste sig op i begejstring, men vi skulle jo en tur til rundt om mærket. Det kunne man ikke, vi måtte hele vejen ind til stranden igen og var tredje sidst, to andre må have gentaget fadæsen.

DEN ALTERNATIVE SJÆLLAND RUNDT

I 1978 fandt Sundby Sejlforening på at arrangere sin egen Sjælland Rundt. Det var vel dels for at promovere sig med en større distancesejls, og geografien gav jo ikke så mange muligheder, dels dog også som en slags protest mod, hvad mange opfattede som en voldsom kommerialisering af arrangementet i Helsingør, hvor det endda var blevet dyrt at deltage. Nu kunne man også prale af at sejle Sjælland Rundt "den rigtige vej", for det var jo blevet umuligt fra Helsingør, og det opfattes over-

raskende anderledes at tage turen i omvendt rækkefølge. Det lokkede alle mand af huse i SSF, selv "den gale murer" skulle med i sin gaffelriggede kragejolle. Han brækkede dog masten på vejen over til starten ved Flakfortet. Også "Jasda", en stor bred spidsgatter, skulle med, men den grundstødte efter starten på en af grundene øst for Saltholm, og da de var kommet flot sejlede de til Dragør, hvor de blev nogle dage og drak provianten i fred for kællingerne, som de sagde, mens de fulgte sejladsen i radioen, for at høre hvornår de ventedes hjem. Da det blev en meget lang og vindstille affære, hvor kun 10% af de godt 200 startende kunne nå i mål på 3~ døgn, fik Jasdass besætning altså god tid til at hygge sig i Dragør. Det blev til fire år for denne sejls, og jeg var med alle gange, i 1979 dog ikke med Rimfaxe, som vi var ved at aptere om, så den kom ikke i vandet det år.

FORAN ELLER BAGVED?

I 1981 blev det en sær tur. Vi startede på kryds i let luft ned mod Stevns. Jeg gik til køjs ud på natten for at være vågen til at navigere gennem Bøgestrømmen. Da jeg atter vågnede, var der ikke en båd i sigte, og jeg spurgte Carl, hvor de andre var. "De er bare væk", svarede han med den form for præcision, der ligger til ham. "Ja, hvor væk, foran eller bagved?" "De er bare væk", gentog han, så jeg måtte selv erfare, at de havde sejlet fra alt og alle

mens jeg sov. Erfaringen har lært mig at jeg ikke er uundværlig, de fleste geniale ting foretages, mens jeg sover. Da vi kom til Storstrømsbroen spejdede vi forgæves efter de større både fra Grønsund. Først ved Stignæs dukkede et par 10-metertyper op agter, men vi kom først til kontrolpunktet i Agersø Sund og kunne stolte høre i radioavisen, at vi var første båd ved Agersø. Det var vi nu ikke ret mange minutter, 10-meterne forsvandt snart forud og vi var atter helt alene helt til Gilleleje, hvor vi blev overhalet af to Børresen-10-metere på kryds. Endelig blev vi efterhånden overhalet af en X-79 på vej ned gennem Sundet, men blev altså sjette båd i mål. Trods et glimrende arrangement dalede deltagerantallet støt, og i et forsøg på at forny interessen opfandt man Østersøcup. Det var en tur rundt om Møn, Falster og Lolland. Det var da en fornyelse i ukendte farvande, men det ville jo have været en styg tur i sydvestlig kuling, og ulempen var, at den var lige så lang som Sjælland Rundt. Det blev dog en stille og uforglemmelig tur. Efter starten, der gik i to omgange, mødte vi en Ravage, en slags 10-meter, der stod på grund på Søndre Flint. I en munter beretning bagefter fortalte de, at navigatøren netop havde stukket hovedet op af kahytten og sagt: "Nu ved jeg lige, hvor vi er". Det vidste de andre således også. Denne Ravage fulgtes vi med ned langs Falster, men ved Gedser friskede vinden op, og de overhalede os ved midnat. Næste morgen så vi en

båd bagude, der halede voldsomt ind på os. Først senere blev det muligt at skelne, at det var denne Ravage. Hvad de har foretaget sig i nattens løb, må fanden vide. Vi fulgtes stadig, men i Smålandsfarvandet friskede vinden igen, og de forsvandt forude. Nu er turen gennem Grønsund jo en betydelig omvej, og da vi havde rigget af på Flakfortet, kom Ravagen ind, og deres glade ansigter forvandlede straks, da så det irriterende røde apparat. Jeg fik senere lejlighed til at bemærke: "Den sejlede utroligt stærk, den overhalede os hele tre gange". Præmier er et kapitel for sig - når man får dem!

Til en hyggelig kapsejlad hører en præmieuddeling, og da man i erkendelse af turens længde endog havde etableret et halvvejs mål ved Nakskov, blev det en betydelig høst. En løbspræmie, en overaltpræmie, en halvvejspræmie, og så en til, i alt fire, alle Holmegård-glas. Det ene var et glas i overstørrelse, som det var svært at finde anvendelse for. Det var det ikke denne aften. Nogle foreslog nemlig, at det skulle bruges til at brygge "kander". Det bestod vist af porter, citronvand og snaps. Det blev så sendt rundt adskillige gange og det blev en meget munter aften. Nu var det ikke tilrådeligt at tage bilen hjem, så jeg besluttede at sove i båden. Belæsset med mine fire præmier kom jeg da også ombord, lavede et let svaj ind om undervantet, og rettede for meget op. Desværre var nabobåden ude at sejle, så jeg havnede i karret med præmierne. De

flød nu pænt i hver sin papkasse. Jeg svømmede rundt og samlede dem op en for en mens jeg undrede mig over, at de ikke sank. Næste dag måtte jeg så, uden en tør trevl, iføre mig alene spraglet olietøj og køre hjem i højt solskin. Jeg blev dog ikke stoppet, og da jeg samme aften berettede historien for Niels Peter, klubbens bedste sejler, fortalte han, at han kun kom til porten, så væltede han med cyklen og knuste sin præmie. Det er vist den bedst arrangerede kapsejlad, jeg nogensinde har deltaget i. Alene det at sende en motorbåd til Nakskov for at tage halvvejsmål krævede jo en betydelig frivillig indsats. Alligevel var tilmeldingen næste år for lille til at gennemføre endnu en sejlad.

ATTER I HELSINGØR

Det næste markante år var 1981. Starten gik på kryds i svag svingende vind og en kraftig medstrøm. Hvordan det nu ellers gik til, lykkedes det os ikke alene at formøble en pæn start, men også at blive den sidste af ca. 80 spækhuggere, ja faktisk næsten af hele starten. Vi havde forsøgt at vælge de rigtige ben, men kom efterhånden tæt ind under land, og når vi ville udad mødte vi en flåde af både på styrbord halse, så vi måtte vende ind igen. Intet er vel så galt, at det ikke er godt for noget, og da vi kom til WI-bøjen beordrede jeg kurs nordpå ud i strømmen, og vi passerede stadig nye strømskel. Vi sejlede naturligvis også vestpå, men hver gang det

knøb tog vi længere udad. I spøg sagde jeg til vor ældste gast Robert: "Hva' pokker, der er en isbjørn"; og han vendte sig for at se efter. Inde under land lå et kæmpfelt, der var gået helt i stå, nu var der nærmest ingen vind. Jeg har siden hørt, at man derinde kæmpede sig helt ind på grunden for at undgå modstrømmen i idvandet, ja nogle lå endda for anker, men vi kanede altså af sted med den nordvestgående strøm, og passerede efterhånden hele feltet, som også omfattede de foregående starter. For at det ikke skulle være løgn kom vinden endelig fra NNV og først til os. Vi var kommet på linie med de første under land, men det er jo risikabelt at ligge så langt ude på en fløj. Vi havde frisk vind med slæk på skøderne mod Odden og studerede naturligvis ivrigt feltet i kikkerten. De forreste sejlede fra os, det var jo de store både, men vi skelnede også en gruppe Spækhuggere, der løb fra os. Så slækkede vi lidt ud efterhånden, og kom efterhånden nærmere feltet. Egentlig har man jo heller ikke vundet noget, før man enten passer et hjørne eller er inde i rækken, og hvis vinden gik i syd eller omvendt gav os plat læns til Odden, så var alt hurtigt sat til. Da vi således havde solgt det meste af den ekstra højde, kunne vi se i kikkerten, at de hurtige Spækhuggere var kaskelotter. Ved Odden spidsede vinden, og vi endte med at måtte tage et langt ben udad, mindst 20 minutter, og vi var så tredje Spækhugger rundt, vi lå ganske tæt. Nu fulgte en utrolig spilertur

ned gennem Storebælt i op til 12 m/s, hvor vi på et tidspunkt fik sejlet hele fordækket under vand og havde den nydeligste bovbølge fra begge sider af kahytten. En let lufning fik dog hældt vandet af, men vi fandt ved hjemkomsten godt en spand vand i forrummet, kommet ned gennem luftventilen. Min ældste nevø var med som gast, og han var efterhånden blevet en erfaren ynglingesejler. Han lærte os, at når man havde fået viklet spileren rundt om fokkestaget skulle man blot bomme, så ville møllen dreje den modsatte vej, ganske nyttigt. Vi fulgtes med D 111 Miraculix, og det var ikke så dårligt. Den vilde spilersejladts fortsatte helt gennem Bøgestrømmen, hvor Miraculix nærmest krydsede med spileren mellem de to soldater for at kunne beholde den oppe ud gennem renden og videre over bugten. På et tidspunkt i Øresund troede vi, at vi alle ville slå Aksel Holms gamle rekord, men vinden døde, så vi endte med knapt 37 timer. Vi blev nr. 4, mindre end tyve minutter efter D 65 Knudsen, som vist dermed overtog tronen i Spækhuggerklassen. Det var mindre end det, som vi havde smidt væk ved Odden, og da tænkte jeg, at når vi fik det hele foræret på et sølvfad og alligevel ikke formår at vinde, så gør vi det aldrig.

GÅ IKKE AF VEJEN FOR EN GOD HISTORIE!

Man skal aldrig sige aldrig, og i 1984 gik det anderledes. Her må jeg indskyde, at Robert meldte fra

som gast med den begrundelse, at han ikke kunne sove. Hans lydelige snorken sagde dog noget andet, men han nærmede sig de 70 år, og havde året forinden fået at vide af konen, at han godt måtte sejle med, bare han lovede ikke at gå på dæk. Dog var han nær faldet over bord, da han skulle hale i bomudhalet, og det pludseligt knækkede. Robert var ellers en spændende gast. Han havde sejlet hele livet, først med de gamle skonnerter i Østersøen, siden i konvojerne under krigen. Kapsejladts havde han ikke selv dyrket, men han havde dog været gast hos den navnkundige Aage Sejrbo. Robert var stadig stærk som en bjørn. Når man bad ham stramme ind i fokken, trak han bare, det pjat med håndsving og spil var vel for nymodens. Desuden kunne han fortælle. Et par eksempler skal med. Han sejlede Sjælland Rundt med Sejrbo, og en af gæsterne havde fået øje på en kost og ville finde ud af, hvad det var for en. "Det kan vi sgu se, når vi kommer derhen", lød det tørt fra Sejrbo. En anden af hans yndlings skrøner stammede fra årene som skibsdreng. Det var hårde tider for træskibsfarten, og skipperne måtte sejle alene med en dreng. De var utroligt fedtede med provianten og tanken om fedtede skippere forlod aldrig Robert, selvom han ikke klagede over forplejningen i Rimfaxe - måske havde han også bevaret en instinktiv fornemmelse af, at det kostede lussinger. Efter et år med isvinter lød det bestandigt i radioens farvandsefterretning-

ger: "På grund af issituationen kan afmærkningen i de indre danske farvande ikke forventes at være på plads og i orden". Da det også havde forlydt det meste af maj måned, blev det for meget for Robert, og han skrev et åbent brev til farvandsdirektøren og spurgte om han nu på den baggrund godt kunne risikere at tage på ferie i båden den 15. juni. Om nu det fik dem til at vågne og opdage, at det hvide omkring dem ikke var sne, men bare støv og at det var på tide at vove sig ud med bøjerne, vides ikke, men han fik et beroligende svar, og udsendelserne ophørte.

SÅDAN OVERLEVER DU I 30 M/S

Vi havde i et antal år været 5 mand ombord på Sjælland Rundt, tre til at sejle og to til at sove. Det var ordren, men ikke helt virkeligheden, for tredjemanden om natten tog sig altid en god lur på tværkøjen, og om eftermiddagen var vi så fem oppe og kunne hverken komme frem eller tilbage. Nu var vi kun tre, foruden mig var det Carl og Uffe, som var den mest erfarne. Han var begyndt som underdog blandt særdeles hårde hunde i en W-båd, der sejlede mere under end over vandet, og havde siden deltaget mange år som skipper på sin egen spidsgatter. Vi fik nu min yngste nevø Mikael med som fjerdemand. Han havde ikke megen erfaring, men det skulle han få! Det startede meget fredeligt. Vi plejede at få en fornuftig start, og så gjaldt det jo om at fejre det, inden

vi tabte for meget, så vi tog en Gammel Dansk eller to. Siden blæste det op og Mikael fik glæde af drammen en gang til. Det blevet surt kryds til Røsnæs, og søsygen hærgede. I Sejrøbugten blev jeg afløst. Nu har vi de bedst tænkelige søkøjer, men kunsten er jo at få olietøjet af og klatre op i køjen, før man bliver dårlig. Det lykkedes, og jeg lå der med fred i sindet og hørte søerne brage ned i cockpittet. Godt det ikke er mig, tænkte jeg. De holdt da heller ikke længe, og jeg måtte atter tage over. Efterhånden blev det for meget med stor genua og rebet stor-sejl, men jeg skønnede, at det var bedst at lade de to andre sove. Det gik nu alt sammen, men måske ikke så hurtigt.

Nede i Smålandsfarvandet havde jeg sovet længe og godt, og jeg stod op. Det var frisk spilersejls, så jeg satte mig ud for at få luftet det fugtige tøj med den tanke, at jeg ville lave æg og bacon for at styrke moralen, en sær gammel tradition, vi har. Vi var nær Venegrund og de fandt ud af, at vi måtte bomme, så Carl gik op for at bjærge genuaen. Så kæntrede vi til luv! Jeg sad i vand til livet og Carl på fordækket fandt heldigvis noget at holde sig fast i. Nu gik det hele lidt stærkt, og jeg kan ikke huske detaljerne, men formodentlig bommede båden selv, og spileren viklede sig om fokkestaget. Nå, så skulle man jo blot bomme igen, men spileren lavede nu en ny mølle højere oppe, så bunden var snoet den

ene vej, toppen den anden. Uffe foreslog, at siden spileren var snoet rundt om genuaen, som ikke var kommet ned, kunne man vel få begge sejl ned samtidig. Det var hårdt arbejde for to mand, men det lykkedes. Hvor Venegrunden lå, fandt vi aldrig ud af. Der var udsendt stormvarsel og himlen var blåsort, så jeg udbrød: "jeg er sgu ligeglad med om vi bliver nr. 52 eller nr. 59, for det her har jeg ikke råd til" (jeg er en lidt pessimistisk natur, vi lå vist meget bedre), og beordrede den lille genua, som jeg havde drømt om hele natten, sat ud til luv. Vi lå så og sakkede et kvarters tid.

SÅ KOM VINDEN

Det var meget brat og helt vildt, over 30 m/s. Bådens voldsomme acceleration følte i hele kroppen, som når et fly starter. Da den første forskrækkelse havde lagt sig, kunne vi konstatere, at Carl kunne styre båden, det var jo også en perfekt sejlføring, selvom båden nogle gange truede med at kæntrere til luv. Vi planede med en fart som nok ingen Spækhugger har prøvet, hverken før eller siden. Bovbølgen stod så højt nede ved cockpittet, at man ikke kunne se ud til siderne, når man sad ned. Vi hørte siden at nogen i en anden båd kaldte os "den flyvende hollænder". Men vi gik jo også "i stå", dvs. 8 knob, ellers har det nok været det dobbelte, og fik så mulighed for at se os omkring.

DER VAR TOTALT KAOS

Nogle havde blot en fok, mange blot riggen og en del havde en spiler flagrende vandret ud fra mastetoppen. En påstod senere, at han havde logget 7 knob for riggen. Vi havde været heldige at sætte en sejlføring, som ingen kunne drømme om at eftergøre, simpelthen fordi det var livsfarligt at gå på dækket og fægte med en spilerstage. Alle syntes også, at de havde rigeligt sejl på, så vi sejlede fra alt og alle. Kunne hækstaget virkelig holde? Vi fik rebet stor-sejlet på plat læns, heldigvis havde vi fået afskaffet rullerebet, men fokken måtte blive oppe, til vi kom ind i smult vande efter Storstrømsbroen. Den eneste båd, der kunne følge os, var en Elvstrøm 38. Den gik for fulde sejl, genuaen var jo blot i læ, men stor-sejlet var tilstrækkeligt til at få den store motor-sejler til at plane, et utroligt syn. Den skulle gennem Grønsund og gik på styrbord halse, mens vi gik på bagbord. Vi skulle altså vige, men det var ikke så simpelt, det var jo også begrænset, hvor hårdt vi kunne skære med den sejlføring. Vi skiftedes til at plane, et halvt minut ad gangen, vældigt længe, og når vi var 100 m forude gik vi så pludseligt i stå, og den anden kom farende forbi. Netop som vi skulle til at gå bagom, Måske blev vi efterhånden tvunget så langt på den gale bov, at vi et øjeblik kom langt nok bagud, til at jeg turde skære op bagom, og det gik godt til alles lettelse. Der var udsendt opfordring til at søge nødhavn, men det blev pointeret, at der

stadig blev taget både i mål. Det var vel naturligt at løbe ind i Kalvehave, men da der var 20 på vej ind samtidigt vestfra og lige så mange østfra, der var vendt om, turde jeg simpelthen ikke rode mig ud i havnemanøvrer i det vejr, og satte min lid til, at vi havde en agten for tværs op over bugterne, så vi kunne løbe hjem til Sundby. Det skulle senere belønnes, at jeg var et pjok.

Vi krydsede nu op langs Viemoseskoven blot for rebet storsejl, tilstrækkeligt til at sejle dækket under vand, og regnen piskede vandret ind i ansigtet, så det var svært at se og at navigere. På et tidspunkt gav jeg ordre til at vende, men Uffe begyndte at falde af i stedet, han ville vist helst tilbage. Vi fortsatte dog, og fulgtes med en H-båd eller måske var det en 806. De havde haft en spiler hængende i toppen i snart tre timer og besluttede at sænke den i havet med fald og det hele efter firekosteløbet. Den bjærgede vi, for en spiler samler så meget luft, at den ikke synker ret hurtigt. Fin og ny var den, men flænget i toppen. Havde de besluttet at sænke den i havet på lænsen, kunne de selv have sejlet hen og bjærget den, men den løsning står jo ikke i lærebogen. Vi gav den siden til North Sails, som havde syet den, og der var nummer i, men om den kom tilbage til ejermanden, ved jeg ikke. Fokken kom op igen, og det gik nemt over Fakse Bugt, men ud for Stevns kom der nogle ordentlige rivere, så båden skar op og roret svigtede, en bekendt svaghed ved Spæk-

huggeren. Det gik dog videre uden problemer, vi havde det relativt roligt over bugterne og besluttede at følge banen øst om Saltholm, og ikke blot hjem under Amager. Ved Drogden var bølgerne dog tre meter høje; mure af vand, der kom væltende. Det red vi pænt af, indtil en særlig kantet sø pludseligt kæntrede båden, og i stedet for at sidde ned blev vi rejst op med fart forover og udsigt ned i det frådende hav i læen, nær slynget ud af båden. Heldigvis fik vi begge fat i noget, men vi så forskrækkede på hinanden og besluttede, lidt ulogisk, at tage storsejlet ned. Nu mørkede det, og der var ikke rart ved Saltholm. Jeg gav ordre til Carl om at styre 60°, indtil vi nåede fyrlinien, der i det mindste kunne lede os lidt ad vejen. En H-båd lidt til luv lokkede ham dog, og han styrede 45° hver gang jeg så efter. Det skændtes vi om mange gange, indtil vi ret forude i halvmørket så en båd med blafrende sejl og en krængning på 45°. Han stod åbenbart på Søndre Flint, og hvis blot vinden gik lidt mere i syd, ville han få den høje sø ind og være i livsfare. Nu fungerede han som et perfekt sømærke. Så kunne Carl omsider finde ud af at falde af. Vi kom vel forbi Saltholm og skulle sejle bidevind ind til Sjælland. Sejlføringen var jo tosset, med blot genuaen, en voldsom belastning af masten, da den ikke havde støtte på midten, og søen var om ikke høj så dog meget krap. Desuden var det koldt, og Carl, som ellers er blandt de sejeste, bad snart om at blive afløst ved roret. Vi

andre sad og lunede os i kahytten. Vi nåede kysten, fik storsejlet op igen, og det gik nu i smult vande nemt til Helsingør.

VI VANDT SGU'!

Da vi havde passeret mållinien, slog vi et slag indad for at komme i havn. Så lød det fra dommertårnet. "Velkommen igen Rimfaxe", og en lang pause, hvor jeg tænkte, at nu diskvalificerer de os for at krydse mållinien to gange, men fortsættelsen lød: "Så vidt vi kan se, er I første Spækhugger i mål". Klokken var halvfem om morgenen, og vi var for trætte og for overraskede til egentligt at blive glade, vi havde jo heller ikke sejlet kapsejlad i over et halvt døgn, men blot prøvet at overleve. Hundesultne var vi også, provianten var næsten urørt, og vi varmede nogle dåser inden vi krøb til køjs. Sandt var det, vi havde vundet Sjælland Rundt, og egentlig i en pæn tid, sammenlignet med H-bådene, godt 40 timer. Kun fem Spækhuggere sejlede direkte i mål, andre havde nok været i havn et døgn, til vinden løjede til kuling. Der var en tolvte præmie til den sidste, han nåede i mål 13 sekunder før tidsfristen på 84 timer.

HVORFOR IKKE TIL LYKKE?

Næste nummer af Spækhuggernyt bragte en artikel om Sjælland Rundt. Naturligt nok handlede den om kapsejladsen, der blæste væk. Den sluttede dog med en hånlige bemærkning om, at forfatte-

ren, som vist stod bestyrelsen nær, var gået i nød-havn i Rungsted i en tid, der mageligt kunne have givet ham førstepladsen, hvis han havde fuldført. Ikke det mindste forkølede tillykke, endsige navns nævnelse, rakte hans storsind til. Hvad skulle det nu til for? Her stillede vi trofast op år efter år som slagtekvæg, som sejrherren kunne rose sig af at have slået, mens vi måtte nøjes med en træplade med messing, som fortalte, at vi var i den bedste femtedel. En syttendepræmie har vi sågar, ikke det stolteste trofæ i samlingen, men hvem kan vinde sådan en nu om dage med kun 15 tilmeldte? Ret kryptisk var hans bemærkning også, der var jo ingen tidsangivelse eller andet. Lad gå med, at han ærgrede sig og at vi som før nævnt nok ikke var blandt de førende, da stormen kom. "Knudsen" var nok foran, men mistede masten og var ved at udløse en ny søkrig med Sverige, en historie, som han måske en dag vil fortælle lidt mere om. Racy var selvfølgelig sejlet hjem til Stege. Nå, forfatteren ville måske påstå, at sejladsen var afblæst, han kan jo have hørt dårligt efter, og så gået i havn i Rungsted ligesom jeg ville gøre i Sundby, men så havde han vel ikke fulgt banen øst om Saltholm om natten, og hvad skulle så tiden fortælle? Han kan jo også have fulgt banen og være blevet så forfærdet over at komme ind til Rungsted i smult vande og en ganske almindelig kuling på halvvind, at han har søgt nødhavn i stedet for at tage den sidste lille

bid med. Helt sandsynligt er det vel ikke, men det må han nok selv svare på. Dette sure opstød ville jeg vel have sendt dengang. Det blev ikke til noget, man skal ikke bede om ros. Vi havde blot fuldført i et vejr, som næppe mange har sejlet i hverken før eller siden, en bedrift i sig selv, uanset placeringen.

I MAGSVEJR BLANDT AMATØRER

De mange magssejladser i de forløbne år havde næsten gjort Sjælland Rundt til en folkesygdom. På det højeste var vi 96 Spækhuggere. Nu vendte det, først gradvist senere voldsomt. De mange deltagere omfattede naturligt nok også mange urutinerede. Det kunne gå om dagen, men om natten kunne man opleve sære ting. Således - husker jeg et kryds i svag vind i Storebælt, hvor man jo måtte holde godt udkig. Da kom en båd på bagbords halse, men den viste snart både rød og grøn lanterne og passerede os i læen på præcis modsat kurs, som den fastholdt længe efter at have passeret. Så måtte jo mindst en af os have misforstået noget. Det var nu også før alle havde flet Windex og en toplanterne til at belyse den.

MED SOLEN BANKENDE NED

Et af disse stille år havde vi haft et koldt forår og en kold nat over Kattegat. I Sejrøbugten blev det lunt solskin fra morgenstunden og vi fik skjorterne af. Hen ad middag var vi så blevet røde, og måtte

have tøj på i varmen. Solen brændte ubarmhjertigt til klokken ni.

Det var et af de år, hvor vi "sejlede i en stor bue udenom", når nogen lå stille. Således kom vi til Agersø Sund og så en stor flåde ligge i vindstille. Så besluttede vi at sejle uden om Agersø, hvilket vi gjorde sammen med en Triton, en lidt større båd af krydsfiner. Vel kommet rundt om øen kunne vi se, at de forreste inde under land havde fået vind, så vi tog et ben ind til dem, men endte godt tilbage i rækken. Det fortrød vi snart, og stak igen til søs. Her lå vi hele eftermiddagen, nu for spiler. Solen brændte ubarmhjertigt, og søgte man i skygge i kahytten, var der forfærdeligt varmt, det føltes som at ligge på en stegepande. Jeg sad med en plastpose om hånden og styrede, forbrændt selv på hænderne. Siden da har garderoben altid omfattet hvide bukser og en hvid skjorte. Omsider kom vi til Knudshoved og havde sejlet fra hele feltet inde under land. Ved aftenstid nåede vi Storstrømsbroen, hvor der var opsamling. Vi var nogle Spækhuggere og den omtalte Triton. Hele natten gik med at hale spiler op og ned, mindst hundrede gange, ikke at det hjalp, men vi vidste, at den der først fangede vinden kunne få et afgørende forspring på et øjeblik, langt hurtigere end i regulær vind. En anden effektiv metode var ofte i al stilhed og ly af mørket at luske frokost ankeret ud oversiden. Vi prøvede, men der var ingen strøm. En af Spækhuggerne sejlede tæt forbi og

spurgte, om vi ikke havde lidt rugbrød tilovers. Vi havde rigeligt, og de ”kvitterede med et par pilsnere. Der blev vel omsider lidt vind at sejle i, men så ved Langø døde det igen helt. Nu var de blevet møre i Tritonen og startede motoren, og vi forstod dem, men havde jo ikke muligheden. Sært nok kom vinden straks efter, og vi passerede den på skæring med spileren, og han måtte selv sætte spiler for at følge med. Den vind holdt helt til København. Surt må det have været for dem.

HVO INTET VOVER

Når man satser, er der jo også en risiko for at tabe. Et år lå vi således på kryds i Køge Bugt sammen med Miraculix, D 111. På vej over mod vestsiden af Saltholm lykkedes det ham pludseligt at tage alle de rigtige vendinger, og vi kom langt bagefter på et øjeblik. Han fortsatte over mod et større feltovre ved Sverige, men jeg var blevet sur, og forsøgte i stedet at satse på Sjællandssiden. En hel lang eftermiddag fulgte nu i næsten vindstille, og når vi fik lidt vind, gik vi da også fremad i forhold til det store felt, men det varede aldrig så længe. Det endte med, at vinden kom først på svenskesiden, Miraculix blev vinder af Spækhuggerklassen, vi blev nummer nogleogtres.

Der var nu også år med hård vind. Et år kom vi således til Sejrøbugten på kryds i grov sø og godt sejlet agterud. Her kan søen være meget

hård. Således mødte vi engang en båd, der lå på bagbord halse, som dog syntes at passere pænt foran. Men nej, den løb pludseligt ind i en høj sø og kom ikke over, med gled baglæns ned igen. Den gik vi klogeligt agten om. Nu passede vinden netop til, at man kunne tage et langt ben inden om Sejrø, så det besluttede vi. Lange timer i nattemørket fulgte, men på fladt vand. Det nervepirrende var, at hvis vinden blot drejede lidt, så ville vi tabe alvorligt. Det gjorde den ikke, vi holdt pænt ned på kostene og vendte ud mod Røsnæs, som vi netop ikke kunne holde op, atter i læ for søen, og da vi omsider nåede ud til pynten mødte vi en Spækhugger. Det var Miraculix, og så vidste vi at den var hjemme, de andre havde ligget og banket pæle hele natten. Vi var tredje spækhugger ved Røsnæs, men mistede senere noget., I 1990 var der spilerstart. 10-15 m/s På plat læns. Jeg sad som sædvanligt til rors, og vi kom i pendulsvingninger, som jeg aldrig har formået at håndtere. Her lå vi desuden så tæt, at vi stort set ikke kunne manøvrere. Det blev ved truslen et par gange, men til sidst kæntrede vi til luv, og med den store fart og spileren nede hos rødspætterne, som bremse, blev det meget grundigt. Vi sad ikke i cockpittet, men lå og svømmede på åbent vand. Heldigvis havde vi alle fået fat i noget at holde i, så vi var stadig fire ombord, da båden endelig rejste sig. Heldigvis er en Spækhugger også konstrueret således, at vandet ikke løber ned i kahytten,

selv ved 90 graders krængning. Den kraftige spiler holdt til det, men spilerstagen knækkede. Selvom vi egentlig sejlede ret godt det år, kunne vi naturligvis ikke følge med, da det endte med læns i let luft fra Smålandsfarvandet til Helsingør, så vi blev ustandseligt overhalet.

HVORFOR IKKE BRUGE STENMOLEN.....

For nogle år siden kom vi til Helsingør hen ad midnat sammen med en større klynge både. Det var hård vind fra NV, så vi krydsede ind for storesejl som så ofte før. Lige inden for molehovedet til højre lå til vor undren to både fortøjet op ad stenmolen, et ubekvemt sted at parkere. Båden foran gik over stag og vi måtte følge, men her kom en større båd ind for motor. Den havde tydeligvis allerede glemt, at den for lidt siden var sejlbåd, så jeg løb lidt i vinden for at undgå kollision, der var jo også plads nok. Men da jeg lidt senere skulle over stag ude ved stenmolen, havde jeg åbenbart tabt for meget fart, for båden ville ikke over stag. Et lille kort forsøg mere var der plads til, men det lykkedes naturligvis heller ikke, og så var det bare ned med sejlet i en fart, og straks efter lå vi uden på de to andre på stenmolen. De var utroligt hjælpsomme, de må jo have gjort det samme selv, men et er at ligge op ad en stenmole i hård pålandsvind, et andet at have to andre til at trykke på, og alligevel ingen sure minner. Nogen tid senere vurderede jeg, at hvis vi fik et

godt skub, så kunne vi løbe udad havnehullet for riggen. Som sagt så gjort. Carl var som sædvanligt alt for ivrig i sin hjælpsomhed, han var hoppet ned på en stor sten agter for at skubbe på, men gled, og vi havde nær efterladt ham svømmende i havnen. Vel ude af havnen mødte vi en stor sejlbåd, som vi bad trække os ind. ”Næh, vi kunne kraftedme bare hente vores påhængsmotor nede fra kistebænken ” lød det kontante svar! Sådant havde der nu aldrig siddet på Rimfaxe. Naturligvis kunne vi bare sætte sejl og prøve igen, men tanken om, at det kunne gå galt, var for stærk. En gang var flovt, en gentagelse ville være uforskammet overfor de andre, så vi sejlede direkte hjem, selv om klokken var 2 om natten. Imens vi funderede over de advarsler, der hvert år stod i sejladsprogrammet mod at anløbe Nordhavnen for sejl i hård nordvestlig vind, og den tilføjede opfordring til at lade sig slæbe ind samt anmodningen til både med motor om at være behjælpelige.

LIDT FOR MEGEN DRAMATIK

Rimfaxe har nu sejlet Sjælland Rundt 27 gange fra Helsingør og tre gange ”den rigtige vej”. Det er lykkedes at gennemføre hver gang bortset fra 2 de seneste år. Første gang opdagede vi kort efter Gilleleje, at et undervant var ved at trevle sig op ved terminalen, så vi vendte om og gik ind i Gilleleje havn. Her fik vi ringet til Peter Bruun, som velvilligt lovede os, at vi kunne hente et nyt undervant lørdag

formiddag, og derved kunne vi så få en weekend-tur til Kullen ud af det, nu vi var kommet af sted. Anden gang var i 1997, og det blev noget mere dramatisk. For kun anden gang i alle de mange år kunne Sjælland Rundt startes sydover. Vi fik kludret grundigt i den stærke nordgående strøm, begyndende med, at vi kom hele 5 minutter for sent over linien, og vi kunne senere konstatere, at vi havde tabt en hel time allerede ved Drogden. På vej over Køge Bugt fik vi dog glæde af vort hemmelige våben, en lille skæringsspiller af meget svær dug, som vi kan bære, når de andre bliver nødt til at bjærge deres, uden frygt for at rive spileren i stykker. Det kneb ganske vist lidt med at holde Stevns fyr, og vi skar også op af og til, men vi trak så voldsomt fra de både, vi havde ligget ved siden af, at det ikke kunne tabes igen, når blot vi bjærgede spileren lige rundt om fyret. Det blev altså strategien, og jeg gik til køjs for at være frisk til Bøgestrømmen. Her lå jeg så trygt, selvom de væltede lidt, indtil jeg hørte et ordentligt brag efterfulgt af nogle stille eder og så komplet stilhed. Jeg tænkte, at der var knækket et spilerskøde, kom ud af køjen og stak hovedet op ad lugen. Det var langt værre, der var ingen mast! Det var hækstaget, der var gået, ja nøjere beset var det wiren i muskelboksen, der var knækket, og så bøjede masten først en god meter over dækket, for siden at brække lidt længere nede. Her er det vist på sin plads med en længere parentes:

ADVARSEL:

Det er nødvendigt at gennemgå sit hækstagsarrangement kritisk, hvordan det end er udformet, også selvom, eller måske snarere ikke mindst, hvis, det har virket i mange år, vores f.eks. i stormen i 1984. Senere gennemgang viste, at wiren var knækket ikke direkte ved terminalen, men nogle centimeter under, hvor den på den anden side aldrig havde været bøjet eller kunne være slidt, så det måtte være metaltræthed. I diskussionen med John Mast om, hvordan man kunne sikre sig bedre, kom det frem, at den bløde løbende wire i muskelboksen kun havde den halve brudstyrke af den stive stående rig, som havde en brudstyrke på ca. 4 ton. Jeg foreslog så at gå op i dimension, men det krævede en større diameter af det hjul, som den løb rundt om. Diameteren på hjulet skulle være 10 gange wires diameter. Jeg endte alligevel med at bestille en 6 mm wire, som dog havde en halv gang større brudstyrke. Mange har nok stadig sådan en muskelboks og har problemer med, at den klemmer sig fast indtil gnidningen i hjulene bevirker, at trækkene bliver meget større i den side, man trækker fra, så akslen kanter. Løsningen er at tage et eller to hjul af på hver aksel og sætte nogle skiver mellem de resterende hjul, gerne sådan at momentet bliver mindst i træksiden, så fungerer det fint. Det er blot nødvendigt at forny wiren med års mellemrum, selv om den ikke viser tegn på slid eller ælde. Mange har i

stedet en hanefod, og så haler de jo med dobbelt part, men de skal også sikre sig, at blokken har et tilstrækkeligt stort hjul, og at den i øvrigt har den fornødne brudstyrke. Også de skal nok forny wiren. Det er nemlig et forfærdeligt rod at brække masten, selv her, under forholdsvis fredelige forhold.”

TILBAGE TIL HISTORIEN

Vi sejlede med’ stor genua og spiler, med vind lidt agten-for tværs og måske 10 m/s. For at undgå, at båden skar op, blev storsejlet slækket helt af i pusten. Bagefter er det jo nemt at se, hvordan situationen kunne være reddet, hvis blot nogen havde opfattet det i tide. Mikael havde hørt en knirken, da wiren begyndte at briste, og havde han blot set efter, kunne båden jo løbes i vinden, storsejlet hales hjem, så det kunne støtte masten, og spileren bjærges. Siden kunne man så bjærge genuaen og bruge faldet til at lave et bakstag. Vi kunne da nemt være sejlet hjem. Nu lå hele masten lodret ned i vandet, og båden rullede forfærdeligt, fordi der ikke var mast på. Det første vigtige var derfor at finde livlinerne frem, og så blev sejlene bjærget op fra dybet, et for et. Til sidst blev også masten bjærget op på kahytten og bommen taget af. Vi begyndte så at forberede en nødrig af spilerstagen, samt at fundere over, hvor vi kunne søge havn. Nærmest var jo Bøgeskov, men det kunne nok ikke lade sig gøre. Her skal det siges, at flere både var sejlet tæt forbi

og havde spurgt, om vi var i nød og om nogen var faldet overbord eller kommet til skade, og vi havde svaret, at alt var under kontrol, så de fortsatte. LA-krydseren ”Knirke” havde dog gjort sig den umage at ringe til Helsingør, for at få dem til at sende assistance. Svaret var, at det kunne de ikke, og de bad i stedet ham selv om at assistere. Derfor kom de snart efter tilbage og tilbød at slæbe os til Køge. Det var svært at sige nej til, selvom det var synd for dem, idet de havde glædet sig til for en gangs skyld at fuldføre. Nu måtte de opgive uden egen skyld. Efter nogen vanskeligheder fik vi et tov over. Vi kunne jo ikke komme for nær hinanden, og vigtigt var også, at de ikke fik tovet i skruen. Mine brødre har for 25 år siden brækket masten i Køge Bugt og blev trukket i havn af en hjemmeværnsskutter. Det var en dramatisk affære, hvor forklampen blev revet ud af dækket, og Carl måtte sidde og styre trossen, i ført et par arbejdshandsker, som de dog hensynsfuldt havde smidt ombord. Det skyldes, at de har en ide om, at man skal sejle mellem otte og ti knob. Her blev vi trukket af en sejlbåd med blot fire fem knob, og det var fredeligt. Eneste dramatiske situation opstod, da jeg ville etablere en nødlanterne, det var min ankerlanterne, en pinolpære loddet til en ledning, som jeg nu ville binde fast på ”mastetoppen”. Den ene hånd skulle bruges til at holde sig fast, og det var svært at binde med blot en hånd. Netop, som jeg tog den anden hånd til hjælp, lavede

båden en af de hurtige rulninger, som den manglende mast bevirkede, og jeg var nær røget overbord. Det endte dog godt, og velankomet til Køge, hyggede vi os nogle timer med Knirkes besætning. Da vi vågnede næste morgen, sagde Uffe: "Jeg har fået en genial ide". En foruroligende indledning, men han fortsatte: "Her går jo S-tog hjem, så vi kan tage hjem efter en bil, hente påhængsmotoren, og så sejle hjem for den". Jeg havde omsider anskaffet en brugt påhængsmotor, og havde gode, men meget få erfaringer med den, og da jeg nødtigt ville slæbes i havn en gang til, var jeg lidt skeptisk. Havet var dog roligt, og da også vejrudsigten lovede stille vejr, blev det besluttet. Min nabo hjemme i havnen havde belært mig om, at man sejlede 2 sømil på 1 liter benzin, så jeg målte afstanden med rund hånd til 60 sømil (der kan næppe være meget mere end det halve), altså 30 liter, som jeg rundede op til 40. De kom senere for en sikkerheds skyld tilbage med 50, men vi brugte kun ca. 13. Mens Uffe og Mikael tog hjem, skulle Carl og jeg rigge masten af, tørre sejl og pakke dem i poser, og i øvrigt gøre alt klar. Desuden skulle jeg ringe til familien, til Helsingør og til forsikringselskabet. Man undrer sig over, at telefonboksene bliver hærget, men når man har prøvet tilstrækkeligt mange gange, at putte 2 kr. i automaten og så observere, at det koster præcis 10 øre, at få at vide at der er optaget, således at det bliver lige så dyrt næste gang, så kommer lysten

unægteligt op i en. Knap var jeg omsider kommet igennem, også til Helsingør, og vendt tilbage for at assistere Carl med at finde diverse specialværktøj, før en journalist og en fotograf fra Berlingske Tidende troppede op og høfligt spurgte, om det var os, der havde knækket masten, og om de måtte stille nogle spørgsmål. Det måtte de naturligvis gerne, og de indledte med: "Var det ikke et forfærdeligt hårdt vejr?". "Næh, det var såmænd ikke så slemt", svarede jeg, i overensstemmelse med sandheden. Det medførte en længere pause, måske var det det eneste spørgsmål, de havde forberedt på vejen. Men med svaret behørigt noteret ned, ville de da så gerne vide, hvad der skete, og jeg fortalte, at vi førte fulde sejl og spiler, da hækstaget brast. De havde ingen anelse om, hvad en sejlboat var, og jeg forsøgte at forklare, hvor hækstaget sad osv., men alt gik så langsomt, og jeg var jo lidt stresset, så jeg foreslog dem at tage et billede af båden. De skyndte sig så at tage billeder af en stor motorsejler, der var ved at rigge til, og jeg måtte forklare, at min båd var den lille æggeskal bagved, med mastestumpen. Så foreslog jeg dem at tale med Carl, mens jeg kunne få overblik over alle de stumper af rig, sejl og brugt værktøj, der i mellemtiden havde bredt sig over et større areal. Han var behjælpelig og fandt så på den geniale ide, at de burde tale med vore redningsmænd, og således fik de da til sidst skrevet en for udenforstående helt fornuftig

artikel. Jeg blev fremstillet som lidt vranten, måske fortjent, men værre var, at mere eller mindre misforståede oplysninger, blev sammenskrevet og fremstillet som direkte citater, en skrækkelig og meget udbredt uvane i pressen. Således begyndte min første udtalelse: "Det blæste med kulingstyrke ...". Det havde jeg dog netop ikke sagt. Vi kom vel hjem til Sundby og havde atter haft en oplevelse, ganske vist af dem man helst havde været foruden, ikke mindst på grund af de følgende trængsler. Således var det meget usikkert, om jeg kunne få en ny mast, inden John Mast lukkede ned for ferie. Forsikringen dækkede, men selvrisikoen var indeksreguleret, og mast og rig kun dækket med 20% af forsikringssummen. Da vi havde så mange genanvendelige stumper, gik det dog alt sammen, og jeg fik alligevel en sommertur med min lille søn. Da først det hele var vel overstået, så var erindringen trods alt koncentreret om det gode kammeratskab og hjælpsomheden og det var jo dog en oplevelse.

I min alder er fornemmelsen af gentagelse vist det værste, som når indkøbsvognen i ISO næsten selv finder vej rundt ved provianteringen, eller når båden som en gammel hest selv finder vejen rundt. Her er vi nok ved det centrale i Sjælland Rundt for mig: Det har i mange år været indledningen af min sommerferie, og når vi er kommet rundt, med alle de trængsler, skuffelser og eventuelt store glæder, som det har medbragt, så er alt, hvad der gik forud,

så langt væk, at ferien virkelig er begyndt. Vi lægger naturligvis ud hvert år for at vinde, men må jo tage til takke med en mere beskedne placering. Sejlene har for længst nået pensionsalderen, er stadig fra 1978, og den store spiller, som det var meningen at investere i, da vi først havde den lille solide til at skåne den med i hårdt vejr, ja den blev der heller aldrig råd til. Desuden har vi også selv snart nået pensionsalderen, og her er ikke engang penge tilstrækkeligt. Træning bliver det heller ikke til, vi sejler næsten ikke kapsejls mere. Alligevel er det hver gang en oplevelse, så lad os igen blive nogle flere. Der er jo nu også en ny generation af ejere på vej. I årenes løb er folk endog kommet langvejs fra for at deltage. Således bornholmeren, som vi lærte at kende et år, da vi på grund af vindstille først var kommet til Helsingør ud på morgenen om fredagen, men vi skulle heldigvis først starte om eftermiddagen. Kl. 8 bankede det på dækket. Det var bornholmeren, der frejdigt bad om at låne en kasserolle, så han kunne koge æg, eller var det kaffe? Han var sød og rar og lidt usædvanlig. Han var kommet fra Tejn singlehanded, ventede nu på gasterne til Sjælland Rundt, og skulle vel også hjem igen, åbenbart uden at tynde båden med overflødigt køkkentøj. Vi bandede ham langt væk, medens vi forgæves søgte at sove videre, ustandseligt forstyrret af højttaleren.

Flere Spækhuggersejlere kastede sig frygtløst ud i forsøget på at fuldføre Sjælland Rundt. Her følger en række øjenvidneberetninger om, hvordan livet så ud fra en Spækhugger den weekend i juni, hvor vinden gjorde sit bedste for at taget modet fra enhver gæv sejler. Citaterne er taget fra Øresunds-kredsens mailingliste.

Christian fra Snabelskoen II, DEN 505:- Før starten i Helsingør trådte først jeg - så hele den stolte besætning på Snabelskoen II - op på broens gelænder for at orientere os over startfeltet, som man kunne se skiftevis blafrende, drivende og kæntrende ud for havnehullet. Vi så på hinanden med en alvorlig, indforstået mine, tog et dybt greb i bukselommerne og besluttede, at det var tid. - Vi ville lave en læ kusestart ude i strømmen, men undervurderede alligevel denne, så vi knapt kunne holde startbøjen. Vi endte med at få bøjen på den rigtige side, men hang på kæden med rorfinnen. Det gav et ubehageligt skrald fra bunden af båden, og vi var fri. Efter strafmanøvren var vi nok på en 10. plads, men endnu ikke hægtet af. - Ned igennem Sundet valgte vi at rebe ud, da blandt andet 78 havde bedre speed med fuld storsejl, men ellers lagde vi den helt ned på vores meget lange løjgang, og så ellers konstant en mand på storskødet. Lidselinen i begge sejl sprang konstant op, så agterligene tæskede rase. Jeg sad med pinden oppe på brystet, og vi

halede langsomt ind på de to svenske både, og til sidst også 123 og 189.133 og 243 var gået øst og sakkede bagud - endnu.

SPÆRRET INDE I KAHYT UNDER STORM

Huggerfeltet lå pænt samlet ned over Køge og Fakse bugt, selvfølgelig med forskydninger og interne konkurrencer som sig hør og bør. Men det er ikke det, der fylder mest i Christians (DEN505) videre beretning: - I Køge bugt var der kommet lidt mere rytme i miseren, og jeg ville tage en time på køjen. For at vi ikke skulle få vand ind, havde vi sat lugen i, og for at den kan lukkes, skal den låses. Så smart er det. Så drengene låste efter mig, og jeg forsøgte at hvile mit legeme, på hvad der synes at være ryggen af en olm rodeoty. Jeg vil ikke påstå, at jeg sov, men jeg kom i hvert fald ud af køjen, da båden på det nærmeste kæntrede. Jeg kiggede ud af de duggede ruder og så regulære hagl straffe os. Derefter kunne jeg høre en hektisk aktivitet og bommen, der faldt ned på cockpitarmen. Jeg bankede på lugen for at komme ud og hjælpe, men ingen hørte mine signaler. Drengene var i færd med at tage storsejlet ned, sejlene larmede, og vinden peb, så jeg måtte pænt buldre videre et kvarters tid endnu, før jeg blev låst ud. Jeg kunne dog trøste mig med, at jeg var tør. Det var først fra Bøgestrømmen og videre frem, at tingene udviklede sig rigtigt problematisk for flere af deltagerne.

Sammenskrevet af redaktionen

Anders fra Sytten (DEN 17) fortæller: - Da vi var kommet frem til Farøbroen, var der godt nok tryk på! Og til min forundring havde vi problemer med at tømme cockpittet for vand i vendingerne. Vi var blevet tunge. På den anden side af Farø, hvor vandet ligger mere åbent, tiltog vinden. Det bevirkede, at skipper spurgte den øvrige besætning, hvordan de oplevede situationen. Sammen blev vi enige om at søge havn i Vordingborg. Marie blev udpeget som navigatør og gik ned om læ for at orientere sig på søkortet. Marie trådte ned og stod chokeret i vand til knæene! - Der var rigtig meget vand, og panikken var kortvarigt ved at brede sig. Vi holdt hovedet koldt og kom i havn. Det viste sig, at lugen i hækken af cockpittet var gået løs, og vandet var løbet den vej ind, men desværre uden at vi rigtigt havde set det, for det var mørkt. - Og hvad har Sytten lært af den oplevelse: At lugen på Sytten - og måske alle - er et svagt punkt..! Om kort tid vil lugen være tætnet og om nødvendigt boltet fast.

SØKORTET FLØJ

Efterhånden blev beslutningen taget blandt stadig flere af de forskellige besætninger om at gå i havn. Martin fra Floyd (DEN 123) fortæller om udviklingen indtil da: - I Ulvsund førte 189 med 505 og os kort efter, og bagfra kom 133 (1000 i sejlet) langsomt snigende. Efter Petersværft lå vi forrest efter en sjov duel med 505 og 189. Men glæden

var kort, for 133 fandt Sjælland Rundt-gearet frem og smuttede forbi. (Det skal her afsløres, at den mulige grund til 133' s sejlheld var, at søkortet fløj fra dem ved netop Petersværft, red.)- Efter Farøbroen begyndte løjerne at tage til. Vi kunne igen mærke, at modernatur mente det her alvorligt og sendte en gang stiv og hård kuling lige i masken på os, samtidig med at mørket tog til. Vendingerne i Ulvsund havde også tæret på besætningen, og efter broen blev vi fanget i en vending, hvor vi bare ikke kunne komme rundt i modstrømmen og -vinden, og ror-pinden vendte sig på hovedet og satte sig fast og alt muligt. - 505 strøg forbi, og vi fulgte efter dem og 133. Vi syntes, de søgte strømlæ under land i besynderligt lang tid. På det tidspunkt havde vi talt om, at "det store sorte helvede", der ventede efter Storstrømsbroen, nok ikke ville blive særligt sjovt, og at Vordingborg er klart at foretrække. Derfor blev vi rolige, da også 133 og 505 fortsatte ind mod Gåsetårnet.

Flere og flere tekniske problemer stødte til. Her er det Jens fra Kasatka (DEN243), som fortæller: På vej mod Storstrømsbroen ringede vi hjem efter en aktuel vejrmedling og fik bekræftet, at vinden ville fortsætte med uformindsket styrke hele natten. Vi blev enige om, at så stoppede det sjove. Vi besluttede at sejle tilbage mod Kalvehave i stedet for at forsøge den snævre indsejling til Vordingborg. På

vej tilbage fik vi turens eneste havari. På lænsereen tilbage blev storskødebeslaget på bommen rykket af i en bomning, så vi måtte stryge storsejlet og sejle til Kalvehave for fokken. Det gik ok, selvom det var nervepirrende at gå i fremmed havn i kuling og kun for fok. Men det gik uden problemer.

PERLERÆKKE AF LANTERNER

Salt (DEN 189) valgte også at gå i havn. Ole fortæller: - Det var dejligt i Vordingborg at blive prajet fra en af broerne og guidet ind til de andre spækhugere - efter at vi trætte, våde og forblæste havde prøvet at "rode rundt" på en af mudderbankerne ved indsejlingen og - viste det sig - fået revet agterliget af storsejlet.

Christian fra Snabelskoen II (DEN 505) får lov til at afslutte: - På vej ud imod den sidste bro optog vi snakken om at udgå, da vi indså, hvad der ventede os forude af sø, vind og strøm. Alt sammen imod os i rige doser. Vi havde knækket to sejlpinde, og tog vand ind ved rorfinnen og bad til, at båden ikke foldede sammen som en sommerhat. Ingen af os morede os specielt. Særligt ikke ejerne, der kunne finde på morsommere måder at smadre båd og gear på. - Vi krydsede ind imod Vordingborg og med lettelse i sind, så vi en perlerække af Hugger-lanterner følge efter os. I havn så vi, at vores undervanter havde skruet sig løse og kun manglede en omgang

eller to for at slippe. Så blev vi endnu mere lettede. - De næste to dage var utroligt hyggelige med socialt samvær i klassen. Så er det fedt at sejle spækhugger med så mange søde kammerater at følges med.

Salt 's (DEN 189) færd frem mod Farøbroen og indsejlingen til Vordingborg. Her var tydeligvis hårdt arbejde for gasterne, Salt var vitterligt inde og hilse på mudderbankerne, og så ses fordelen ved at have en motor med til Sjælland Rundt.

Af Hans Erik Ortving

I 1979 boede Lennart og jeg i samme byggefor-
eningshus i Kildevældsgade på Østerbro i Køben-
havn. Lennart var lige uddannet som instruktør på
Filmskolen og spurgte mig om jeg ikke havde ideer
til en film. Jeg mente der kunne optages en seriøs
film om Sjælland Rundt. Betydningfuldt nok havde in-
gen forsøgt.

Så gik vi ellers i gang. Finansieringen var en hård
nød at knække. Alligevel lykkedes det at skrabe en
lille kapital sammen, der gjorde det muligt i 1980 at
afprøve forskelligt grej, fx kameraer, der holdt bille-
det vandret, uanset om det gyngede lidt på en båd.
Den gang dyrt grej at leje. Der blev råd til prøveopta-
gelse til søs i hårdt vejr, som fik os til at sende bøn-
ner op om at vejret måtte arte i 1981, hvis vi kunne
finansiere den 'rigtige' film. Med Saga Kortfilm som
produktionsselskab og ikke mindst, at Hans Konge-
lige Højhed Prinsen blev protektor for filmen, kunne
projektet gennemføres i 1981.

Forberedelserne til filmen indebar studier af vejr,
strøm, teoretiske bådastigheder, osv. osv. Der var
nok af logistiske problemer med at styre otte foto-
grafer, leje af helikopter, forplejning. På et tidspunkt
måtte et kamerahold flyttes diagonalt over Sjælland
med politeskorte for at nå at komme på vandet og
optage den vindende båds sejlads op gennem Øre-
sund. Der blev optaget omkring 5,5 kilometer film,

der senere blev klippet ned til 50 minutter. Lennart
og jeg kørte et tæt parløb gennem hele planlægning-
en og arbejdet med klipping, med at finde en der
kunne speake, en der kunne komponere underlæg-
ningsmusikken – vi spurgte Palle Mikkelsen, men
han opgav efter et stykke tid. Jeg kom så i tanker
om Fuzzy, der engang lagde klaverspil til Chaplins
stumfilm og tænkte at den mand må kunne noget
med kombinationen af film og musik. Og det kunne
han. Han tog opgaven og fik lagt en fremragende
musik bag billederne. På samme måde kendte vi
Mikael Bundesen, ikke fra Shibidua, men fra nat-
radioen. God stemme, ham hører vi og han sagde
ja. Mogens Rukow blev konsulent på klipningen og
således lykkedes projektet, der blev fremvist ved en
lukket forestilling, med Prinsen, 9. december 1981,
kl. 10.

Filmen kostede ca. 500.000 og blev støttet af Sø-
sportens Brancheforening og Danmarks Erhvervs-
fond. Der ud over var Kulturministeriet, Tuborg,
SøFinans, Baltica, Brugsen, Bikubenfonden spon-
sorer og mindre bidrag kom fra en række firmaer.
Filmen blev fremstillet i en engelsk, tysk og dansk
version. Den modtog en pris på en kortfilmfestival i
kategorien for dokumentarfilm. Første gang forevist
i udlandet på den internationale bådudstilling i Düs-
seldorf i 1982.

■ HUGGERTOPPEN

Hvad har det lige med Spækhuggere at gøre? Der skal i en film være en fortælling, helst med skurke og helte. I de indledende overvejelser tilbage i 1979 lagde jeg et godt ord ind for at Spækhuggerne skulle have en helterolle. Største felt (vi glemmer lige Ballad) og kendt for skarp konkurrence. Der skulle holdes øje med Spækhuggerne og så var der Maestro. Dengang en hurtig båd, bemanded med gode sejlere og absolut favorit. Men til alles overraskelse vandt båden fra Struer, Mathis. Det var i øvrigt den der forårsagede panikken med politiskorten over Sjælland.

Indbydelsen til Huggertoppen i 1992 indeholdt følgende om sejladsens historie:

Tiden går og hukommelsen korroderer. Der er kommet nye Spækhuggersejlere til siden 1982. Derfor denne komprimerede beretning om HUGGERTOPPEN (hvis navn selvfølgelig referer til både toppen af klassen – sejlerne – og til den udsatte vandrepæmie. Den øverste del af masten).

Sejladserne om Huggertoppen blev første gang afviklet i 1982. Ideen var dengang at invitere alle klassens mestre til at møde hinanden i ét stævne. Mestre helt fra de første uofficielle mesterskaber i begyndelsen af 70'erne, til de officielle klasse mestre i 1974 og frem til 1982. I 1982 var mestergruppen blevet en samling af de bedste sejlere i dansk sejlsport. Sejlere der i Spækhuggerens barndom blev tiltrukket af de store felter og den gode konkurrence i klassen. Valdemar Bandolowski blev inviteret med til de første sejladser om HUGGERTOPPEN, selv om han ikke var mester i klassen. Han kom med som reserve for Peter Bruun!

Fra 1982 til 1987 holdt Huggertoppens oprindelige idé, dog med et fald i entusiasmen efter tre-fire år. Der kom ingen nye mestre til klassen, produktionen af nye både stagnerede desværre. Eneste nye mester fra 1982 til 1987 var Peder Skogstad og hans

Af redaktionen

HUGGERTOPPEN

besætninger med mesterskaber i 1986 og 1987. De tidlige sejlads om Huggertoppen bød på spændende oplevelser, både for sejlere og dommere. Oplevelser, der stadig sidder på deltagernes nethinder. Efterårets oktober byder tit på luft. Et par år med vind til 20 meter og resulterende spilerkæntninger udført af verdensmestre, flængede spillere og opgivelser af videre, vild og våd sejlads, enten fordi sejlerne havde fået nok, eller dommerne ikke kunne få mærker og dommerbåd til at ligge stille.

I 1987 udvidede vi kredsen af inviterede til at omfatte vindere af pokalsierne rundt omkring i landet. Desværre blev sejladsen netop det år ramt af et for årstiden usædvanligt indædt vindstille, som ikke fungerede som den bedste reklame for en gentagelse. Kun to sejlads kunne gennemføres. I 1988 måtte stævnet så for første gang aflyses. Der var for få tilmeldte. Bestyrelsen gik i tænkeboks og ændrede signaler. Ideen med at invitere en lukket kreds blev opgivet og i 1989 blev hele klassen inviteret til at deltage i et stævne afviklet som en 'alle-mod-alle' duelsejlad.

Det var på det tidspunkt stor interesse for den relativt nye sejladsform. Dog ikke større end at vi igen året efter måtte konstatere, at der var for få tilmeldte og stævnet måtte igen aflyses.

I 1991 lokkede vi så med ny idé: Et stævne afviklet på en retlinet bane med finalesejlads mellem de tre bedst placerede både efter en serie indledende sejlads. På grund af sendrægtighed hos Avisposten kom invitationerne for sent ud og igen blev resultatet en aflysning. Der var imidlertid sporet rimelig stor interesse for at sejle et stævne af denne art og efterfølgende diskussioner om det rette tidspunkt på sæsonen og forhandlinger med Sejlklubben Sundet førte så endelig frem til sejladsen om Huggertoppen i år.

Spækhuggerklubben håber på at stævnet vil byde på spændende sejlads og god konkurrence, begunstiget af optimale vindforhold. Og give sejlere og arrangører erfaringer, der kan bruges i den fortsatte diskussion om hvordan kapsejladbaners geometri skal se ud og hvordan der skabes nye, bedre sejlads. Vi har til finalen lånt Elvstrøms idé om at lade tre både sejle mod hinanden – som alternativ til den 'rigtige' duelsejlad. Så vidt vi ved er det ikke prøvet før og vores erfaringer vil kunne bruges i en vurdering af om denne form for kapsejlad er spændende eller ej.

Sejladsen om Huggertoppen skal i følge den oprindelige idé afvikles med elementer af noget anderledes eller opsigtsvækkende. Dvs sejladsen skal helst ikke være blot 'endnu et stævne'.

Et par ord om sejladsbestemmelserne. Det er kendt stof for alle sejlere, der har prøvet at medvirke i arrangørsammenhæng, at sejladsbestemmelser skal udformes med meget stor omhu. Specielt hvis de ændrer kapsejlsreglerne.

Dette stævne byder på et par forsøgsændringer. Ud over at banen er anderledes end den olympiske trekant, er kapsejlskomitéen givet beføjelser til at ændre sejladsbestemmelserne på vandet og givet flere muligheder for at ændre banen i takt med vindspring. Begge dele er inspireret af de sejladsbestemmelser, der er udviklet til matchrace. Begrundelsen er naturligvis, at der med hensyn til sejladsbestemmelser i et stævne, hvor stillingen skal opgøres undervejs kan opstå problemer, hvis vejret ikke arter sig som forventet. Dommerne må derfor gives beføjelser til at afgøre placeringer mm. efter andre bestemmelser end de på forhånd skrevne. Det stiller krav til dommerens evne til at improvisere, og det kan dommerne ved dette stævne!

At mærkerne ligger rigtigt i forhold til vinden er vigtigt, når banen er retlinet (det er naturligvis altid vigtigt). Muligheden for at udnytte vindspring på lænsiden er ikke til stede, hvis kursen til mærket bliver for skærende. Mærkeflytning bliver derfor foretaget uden hensyn til om den førende båd netop har rundet et mærke eller ej. Markeres med signalfag C og gentagne lys signaler på dommerbåden, udføres

uden at genere sejladsen. Regn altså med at linien fra mærke 2 til 3 ligger i vindens retning. Mærkeflytteren skal have et skarpt øje for om vinden springer frem og tilbage (mærket bliver ikke flyttet) eller om det er en vedvarende drejning (mærket bliver flyttet). Mærkeflytteren i dette stævne tiltror vi dette talent.

Der blev sejlet indledende heats og herefter sejlet en trebådsfinale med deltagelse af de tre bedst placerede. Hanne Skovbjerg i D 256, Peder Skogstad i D 65 og Hans Erik Ortving i D 17 afprøvede denne sejladsform og vinderen blev Peder Skogstad. Vejret var ikke i 1992 ideelt til at vurdere om sejlads af denne art er et indbydende alternativ til de traditionelle trekantbaner.

I Sundets arrangørgruppe var holdningen efter sejladsene, at Huggertoppen egner sig til eksperimenter og i 1993 vil der uden tvivl igen blive budt på sejladsbestemmelser, der ikke er en ligegyldig standardvare.

Sejladsen ikke gennemført i 1993 pga vejret. Der var sat max på 12 m/s. Et par sejlere, der var tilmeldt ni, mumlede noget om tøsedrenge. Flertallet kiggede ud over vandet og fandt dommerens beslutning om at opgive kapsejls yderst fornuftig. Det blev besluttet at bryde med traditionerne og forsøge at flytte HUGGERTOPPEN til foråret.

Af Dorte Toft

Tom Carlsen bankede Poul Richard Høj Jensen. Henrik Søderlund fik revanche over Tommi Krogh Hansen. Og klassebestre, Schrøder-brødrene, måtte se sig forvist til en fjerde plads. Det var nogle af begivenhederne ved Huggertoppen, det indbyrdes mesterskab for Spækhuggerklassens tidligere og nuværende klassebestre. Det blev sejlet i år for tredje gang, med Dansk Spækhuggerklub og Sejlklubben Sundet som arrangører.

Huggertoppen var præget af hårdt vejr med vind på 16-18 meter/sekund og op til 23 i stødene. Der var bred enighed om det hensigtsmæssige i spillede fokke, men enkelte spillere så da også lidt af dagens lys. To af dem blot for at blive blæst ud. Da vinden begge dage viste yderligere opfriskende tendenser ved middagstid, blev der kun gennemført en sejlads pr. dag.

Kun 7 af de 9 tilmeldte både deltog i første sejlads. Hans Storm syntes, at det var tumbet at gå ud i det vejr, og efter at have kigget på forholdene ude på vandet var Peder Skogstad og besætning enige med ham.

Allerede efter første mærke førte Tom Carlsen i D-17 klart. Vinderne af Huggertoppen i '82 og '83, Anker og Eggert Schrøder med gæsten Per Godtfredsen rundede i D-232 som nummer to fulgt af Henrik Søderlund i D-249. Trods forskydninger under sejladsen blev de taget i mål i samme rækkefølge.

Brødrene Bojsen Møller i D-142 lå pænt, men måtte overtage tilskuerens rolle efter nærkontakt med en anden båd. Det var D-210, som blev sejlet af den nordiske mester i H-båd, Tommi Krogh Hansen. Han sejlede Spækhugger for første gang.

Ledsagebådene var udsat for strabadser ud over det sædvanlige. Nu må det være slut med at bruge engangsankre, forlød det. To ankertove var blevet kappet, det ene af en skrue, det andet af noget endnu uopklaret. Men dermed var det ikke slut. Mærkebåden fik motorhavari og blev forankret i nærheden af slagmærket. Mens folkene blev taget om bord i andre både. Og så gav den tomme jolle anledning til Sundalarm. Da dommerbåden skulle hente den var den på slæb efter en fiskerkutter!

Ved starten på anden sejlads, søndag morgen, var det heldigvis lykkedes at fremskaffe en ny mærkebåd - med hjælp fra Søderlund og Als Marine. Også i denne sejlads førte Tom Carlsen ved første mærke. Efter ham kom Søderlund og som nummer tre Poul Richard Høj Jensen med den tidligere klassebestre Lars Netterstrøm samt Roy Bruhn-Petersen ombord. Senere blev nogle øjeblikkes uro hos Søderlund udnyttet og placeringerne byttet om.

Hvad Tom Carlsen kæmpede mod så kun hans gæster. På sidste krydsben brækkede skinnen på

TRE SEJLMAGERE I SPÆKHUGGERTOPPEN

løjgangen. og Carlsen sad pludselig med hele stor-sejlskødet i den ene hånd. Med en midlertidig fastsurring lykkedes det dog alligevel Tom Carlsen at vinde sejladsen foran Poul Richard og Henrik Søderlund. Rækkefølgen i det samlede resultat blev den samme.

Tom Carlsen vandt Huggertoppen med 0 points. Poul Richard blev nummer to med 11. og kun 0.4 points efter kom Henrik Søderlund på tredjepladsen.

De tre sejlmagere var alle tilfredse med den nye forfinne til roret, der har formindsket Spækhuggerens venderadius med omkring en tredjedel. – Før vandt jo den, der lavede færreste vendinger, sagde Tom Carlsen. Også Tommi Krogh Hansen var tilfreds, selvom det kun blev til en femteplads. – Bådens ejer lovede champagne, hvis vi slog Bandolowski, og det gjorde vi!

Bandolowski vandt i øvrigt en jokerpræmie. Dels for som den eneste at have sejlet med spiler om søndagen, dels for en meget kunstnerisk spilerkæntning. En anden jokerpræmie gik til højskoleforstander Åge Bojsen Møller for en lyntransfer fra dommerskibet via mærkebåden til Spækhuggeren med sønnerne, hvis oprindelige gast havde lidt skibbrud i det københavnske natteliv.



Det gik ofte livligt til i Huggertoppens sejlads. Her har Henrik Hansen med sit kamera fanget Theis Palm – der et år oprådte som reserve for Poul Richard Høj Jensen – i en broach hvor enhver kontrol synes tabt. Theis har sluppet rorpinden, en gast står i vand til livet og den anden gast holder sig fast – hu hej.

■ HVOR HURTIGT SEJLER EN SPÆKHUGGER?

Af Hans Erik Ortvig

Svaret kunne være: Det er fuldstændig ligegyldigt! Det svar ville imidlertid være arrogant, set fra hjørnerne af Danmark. Der ligger rundt omkring en enlig Spækhugger, som i den ugentlige aftensejlads bliver sat i løb med andre både med nogenlunde samme mål efter den gældende målregel.

Da Spækhuggeren kom på banen i 1970 var det med et brag efter Peter Bruuns deltagelse i Sjælland Rundt 1969 med prototypen, med et dæk skruet sammen til lejligheden på vej mod startlinien. Resultatet var en andenplads og berømmelse. Spækhuggeren kom i produktion i 1970 og resten er historie.

I Spækhuggerens første år blev de målt efter NL-reglen, NL står for Nordisk Længde. Som det kan ses af målebrevet var der ikke så mange dikkedarer. En båd kunne måles på kort tid. Kendte måleren en tilsvarende båd, på endnu kortere tid.

Senere kommer Scandicapreglen til og medfører for Spækhuggernes vedkommende en enkelt markant ændring. Spilerfaldet flyttes helt op i mastetoppen, fordi det kan betale sig på målet. Der tegnes en spilergalge og den sidder der endnu. Peter Bruun har dog for nylig luftet tanker om, at det ville give en smukkere sejlføring, hvis spilerfaldet bliver flyttet tilbage hvor det sad oprindeligt.

Redaktionen kan kun erklære sig enig.

Vi prøver igen: Hvor hurtigt sejler en Spækhugger? Man kunne starte med lidt historisk snak om Peter Bruun og hans 1969-prototype. Han erstatter den traditionelle lange spidsgatterkøl med en kort køl og adskiller roret fra kølen. Den våde overflade bliver herved betydeligt mindre og der skal mindre (sejl)kraft til at drive skroget gennem vandet. Båden bliver altså hurtigere. Giver man så båden mange hestekræfter i form af mange kvadratmeter sejl har man opskriften på en båd, der sejler hurtigt i let luft. Flere onde tunger mente da også i 70'erne, at båden var overrigget.

Efter 1970 dukkede en stribe nye konstruktioner op. Sejlerne tog det store sejlareal til sig og adskillelsen mellem køl og ror blev hurtigt standard på nye konstruktioner. Ulempen ved det store sejlareal blev i en vis udstrækning fjernet ved udviklingen af mere og mere raffinerede rebesystemer. Adskillelsen mellem køl og ror havde principielt ingen ulemper, men flere konstruktører kunne ikke deres ABC og fik ikke bundstokkene dimensioneret korrekt. Det gav undertiden betegnelsen svingkøl en noget anden mening. Et anerkendt værft tillod sig at tage en voldsom pris for et byggesæt til forstærkning af bundstokkene. Det kunne Toyota lære noget af!

Spækhuggerens arkilleshæl i ræset om hurtighed

HVOR HURTIGT SEJLER EN SPÆKHUGGER

er dens relativ beskedne bredde, der nødvendiggør en stor kølprocent. Den har måske danmarkrekord med en kølvægtprocent på 60. Vægten betyder mere skrog i vandet og dermed mere våd overflade. Peter lærte senere lektien og konstruerede sit Marsvin med større skrogstabilitet og mindre kølvægt. Pludselig kunne en spidsgatter plane, hvilket er dokumenteret fra Marsvinets debut Sjælland Rundt i 1977. Desværre kom der en X 79'er på tværs og spændte ben for den lille hvals succes.

Efter denne skriven uden om spørgsmålet kommer her et bud på fartpotentialet. I juni 1992 måles en Spækhugger ind til IMS-reglen. Den noget besværlige måleprocedure giver tilstrækkelige mængder data til at bådens optimale fart kan beregnes.

I TRIM 1993 er IMS-målingen gengivet. Her er resultatet i meget forkortet form – teknisk interesserede kan studere alle måleresultater i TRIM:

Hastighed som funktion af sejladsbetingelserne:



HVOR HURTIGT SEJLER EN SPÆKHUGGER

Specielt er tabellen for kryds og optimal slørvinkel interessante for kapsejlere. Prøv at tjekke jeres log med de angivne tal og find ud af om du sejler optimalt. Med 20 knobs sand vind (hvilket svarer til 12-14 m/s) skal der sejles plat læns. VMG forbedres ikke ved at sejle en mere skærende kurs.

VMG (velocity made good) er den hastighed du har mod målet. Altså en kombination af din sande kurs og din hastighed gennem vandet.

Note: Flemming Nielsen – chefmåler i Dansk Sejlunion – har læst artiklen og venligt gjort opmærksom på at der er sket en udvikling af IMS-reglen, siden min artikel blev skrevet for en del år siden. Teknisk interesserede kan via internettet dyrke det opdaterede grundlag for forudsigelser af Spækhuggerens fartpotentiale.

vindhastighed knob	sand vind grader	fart knob	VMG	krængning grader
PÅ KRYDS				
6	46	4.034	2.826	5
10	41	5.082	3.810	17
14	38	5.300	4.148	23
20	38	5.431	4.271	26
OPTIMAL SLØRVINKEL				
6	143	4.076	3.245	
10	161	5.116	4.827	
14	169	5.912	5.805	
20	171	6.837	6.746	
SLØRSEJLADS 135° sand vindretning				
6		4.487		2
10		5.918		3
14		6.639		6
20		7.482		17
SLØRSEJLADS 180° sand vindretning				
6		2.828		
10		4.518		
14		5.701		
20		6.658		

HVOR HURTIGT SEJLER EN SPÆKHUGGER



Af Jesper og Søren Andersen, Torben Vang og Per Risvang

Med udgangspunkt i et mere end 20 års langt ejerskab af Spækhuggeren DEN 109 vil vi her fortælle om de tanker og tiltag vi har gjort for at få det bedste ud af vores båd. Vi var fire unge mænd der købte den i 1989. Efter et par år var vi tre der holdt sammen i godt 15 år, for nu at være reduceret til to midaldrende. De sidste 10 år med Per Risvang rundt omkring. Udgangspunktet var en kampvogn eller racing version med masser af både originale og tilkomne beslag på dæk, i cockpit og på riggen. Tovværk af elastiktypen fra Funder og godt brugte sejl fra forskellige sejlmagere – de fleste nu heden-gangne.

BUNDEN

Vi har to gange været i bund til gelcoaten for at lave en glat og holdbar bund. Første gang var vi ikke grundige nok og efter et par år kom der "sandorm" ud over store dele af bunden – øv. Men de sidste 15 år har vi haft glæde af indsatsen. En finish der kan bære VC 17 (det vandtynde produkt der ikke skjuler noget).

SIMPEL LIVING

Under dæk havde vi en original dinetteaptering. Det er den med bord, bænk, hylder, pantry med vask og rindende vand, skabe og fem køjer, hvis alt er slået ud og ned. Med dette udstyrsstykke kom vi rundt i de første 10 år.

Erfaringerne var, at ikke alt var lige funktionelt, men vi havde jo ikke kendt andet, så det var nok sådan det skulle være.

Vi fik over de første år udskiftet de fleste elastikker med mere stabile tovværks kvaliteter og fiberblokkene fra OH måtte vige for nogle kugleleje blokke fra Spanien. Meget af tovværket har vi endnu, men de billige kugler stod forbavsende hurtigt ud af blokkene. Læren blev at kvalitet fås sjældent billigt. Også en Harken løjgang kom til.

Den indvendige fiberpels i kahytten fik vi også bugt med et forår. En noget giftig oplevelse selv med friskluft anlæg, da teknikken var opvarmning med varm luft og håndskrabning. Slibning havde nok været bedre.

I vinteren 99/00 sad jeg nede i kahytten og rykkede lidt i nogle skot, der efterhånden stod noget løst. De skal jo sidde fast, så jeg rykkede lidt mere og uden den store plan havde jeg rykket halvdelen af krydsfineren fra af skroget med lidt håndkraft. De var nok blevet klistret fast igen, hvis ikke Per Risvang var kommet forbi og viste vejen til større lykke i en 24 fods båd.

"Skov det hele og start forfra" var rådet. Jeg skal nok hjælpe med råd og dåd, og så kan I jo købe lidt materialer hos mig.

Efter et par dybe indåndinger blev båden tømt fuldstændig inklusiv fiberdørk. Kun det af stikkøjerne,

der befandt sig under cockpittet blev efterladt. Skroget blev indvendig slebet helt af for kontaktklim mm. med korn 24.

Den nye aptering skulle være simpel og robust. Give optimale adgangsforhold, også under sejlads. Alt ud i vaske, afløb, vandtanke, skuffer og skabe skulle væk. Pantryet skulle være mobilt. Derfor blev den nye aptering simpelt hen et hovedskot ca ½ m foran masten og en fortrekant med 2 køjepladser som før. Lige foran hovedskottet stuveplads for batteri og anker. Neden for nedgangslugen kom endnu et skot og mellem skottene to langsgående parallelle fronter til sidekøjer.

Vupti havde vi seks køjepladser og et mobilt køkken. Masser af stuveplads, når vi blot husker højst at være fire om bord. Det er jo kun en lille båd.

Alt blev sat fast med epoxymasse og vi har nu en båd med en indre afstivning, der netop er stiv.

Alt træ er "malet" med epoxy og lak oven på. Skrog og underside af dæk fik primer og almindelig Flügger plastik vådrumsmaling.

Øvelsen tog nok 200 timer. Det svære var at få den nye indmad skåret til og linet op. Her havde Pers erfaring og håndlag sin plads. Resten var perfekt for amatører med god tid.

Udover en ny aptering har en senere vejning vist, at vi fik smidt godt 130 kg væk netto. Så nu er vi kun 30 kg fra minimums vægten.

Nogle år senere er der tilkommet en langsgående hylde i hver side mellem de to skrog, så lidt luksus tillader vi dog.

DEN VÅDE BALSA

Når vi nu ved, at der er hældt knap 1 tons polyester og glasfibermåtter i formene, kan det måske undre, at man på de fleste racingudgaver kan opleve en hoppegyngende effekt rundt på dækket. Men forklaringen er desværre naturlig: en sandwich konstruktion med organisk materiale (balsa) og alt for mange huller der ikke er gjort, eller holdt vandtætte.

Et par år efter apteringsprojektet startede vi igen vinkelsliberne og skar undersiden af sidedækkende ned. Det var beskidt arbejde, for ud kom en grød af råddent balsa i saltvandslage. Her synes vi selv, at lidt omtanke gav en rationel tilgang til projektet.

Lars fra D 229 havde malerisk fortalt om hvordan han havde støbt nye underdæk nede fra og op. Der er lige som at tapetsere et loft x100. Vi støbte det hele på et bord og klistrede det op i et hug. Et lyssende eksempel på tankevirksomhed og evolution.

DE 1000 BESLAG

Selv om vi har høje tanker om vores egne evner, har vi for mange år siden konkluderet at vi kun skal have så få snore som muligt at rykke i og de skal sidde rigtigt og virke. Derfor har vi i årenes løb fjernet et betragteligt antal beslag og spil.

Alt der ikke virker er kasseret. Vi nævner i flæng: muskelbokse, OH blokke, spilaflastere, spilerstage nedhal, spilerstagebeslag på dæk, slidte frølår, alt for mange spil, klemmer og blokke som ingen længere huskede funktionen af. Jollernes spiler arrangement er kopieret uden blusel. Tilbage er en løjgang med dobbelt skødevogn, 2 (to) spil, 4 spil aflastere, 12 frølår og nogle blokke. Alle gamle klamper er væk og erstattet med bøjler, der ikke fanger tovværk.

Vi har udnyttet den almindelige velstandsstigning til at indkøbe Harken og Spectralignende tovværk over hele linjen. Det har tjent sig ind flere gange, sammenlignet med vores spanske efterligninger i starten af 90'erne. Alle huller er boret op til 8-10 mm, støbt ud med epoxy og nye 6 mm huller står nu med et vandtæt, ueftergiveligt epoxy "rør" omkring.

Alt i alt har vi nu et layout der virker og som meget sjældent går i stykker.

MODERNISERING AF RIGGEN

Vi har aldrig prøvet tovværksløjgangen. Til gengæld har vi i flere år sejlet med en løjgang og hækstag, der ikke virkede.

Begge dele er essentielle for at få både balanceret af i luft, så det skal virke let og under enhver belastning. Det gør det nu med et hækstag over dæk og løjgang, der kan køre i alt slags vejr.

Vi skal have styr på masten. Det har vi ikke, hvis salingshornene sidder løst. Det gør de fleste originale salingshorn på Spækhuggere. På trods af masser af kondomer og epoxy spartelmasse.

En ændring i klasse reglerne har åbnet mulighed for et moderne salingshornssystem, der er fuldstændig fikseret på masten. Men måske ikke så stilrent som de originale. Samtidig blev alle vant skiftet. Undervant fik T-terminaler på masten og de ender alle i gevind, så en samling kan undværes ved vantskruerne.

Spilerfaldet hang i mange år uden på masten. Det er nu indeni masten igen. Fokkefaldet i wire er skiftet ud med Spectra.

Den originale glas/metal lanterne er skiftet ud med en plastik fra Hella. Vi burde tage skridtet til en med dioder. Den runde bom, ser godt ud, men beslag er ikke til at montere. Ydermere brækker den på et tidspunkt i kickingstrap beslaget. Også her har nye klasseregler åbnet mulighed for udvikling med moderne bomprofiler. Det har givet mulighed for reb der virker og kickingstrap systemer der holder. Rulerebet er altså længe væk.

DE DYRE KLUDE

I vores tid er der vel to væsentlige forhold, der er ændret. Fok og genua laves nu i Mylar/Pentex og spileren skal bare være stor.

At Mylar er mere stabil end Dacron/Yarntemper og hvad det ellers hed, er jeg ikke i tvivl om. Men løfterne om at det holder længere er jeg ikke overbevist om holder vand. Vi synes at vi er nået frem til en facon i genuaen, der står i en jævn bue rundt om topvantet, selv om det er skødet helt ind til salingen. Vi har også fået sat rude i genuaen. Fokken har vi fået så dyb som mulig for at overlappet mellem genua og fok er så stort som muligt. Så hellere have vanskeligheder, når det blæser helt vildt.

Eftersom vi nu sjældent sejler halvvind med spiler, har det gjort at den bare skal være så stor som mulig til sejlads på plat læns eller der omkring. Stabilt tovværk og flittig brug af barberhal gør at vi ikke, eller kun sjældent, oplever problemer med at tumle den i hård luft.

Storsejlet har fået fire gennemgående sejlpinde. I de første sejl med mulighed for at skifte til korte pinde. Men det brugte vi aldrig alligevel. De lange pinde generer ikke i let luft og til gengæld er sejlet meget roligere i hård luft, hvor vi sejler med lidt bakluft.

DEN SIDSTE FINISH

Efter i 20 år at have sejlet rundt med stadig flere ar i lakken fik skroget en gang sprøjtemaling i 2009. En dejlig oplevelse, som du skulle unde dig selv blot en gang i dit (sejler)liv.

STATUS

I dag har vi kun skrog, dæk, luger, fenderlister og masterør/top tilbage fra 1973. Vi har fået rettet tidligere fejlkonstruktioner og manglende vedligeholdelse op og fået tilført en række funktioner, som vi oplever, har løftet Spækhuggerens oprindelige ide og funktionalitet.

FREMTIDEN

Således er vi nu næsten tømt for idéer til evolution. Men mon ikke dækket også skal have lidt sprøjtemaling, så er vi efter 20 år hele vejen rundt.

Af Sv. Aa. Sibbesen
og Leif Bødtcher Jensen

TRIM, det gode gamle skrift, som var et forsøg på at hjælpe sejlere på vej til bedre højde og fart, vil redaktionen lade ligge i denne jubilæumssammenhæng. Skriftet ligger som så meget andet godt på klubbens hjemmeside.

I stedet har vi fundet en artikel fra Spækhuggernyt frem. I nummer 21 berettes om det praktiske arbejde med seriøse trimaktiviteter, koncentreret om at få riggen til at spille sammen med sejlene og opføre sig på en sådan måde, at resultatet bliver bedre højde og fart – og er det ikke det alle stræber efter hele tiden?

Forfatterne er Sv. Aa. Sibbesen (D 267) og Leif Bødtcher Jensen (D 92) der huserede på kapsejlsbanerne i det sønderjyske i noget der ligner en generation. D 92 er nu solgt til Tyskland, men Sibbesen holder fast ved Fnug.

Her er beretningen fra dengang, både underholdende og lærerig.

Trimning af Spækhuggeren har for mig altid været en udfordring og kilde til forundring. Det viser sig, at der altid kan hentes lidt mere fart og/eller højde ud af den buttede kasse. Men, men som en amerikaner ville udtrykke det 'there's no such thing as a free lunch'.

Efter DM 86 i Horsens begyndte jeg at lægge hovedet i blød. Der var lidt for mange, der sejlede fra mig.... ser du, det er galt, men der var noget der var langt værre..... dvs. total uudholdeligt. Leif i D 92 var også begyndt at bliver alt for nærgående. Noget måtte der gøres, hvis ikke verden skulle falde sammen. Gode råd var dyre og ørene lange i de tider.

Jeg har ført trimbog, siden jeg købte båden i 81. Den blev gennemgået på kryds og tværs, og langsomt uendeligt langsomt begyndte jeg at drage nogle konklusioner, der førte mig ud i en mængde eksperimenter. De blev nøje planlagt og gennemført på en måde så resultatet af en justering kunne bestemmes som god eller det modsatte. Det kræver disciplin, kan jeg love. Som regel går man altid med et par dusin idéer og vil gerne prøve det hele på en gang. Det har bare den ulempe, at man ikke kan fastslå hvad der er godt og hvad der er skidt i den sammensurium af justeringer, der skal foretages såfremt alle idéer skal føres ud i livet på en gang.

Målet med det nye trim skulle være:

- 1 Båden skulle bringes til at gå højere og hurtigere under alle forhold (!)
- 2 Egenskaberne til at sejle i krap/høj sø skulle forbedres, I hvert fald på bidevind.
- 3 Mulighederne for at trimme sejl og mast fra cockpittet skulle forbedres, så trimningerne også blev foretaget.

Det første jeg gjorde, var at lægge masten ned og kontrollere den. Alle beslag blev kritisk gennemset. Salingerne sad lidt løst. Den sidste rest af slør mellem mast og saling i beslagene blev fjernet. Samtidig blev hornene vinklet så meget bagover som salingsfæsterne tillod.

Da jeg forudså, at mastens top ville komme til at bevæge sig mere med det nye trim, blev forstaget afkortet og der blev monteret en forstagstoggle.

Den tredje større operation var at føre faldene tilbage til cockpittet. Det tog en hel dag at få spilkopperne løsnet fra masten og kostede en brækket hammer og en ødelagt skruetrækker..... så hermed er I advaret. Det kan være en bekostelig affære.

De grundlæggende idéer var:

- En stivere afstøttet mast under alle forhold. Især for at give en roligere gang under forhold med buler på vandet.

- Mit storsejl er efterhånden af den slags, der kan betegnes som uegnet til kapsejlad. Det er et MP-sejl fra 81 af en dug, der ikke er særlig stabil. Faconen i sejlet er rimelig pæn, når vinden er under 8 ms og understøttet rigtigt ville dets egenskaber måske ikke være helt håbløse. Det kunne jeg opnå ved at forbukke masten under bidevind, mere end jeg havde gjort før. Er vinden over 8-10 ms er jeg nødt til at rebe på grund af sejlets beskaffenhed. I fuld størrelse ligner det et par underhylere, der har gjort den seneste krig med to gange. De særeste faconer kan jeg love for.... det kan være det er det, der er hemmeligheden???
- Vindkanalen mellem storsejl og genua/fok ville jeg have forøget, især for genuaen, samtidig med at slippet i genuaen og storsejlet skulle gøres mere ensartet for at udnytte hele sejlarealet bedre..... hurtigere og mere laminar luftstrøm over læsiden af sejlet uden at få bakluft i storsejlet.
- Større mulighed for at holde forstaget strakt under alle forhold, hvor det er ønskeligt, så 'posen' i genuaen kunne reguleres mere bevidst uden at overstrække sejlet i hverken skødning eller på forstaget. Reguleringen af genuaen er utrolig væsentlig, idet en facon, der ikke spiller sammen med storsejlet betyder, at storsejlet ikke arbejder så effektivt som det kan.

TRIM PÅ SØNDERJYSK



Fra at kunne sejle blev masten nu stillet på højkant (genialt, ikke?).

Masten blev rykket en tak tilbage på mastespolet (hul nr. 2), overvanterne blev løseligt sat fast og derefter begyndte et større målearbejde for at fastslå om masten stod lodret eller ej. Under sådanne målinger konstaterer man hver gang, at Spækhuggeren er alt andet end symmetrisk, men den er jo herlig alligevel. Nå..... pr. definition bestemmes det nu, at masten står lodret op og ned, i hvert fald i tværskibs retning.

I dækket blev masten presset helt fremad i maste-kraven af nøje tilpassede træklodser, der passer perfekt hele vejen rundt om masten – ingen slinger i valsen der.

Slørstag og forstag sættes fast. Forstaget hænger og slasker og slørstaget er hele tiden strammet op... noget af en forandring fra mit tidligere trim, men der ændres ikke på vantskruerne, hverken for eller bag. (Denne beskrivelse hensatte redaktøren i nogen undren et kort stykke tid: effekten opnås ved at masten rykkes tilbage og derved 'falder' forover i toppen. heo)

For at kunne gå højde må toppen af masten under ingen omstændigheder falde ud til læ. Jeg sætter derfor min topvanter så hårdt an, som jeg synes det

er forsvarligt og uden at masten begynder at slange sig under søjletrykket, der opstår ved at spænde vantskruerne. Samtidig sørger jeg for at mastetoppen hverken hales til styr- eller bagbord ud fra den opmåling, der tidligere er foretaget. Masten skal stå lodret.

Undervanterne sættes således, at de er rimelig tøjte, når hækstaget er trukket i bund. Det ser ud som om masten vil bryde sammen hvad øjeblik det skal være. Første gang man ser op i luften slipper man hurtigt hækstaget, 'det der holder den s'gu ikke til'.

På den anden side var buen i masten fuldkommen jævn og sådan pr øjekast ligner den forkurven i stor-sejlet. Med andre ord, muligheden for at trimme stor-sejlet var meget større med dette mastetrim. Så... hva' pokker.... vi prøver, var konklusionen.

Resultatet var i første omgang ikke så dårligt. Undervanterne skulle sættes en smule hårdere, men ellers så det ud som om en god del af målet var nået. Jeg havde fået en større, mere åben kanal mellem stor-sejl og genua. Bakluften i stor-sejlet var fuldkommen væk og et lille forsøg med et par ticklers viste at luftstrømmen var fin og ubrudt.

Som sagt i starten 'there's no such thing as a free lunch'. Det viste sin nu med al tydelighed. Jeg skulle til at lære at styre. Min sejl var blevet en del fladere

og den mindste afvigelse fra den optimale kurs betyder et farttab på 15 til 20%, grove løjer. Det mærkes som om man har en 10 liters pøs på slæb, hvis man ikke er på mærkerne.

Det 'lille' problem med at styre kom jeg over og hvordan så det så ud med de mål jeg ville opnå. Helt fint kan jeg sige. På almindelig fladt vand kan båden nu gå ret højt uden at gå i stå (hvis man ellers passer rorpinden). Storsejlet kan trimmes meget fladt, men derved støtter jeg masten vha. sejlet i hele mastens udstrækning. I grov sø kommer fordelene tydeligt frem, idet min mast nu står meget roligt. Der er ikke nogen særlig bevægelse på nogen dele af masten, når snuden stikkes ind i en sø.

På slør har det ændrede trim ikke haft nogen særlig indvirkning, så det fremtidige arbejde går ud på at få det til at gå lidt bedre, når der er slæk på. Uden at det går ud over 'bidevindtrimmet'.

Det umiddelbare resultat af sejlsæsonen 87 og det nye trim var en tredjeplads ved klasse mesterskabet (under højest udsædvanlige vejreforhold) med mine nærmeste konkurrenter bag mig, en diskusprolaps på fjerde ryghvirvel og en velsejlende Spækhugger. Det var så min historie om at trimme en Spækhugger, D 267. Men arbejdet er ikke færdiggjort, der er stadig en del at hente, hvis man har tålmodighed til

at finde de rigtige idéer frem fra sit eget lille hoved. Allerede nu har jeg en del idéer om at flytte beslag og spil. Der skal lavet et nyt hal til hækstaget og der skal spares sammen til et nyt stel sejl. Det sidste forekommer ret umuligt med de skattemyndigheder vi har på har på egnen er det bedre at være sjæl-lænder? (nej, heo)

Summarisk beskrivelse af trimmet:

Med stramt forstag (ingen slæk, men ikke mere):

- Mastehældning, afstand fra fald til mast 40 til 45 cm, målt ved bommen
- Masten er sat i hul 2 i mastesporet (forfra)
- Masten er klodset helt frem i mastekraven
- Overvanterne sættes så søjletrykket næsten kan ses på masten
- Undervanterne tottes efter storsejlets facon og så meget at masten i mellemluft står lige i tværskibs retning. Dvs uden bue til luv eller læ. Undervanterne får i dette trim stor betydning for storsejlet og kanalen mellem genuaen og storsejlet.

Fordele:

- 1 Masten falder mindre ud i toppen under kryds
- 2 Mastekurven er meget jævn, støtter storsejlet fint
- 3 Forstaget er mere tot med samme agterstags-spænding
- 4 Masten er mere rolig i sø fordi den står i spænd

5 Bedre mulighed for at trimme storsejlets facon og regulere kanalen mellem storsejl og genuaen. Generelt giver disse fordele bedre højde med samme fart.

Ulemper:

- 1 Båden er vanskeligere at trimme og styre på kryds
- 2 Salingshornene kan komme til at røre kappen på en standard high-aspect fok
- 3 Man skal kunne tåle at se sin mast stå i spænd med et meget slapt forstag i havn og under sejladslads vil masten krumme meget
- 4 Forstaget har en tendens til brække i toppen, hvis det ikke forsynes med en toggle.

D 267 og D 92 anvender to principielt forskellige måder ved opmåling af trimmet. D 267 anvender absolutte mål på afstande og spænding af vant og stag. Der anvendes tommestok og skydelære. D 92 anvender en relativ spændingsmåler (STRIT-måler), som viser spænding på vant og stag, når det pågældende trim landtjekkes.

Vi vil meget gerne høre fra folk, der enten er enige eller uenige i vores betragtninger. Om ikke andet kan vi få en herlig diskussion ud af det.

EN KOMMENTAR

Som forfatter til TRIM har jeg studeret beretningen grundigt. Bla. for at konstatere på hvilke punkter 'Sønderborgskolen' trimmer anderledes end det standardtrim, der er beskrevet i TRIM. Et par punkter springer i øjnene:

- Masten er placeret et hul længere tilbage på mastesporet. Det giver måske en bedre forkrumning helt fra bunden af masten og tillader masten at 'falde' længere forover på læns.
- Andet punkt hænger muligvis sammen med det første. Når Sibbesen flere gange omtaler det strammere hækstag som resultat kan det påstås, at oplysningen ikke er meget værd, før vi ved hvor langt hækstaget er. I forbindelse med udvikling af et trim til hurtigere ned af bakke-sejlads er det her et spørgsmål om hvor langt man tør lade hækstaget være. Og dermed lade mastetoppen komme fremefter. De nyudviklede systemer til hækstagshal er stort set alle karakteriseret ved at tillade langt større vandring end standardmuskelboksen. Omkring 15 cm er et minimum.

I øvrigt synes jeg beretningen giver et glimrende indtryk af det arbejde, der ligger forud for den gode bådfart og den systematik, der er absolut nødvendig for ikke bare at ændre, men at ændre for at opnå et beskrevet mål.

Af Hans Erik Ortving

TURSEJLADS

Langt de fleste Spækhuggersejlere har sejlet de danske farvande tynde på kryds og tværs. En del har været på lange tursejladser i de indre skandinaviske farvande, dyrket svenske skærgårde, færre den norske vestkyst. Og så er der Spækhuggersejlerne, der har været på rigtige langfarter.

Redaktionen har udvalgt et par beretninger om tursejladser. Først en beretning om en tur over Atlanten.





”PRINS HENRIK” I KARIBIEN

MED EN SPÆKHUGGER OVER ATLANTEN

18 DØGN TIL SØS

Af Jochen Hell

SOMMERTUR!!: SVANEMØLLEN - SPANIEN

Vi forlod Svanemøllehavnen den 27. juli i fjor for at få båden sejlet ned til Spanien i sommerferien og fortsætte turen derfra i december. Båden gled bare dernedad indtil vi i Sydspanien tog os en hoppetur igennem brændingen og over et rev ved udsejlingen af Sancti Petri. Vores problem var, at vinden svigtede i det kritiske øjeblik, da vi skulle igennem en snæver udsejling igennem revet. Vi har ikke nogen indbygget motor og påhængsmotoren kan kun bruges i forholdsvis roligt vand. Vi fik os en ordentlig forskrækkelse, men det hurtigt udbragte anker holdt og med det stigende tidevand kom vi fri igen og lovede hinanden, aldrig mere at stikke til søs ...

SPANIEN - KAP VERDE

Vi havde knap nok kommet os over chokket, før vi befandt os igen på dybt vand med snuden pegende mod syd. Med den aktuelle erfaring i bagagen turde vi dog denne gang ikke anløbe de vanskelige marokkanske havne, som vi ellers havde glædet os meget til. I stedet gik vi straks til de kanariske og herfra til de kapverdiske øer. Vi fik først landkendning af Sal, en ø med høje vulkaner, 8 sømil før vi kastede ankeret. Den dårlige sigtbarhed skyldtes fænomenet Harmatan, en ørkenvind fra Sahara, som er fyldt med sand og kan nå helt til den anden side af Atlanten, som vi senere opdagede. Selvom de kapverdiske øer er i en rivende udvikling, er de

stadig meget fattige. Vi havde i forvejen hørt mange skrækhistorier og var blevet advaret mod tyveri og overfald, men har kun positivt at berette fra de to øer vi har besøgt: Sal og Brava.

Den 28. januar hev vi ankeret op i Furna (Brava) og forlod den gamle verden. Båden var læsset med store mængder af muesli, pasta, tomater på dåse og deslige foruden ca. 100 liter vand. Som sikkerhedsudstyr havde vi en EPIRB nødsignalbøje, en hånddreven watermaker, en radaralarm og en redningsflåde. Til kommunikation til søs havde vi kun VHF og en transistorradio for at modtage vejrudsigten fra Radio France International.

KAP VERDE - KARIBIEN

Passatvinden blæste dog for os pålidelig og konstant mellem 4 og 6 Beaufort, som den skulle. Andre sejlere har senere fortalt, at de oplevede både havblik og stiv kuling. Nogle skibe er sågar forlist, kollideret med hvaler eller også ville skipperen hoppe i vandet. Det kunne skipperen ombord på Prins Henrik også nogle gange føle trang til, men dog uden selvmord i tankerne. Da styrmanden dog videregav onde rygter om store hajer blev trangene ikke forløst, før vi ankom til Karibien.

Det største problem med den lange passage har for os været den manglende afveksling, den begræn-

"PRINS HENRIK" I CARIBIEN



Det var den hurtigste overfart over Atlanten vi hidtil har prøvet. Dog snød vi også denne gang ved et stopover på de kapverdiske øer.

”PRINS HENRIK” I CARIBIEN

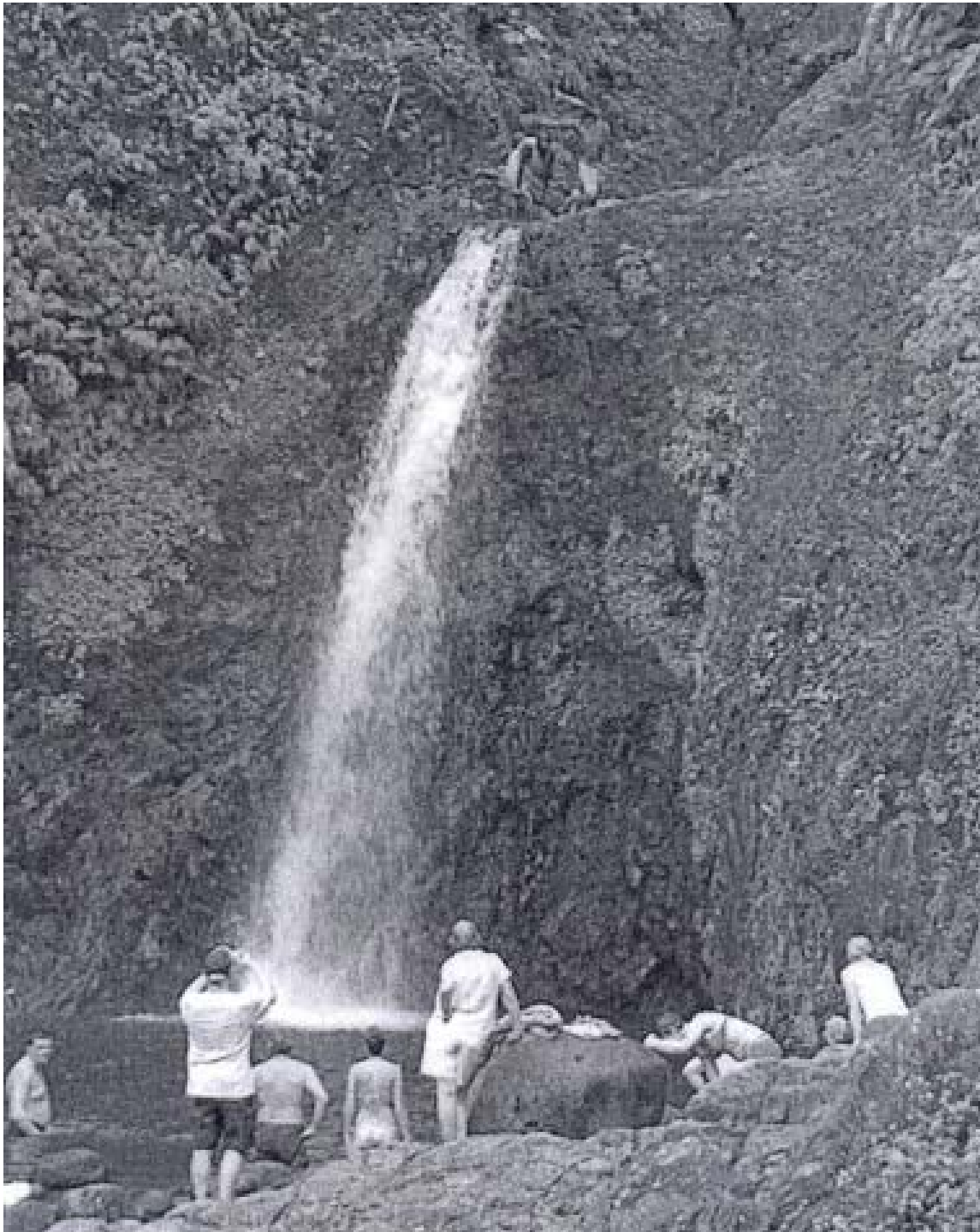
*Svanemøllehavnen, Sundet:
Afskedsgæster på midtermolen
den 27. juli 2006*



sede plads og det lille skibs rullen i det høje bølger. Den første uge var den værste. Bagefter faldt vi mere i rytmen og kunne se, at det gik da fremad. Skibet selv har klaret sig fortræffeligt, det svageste led var mandskabet.

Efter 17 dage rundede vi Barbados og hejste dets høflighedsflag, men da vi havde sejlet igennem ankerbugten, syntes vi ikke, den var indbydende nok til at blive og vi fortsatte endnu en dag til Martinique. Helt så trætte af sejlads kan vi altså ikke have været. Siden ankomsten har vi nydt det varme vejr (og vel egentlig mest lidt under det) og sejlet mellem de forskellige øer. Her var vi så heldige fra

båden at se en kæmpehavskildpadde og en hval foruden mange delfiner. Vi har snorklet ved koralrev og er blevet tryllebundet af den store mangfoldighed og farverigdom under havets overflade. Vi har set moræner, rokker, barracudas og mange uidentificerede objekter. Vi har badet i og er hoppet ned ad tropiske vandfald, så vi troede vi skulle dø ...Prins Henrik vender ikke hjem foreløbig. Vi efterlader hende på St. Lucia, håbende på ingen hurricane, og vil fortsætte turen til december. Hvem ved, måske tager vi til Cuba og videre til Panama. Men hvis vi har draget en erfaring fra vores langtursejladser, så er det den, at man ikke skal stole på sine egne planer.



Vandfaldet: Vores guide fik os til at springe fra dette vandfald på 12 meter

Redaktionen

Torben Steen Jensen var på sejlads i den østsvenske skærgård i 1994 med Nir, D 177. Han sejlede sammen med Charlie i Spækkeline, D 239. Torben gentog turen i 1995 uden følgeskab. Her har vi valgt at følge duoen i 1994. Beretningen starter med afgang fra Hou 28. juni 1994. De to både sejler sammen over Storebælt, Kattegat og ned gennem Øresund. Vi springer ind i beretningen, da bådene er nået til Falsterbo 30. juni.

Af Torben Steen Jensen

Kl. 08:45 sejler vi ind i Falsterbokanalen, hvor vi året før lå indeblæst i et par dage. Herligt gensyn. Da jeg kalder brovagten vil han lige have to minutter til at få afviklet noget trafik. Imens cirkler vi rundt for motor i den smukke morgen. Vi overvejer at blive i kanalen. Mellem kl. 5 og 7 havde vi været ret søvnige, men ikke nu kl. 09:30 med solen strålende over de blanke vande. Vi fortsætter mod Gislövs Läge, lige Ø for Trelleborg. Kl. 11:00 anløber vi havnen og efter lidt frokost og forgæves forsøg på at ringe hjem tager vi en lur på et par timer og sejlere 16:30 videre med Simrishamn, som vi anløber ved solopgang kl. 04, fredag 1. juli.

Sejladsen var behagelig. Der var vind nok til omkring 4 knob, mens vi kunne se lysene blive tændt inde i den lille havn i Kåseberga, hvor vi sidste år hyggede os sammen med Maja fra Nyborg. Ligesom ved Kronborg følte Sandhammeren dog lidt

langtrukken at komme omkring, men derefter gik det støt og roligt nordpå, først til anduvningsbøjen ud for Skillinge, siden i det gryende dagslys til Simrishamn. Trætheden er ved at melde sig. Mens jeg sad og fandt en behagelig stilling i cockpittet, dukkede drømmebilleder op på himlen og et par gange drejede jeg mig efter lyde ude om styrbord. Jeg troede nogen sagde noget til mig, men jeg var vågen nok til at vide, hvor vi var og at jeg bare var gået i gang med at drømme lidt. Siden fik jeg at vide at Charlie var blevet voldsomt forskrækket af en pludselig flaksende larm og et bump. Det viste sig at være en due, der var kommet ind mellem sejlene og da vi sejlede ind i Simrishamn forstod jeg ikke hans hyssen og gestikuleren. Så fik jeg øje på duen på ruftaget. Der var hellig andagt i den fuldstændig morgenstille havn i sart solopgangsbelysning.

Det tager os ikke lang tid at rigge en sovepose til. Nu bliver der knaldet brikker. Efter frokost og nye forgæves forsøg på at få telefonisk kontakt med hjemmebasen for at give en positionsrapport, står vi ud af havnen kl. 16:30 for at krydse Hanöbugten, Sveriges Biscaya, som den nok så frygtindgydende kaldes.

De første 6-7 timer er meget smuk spilersejlads, men efter midnat dør vinden efterhånden og sejlene står og slår enerverende i dønningerne. De er det eneste tidspunkt på turen, der er rigtig træls. Da vi har ligget et stykke tid og set lanterneerne ude

i den trafikerede rute mod Ø, Hanø's fyr i NV og Utklippans fyr ret forude starter vi motoren, men efter tre timer løber min tank tom. En gammel tocyklindret Evinrude drikker et par liter i timen, dobbelt så meget som Spækkelinens gode, gamle Yamaha. Vi gjorde nogle forsøg med spilerne, som efterhånden bare hang som gennemblødte klude pga morgenduggen. Stadig ingen vind. Enerverende dønninger. Ud af morgendisken dukker en enlig coaster fra Kalmar sund. Ved solopgang kommer der efterhånden en smule luft og vi passerer Utklippan – svenskerne's Kap Horn – og den utrolig idylliske indsejling til Blekinges skærgård, idet vi krydser nordpå over helt blankt lyseblåt vand. For den lettest mulige vind går vi ind i Sandhamn, en stor god havn med gode badefaciliteter og jordgubbasælgere på kajen.

Lørdag 2. juli i Sandhamn. Vi sover det det meste af dagen. Kl. 20:30 går vi nordpå mod Kalmar og når at tage flotte billeder af vores spillere inden luften går ud af dem og vandet bliver blankt og whiskyfarvet. Det er blevet mørkt og jeg trækker fra Spækkeline, for der er langt mellem tankene her. Bedst som jeg sidder og reparerer min kortlygte, siger det bom-bom-bom-bom- og her står jeg på et undersøisk skær, som Charlie lige når at styre udenom. I vores forsøg på at komme ud på tilstrækkelig dybde skiftes vi til at stå på den usynlige grund 5-6 gange hver inden det lykkes. Charlie konstaterer i mørket,

at han nu forstår hvorfor det hedder at få 'røde ører'. Det er rigtigt, vi er for koncentrerede til at være bange, på trods af at vi ingenting kan se, men varmen stiger op til ørerne. Vi navngiver stedet 'Nirs Rev' – 56o13'N, 16o01E. 'Visuelt ser vattenutan ut att vara lika fremkomlig överallt, men den erfarna sjöfaraden vet att så inganlunda är fallet', skriver en erfaren svensk sejler. Der fik vi den. Han fortsætter med denne poetiske opmuntring:

'Ju mera söndersplittad en kunstlinje är, dess svårare måste det vara att finna en fremkomlig väg eller led och undvika förräderiska grund.

Här uppe i Norden och kanske framförallt i Östersjöns NV-del har ju skapelsen och de efterföljande omvälvande tirsperioderna, som världen genomlidit, alstrat ett kaotiskt mönster av öar, skär, kobbar och grund, tilsynes helt planlöst utströdda på stora vattenvidder.

Vi kallar dem skärgårder. Groteskt utformade i en funktionslös vild skönhet kan vi uppfatta dem, om vi så vill, som en av naturens sista desperata protester mot en framträngande förfulande byggnadskultur.

Sjöbottens estatiska skönhetvärden däremot kan vi inte avnjuta på samma sätt. Men om denna undre värld är vildare och fräckere utformad är det helt naturligt om hinderliga och förargliga stötstenar stundom kommer i den sjöfarandes väg.'

Den udsejlede distance siden Sandhamn er meget

beskeden. Kl. 04:00 anløber vi den lille havn ved Kristianopel, fint afmærket med overetfyr, så side afmærkningerne lige så fint dukker ud af mørket, mens vi sejler ind mellem skærene. Festen på campingpladsen er ved at ebbe ud. Efter vi har fortøjet siger vi go'morgen til en person på kajen, fuldstændig forstenet af druk. Da vi får øjne i løbet af formiddagen viser det sig at være havnefogeden, utrolig hjælpsom og tilfreds med at få et par dåseøl i havnepenge for en halv dag. Hos en ældre dame med strikvareforretning ringer vi hjem og opgiver nuværende position og forventet havn for påmønstring af supplerende besætning. To minutter og otte sekunder, tror jeg samtalen varer. 74 kr! Svenske heldigvis, men alligevel. Så voldsom har devalueringen vel heller ikke været, skønt svenskerne ofte taler om den. Deres stolthed synes at have fået et alvorligt knæk.

Lidt over kl. 12 lægger vi ud fra Kristianopel i strålende sol og jævn vind fra syd og sætter straks spillerne. For øgende vind styrer vi så tæt på plat læns, vi kan ca 200. Inden for vores synsvidde er der 6-7 spillere på vej op gennem Kalmarsund. Ved 18-tiden løber vi ind i Kalmars gæstehavn, som ligger lige i hjertet af byen, klos op ad banegården. Et lille gospelkor står og gør reklame for Vor Herre med dejlige kropsnære rytmer. I en af boderne på kajen er der lækre pandekager med is. Uhm. Som man kan komme til at trænge til pandekager. På torvet falder

vi ned i restaurantens larmende friluftsaftning og nyder et stort glas fadøl.

Mandag 4. juni gør vi bådene klar til ombordtagning af mandskabet, som ankommer i bil i fin form kl. 20:30.

Tirsdag 5. juli får jeg set de fleste af de fine gamle træhuse i den gamle bydel på jagt efter morgenbrød og tager en spadseretur på volden tilbage. Vinden er gået i nord og flere både har forgæves forsøgt at forcere de 3 knobs modstrøm og den krappe sø, som Kalmarsund er kendt for. Imens ser vi byens domkirke og slot, som er spændende og interessante. Desværre når vi ikke skibsmuseet, som skulle være lige så interessant som Wasamuseet i Stokholm. Bilen skal lige anbringes et sted, hvor den kan stå i tre uger. Vi finder et halvprivat sted med et lindetræ og kalkulerer med, at det i løbet af et par dage vil svine bilen så meget til, at ingen vil drømme om at hugge den. Det kom til at passe.

Kl. 18 løjer vinden ok til at forsøge at gå nordpå til Borgholm, som vi anløber kl. 22:30 efter en fin tur for motor langs Øland. Højt beliggende kort før Borgholm ligger en slotsruin og lidt derfra den svenske konges sommerresidens. Borgholm er et sandt turistmekka med diskotek hver aften fra ti til to. Om morgenen er vi ved at falde over en ung mand, der ligger og sover den ud med sammenbundne snørebånd.



*Skærgårdsidyl 1994.
Foto: Torben S. Jensen*

Onsdag 6. juli. Vi tanker op og supplerer forsyningerne. Kl. 12:30 styrer vi stik nord for en øgende vind fra syd. Midt i Kalmarsund ligger Den Blå Jomfru, der ser ret ærefrygtindgydende ud, mindre end en kvadratkilometer i udstrækning og næsten hundrede meter høj. Vores spiler står flot og skafningen er fra nu af superb. Hovmesteren er lidt i tvivl om min bestilling på jordbær kan forenes med at styre spileren. Nu, hvor besætningen er fordoblet kan jeg ikke se hvad vi ikke kan klare. Heldigvis har hovmesteren ikke kommet mælk på, så da der kommer lidt klumper i luften er det kun jordbær, der rovser på dørken.

Den flotte udsigt til Jomfruen har vi bedre tid til at nyde efter vi har bjerget spileren. I den øgende vind kræver den rigelig opmærksomhed. Efter et par timers sejlads begynder skærgården ved Kråkalund og vi slår et lille slag udad for at få kontakt med en anduvningsbøje. Vi skal være helt sikre på hvad de hedder, alle de små skær der nu er begyndt at dukke frem. Imens finder vi i havnelodsen 'Seglarhamnar på Ostkusten' beskrivelsen af en lille havn. I det tiltagende tussmørke følger vi beskrivelsen nøjagtigt: Først tæt på Ekö fyr, derefter sigte mod det lille skærs nordspids og holde nogle få meters afstand til det store skær. Sådan glider vi stille ind i en utrolig smuk lagune. På det sidste tussmørke kl. 23:00 ankrer vi og sætter fortøjningerne i land. Jon springer i land og råber et øjeblik efter: 'En hug-

orm, kom og sel!' Og ganske rigtigt, turens eneste hugorm til understregning af at vi har fundet vores skærgårdsparadis. Et øjeblik efter blusser lejrbalet og med et par gode flasker og klægt snobrød fejrer vi ankomsten til skærgården. Den tager helt vejret fra os med sin naturskønhed – en total kontrast til den civiliserede verden, vi netop kom fra.

Torsdag 7. juli er der strålende sol, så fra morgentunden udforsker vi den lille ø. Det tager mindre end en time at gå hele øen rundt, men den er forbavsende afvekslende med mange fyrretræer og enebærbuske. Undervejs møder vi en flok får. Spækkelines besætning svømmer og fisker og ser ud til at kunne tilbringe ferien her. Nirs besætning har lyst til at udforske skærgården lidt og få lidt erfaring i at navigere mellem skærene. Derfor sejler vi ind til den lille by Klintemåla, hvor vi køber vafler og kaffe i havnefogedens lille bod med kaffemaskine og vaffeljern. Sådan lyder vejledningen i havnelodsen: Kommande från S tar man av från farleden något S om Ekö fyr og går med ledning af kortet N om Kärings-skären och genom sundet SV om Vinö. I inloppet tar man O om Kättlen de två i sjökortet namnlösa Korsskär og Lilla Korsholmen om styrbord. Efter att ha passerat gårdarna på Vinö får man ta det litet forsiktigt förbi en lång rad låga håller, Tärnhällen, varvid årminstone en del av försåten som i N riktning skjuter ut från Tvärö brukar synliga.'

Det gik let uden problemer, vi kom velbeholdne både frem og tilbage. Da vi kommer til indsejlingen til vores lagune mener vi os erfarne nok til at skrå over lidt tidligere end havnelodsen beskriver. Det var jo gået fint i tusmørke aftenen før og nu var det klar dag. Vi drejer 10 meter tidligere og rammer løbet et par meter for nordligt. Sku' det være et problem? I hvert fald sidder vi der og vi sidder fast. Med et fald i land til Spækkelines besætning får vi krænget og vredet os ud af stenene og uden mén ligger vi lidt efter på vores ankerplads. Det er heldigt det ikke skete aftenen før, for i mørket havde det været besværligt at komme af grunden.

Fredag 8. juli går Nirs besætning en morgentur hele vejen rundt om Istergåsen i shorts og lægger grunden til skippers solskoldning. Imens fanger Jon en af de mange fisk, vi kunne se omkring bådene, men Charlie dømte dem uspiselige og hængte dem til drengens fortrydelse af krogen.

Kl. 13 går begge både nordpå mod Blankaholm og ved ankomsten kl. 16 er jeg så solskoldet, at jeg er temmelig vrøvlet og irriteret, især fordi det gudsforladte sted for mig at se næppe har noget, der kan lindre. Heldigvis forklarer vi en venlig brugsdame vores problem og ud af et aflåst skab i baglokalet fremdrager hun en flaske lindrende lyserødt stads til min solskoldede hud. Længe leve civilisationen. Efter at have suppleret vandforsyningerne sejler vi

ud til et skær i Gåsfjärden, Store Saltholm, og spiser aftensmad i den smukkeste solnedgang. På vores udforskning af øen finder vi til Annis store begejstring snekvarts i store mængder. Hendes skipper deler principielt hendes begejstring, men han kan sør' me ikke lige finde stuveplads om læ.

Lørdag 9. juli forlader vi Store Saltholm kl. 11 i bageende sol og meget let vind. Det er meget idyllisk sejlad fra Gåsfjärden ud til farleden.

I det meget smalle Spårösund sejler vi helt inde langs den stejle klippevæg for at give plads til den modgående trafik. Kl. 16 går vi ind i gæstehavnen i Västervik. Vi skulle have taget sejlklubbens marina lidt længere inde, for der er både pøl og vaskemaskiner. Vi går op i byen og spiser en udmærket middag i den propfulde pizzarestaurant Poseidon.

Søndag 10. juli kl. 11:30 forlader vi Västervik for motor i strålende sol og ingen vind. Ude i farleden får vi demonstreret hvorfor svenskerne kalder farleden E4, for nu er trafikken rigtig tæt. Mange store motorbåde sejler forbavsende tankeløst i de snævre løb og mange mindre motorbåde er meget generede af hækbølgerne.

Kl. 16 anduver vi en fin bugt, Kungshamn, over for Lilla Grindö. Her ligger i forvejen omkring tyve andre. Virkelig hyggeligt. Turen er gået langs de yderste skær og søbrisen har været behageligt kølende

i den bagende sol. Vi er ikke så solbrændte på kroppen, for vi har været nødt til at tage tøj på for at beskytte os mod solen.

Spækkelines besætning har fået badetøjet på og svømmer omkring. Charlie og Jon svømmer hver dag. Ude midt i bugten ligger en trimaran, som var meget behjælpelig med at finde et par gode ankerpladser, så da vort lager af medbragte tomater snart skal bruges op, tager jeg en plastikkasse og lægger en pose tomater i og svømmer ud til trimaranen. Det er lidt besværligt at holde kassen flydende, men jeg får nogenlunde fanget de tomater, der går udenbords. Derhjemme binder hovmesteren altid plastikposerne irriterende grundigt til, så hvorfor pludselig ikke her? Trimaranens skipper skal lige overvinde overraskelsen inden han får fisket posen indenbords med et stort grin og megen takken.

Næste formiddag kommer en stor fladbundet jolle susende ind i bunden af bugten. Der er afhentning af affaldssække og tømning af lokummer. Hurtigt og effektivt. I vores beundring for den svenske orden prajer vi dem. Charlie har stadig et par dåseøl på køl og de modtages med glæde. Her er det hård valuta. Lidt senere skal jeg træde af og ingen der ikke har prøvet det kan forestille sig den fryd, det er at komme til et lokum med nyskrubbet spand.

Kl. 12 forlader vi – som alle de andre allerede havde gjort – den idylliske bugt, hvor vi bl.a. så en

orkide i ensom majestæt nær ankerpladsen. Hede-bølgen fortsætter med 30° svensk højtryksvejr. Vi har en fin sejlads for en øgende SØ-vind og når kl. 16 den lille havn Fyrudden, som har alle faciliteter. De to styrkvinder går totalt amok i vaskerummet. Efter bad, vandpåfyldning, tankning og andre indkøb sejler vi et lille stykke sydpå og ankrer ved en meget stejl klippe på Eköens nordside. Det er en ubehagelig plads, for klippen er stejl og de forbipasserende motorbåde giver en del uro. Kl. 6 farer jeg op ved at et par kraftige dønninger har banket os ind i klippen. I en fart får jeg halet hjem på ankerlinen.

Kl. 11:30 går vi videre nordpå. Solen bager, men på vandet er det behageligt. På et tidspunkt prajer Spækkeline os med det interne 'vi går i havn'-signal og vi går ind i lagunen mellem Ormöerne. Der er i forvejen masser af både, men det lykkes at finde et par gode pladser. Midt på øen er der høje klipper og udsigten herfra er meget betagende i alle retninger. Skær bag skær, så langt øjet rækker.

Onsdag 13. juli. Kl. 15 anløber vi lystbådehavnen i Oxelösund. Det er et hyggeligt sted med musikfestival på havnen, en god restaurant – med ret små portioner – og gratis transport op til byens fristelser. Inderst i havnen ligger der en bådudstørsforretning, Båt & Motor. Vores gamle Evinrude er begyndt at drille igen med kun at trække på en cylinder. Vi benytter lejligheder til at bytte den ind for en splinter-

ny 5 hestes Yamaha. Som de siger på Spækkeline: 'Yamaha, det ska' man ha'. Den svenske kronens svaghed pyntede på prisen og vi havde hjemmefra sagt, at skærgårdssejlads uden en stabil motor er letsindig. Vi fornemmer selv at det er rigtigt.

Torsdag 14. juli sejler Spækkeline ud til et skær, mens Nirs besætning har lyst til at se Stockholm. Med bus og tog når vi hovedstaden kl. 08:35. Bagende sol, hedebølge over 30°, men en stor oplevelse at se byen for første gang. Vi ser Storkyrkan og Gamla Stan, spadserer langs slottet, riksdagen, operaen og Dramaten ud til Wasamuseet, som er en fin oplevelse. Kl. 16:12 stiger vi på toget igen og skifter i Nyköping til en bus med en chauffør, der er fuld af skæg og flirter vildt til alle sider. Særligt en af hans modnere kolleger føler sig smigret. Han dementerer enhver fordom man måtte have om svenskere. Han kører os næsten helt ned til kajen. Her er der musik til kl. 23, hvorefter halvdelen af publikum invaderer restauranten med de små hyggelige portioner en times tid. Ved midnat er alt lukket og slukket og alle spadserer pænt hjem i seng. Der er vel orden i tingene. Det gav et par danske immigranter på havnebænkene os ret i. Det var netop grunden til at de efter 25 år i Sverige længtes hjertereskærende efter fædrelandet. Så overvældede vi er af skærgårdsnaturen, er det umuligt for os at følge deres tankegang.

Fredag 15. juli. Kl. 09:30 skal vi lige starte det nye piskeris for at begynde hjemturen. Havde vejret gjort miner til at drille havde vi talt om at tage Götakanalen, men her midt i århundredets sommer vil vi sejle samme vej tilbage og se noget af det, vi ikke så på opturen.

Pludselig lægger der sig en tæt tåge over området. Vi nyder en ekstra kop formiddagskaffe for vejrmeldingen siger 2-6 m/s S-SØ med søbrise og højtryk. Lørdag en frontpassage og derefter højtryksvejr igen. Det er et utroligt sommervejr, så en enkelt tågebanke er der sagtens plads til.

Kl. 10:45 letter tågen pludselig og klar af skærene ved havnemundingen kan vi i den lette SØ vind netop holde kursen til mærkerne i farleden.

I Arkösund har vi aftalt at mødes med Spækkeline, så kl. 13:30 går vi forbi den gamle havn, som er stuvende fuld af gæstesejlere. I den ny gæstehavn lige nord for er der god plads. Her ligger også nordmanden Steinar, som vi mødte i Kalmar. Med et minimum af finanser og kort – nej, mindre – men med godt humør er han på vej fra Norge langs Jylland med assistance af en gast gennem Götakanalen. Bortset fra ham er det en masse Albinbåde vi sejler imellem og utallige Maxi 77'ere og IF'ere, stort set alle svenske og tyske. Derfor blev der vinket heftigt fra begge sider, de tre-fire gange, vi passerede en dansk båd.

Vi sidder på broen og nyder en kop chokolade og en Gammel Dansk med Steinar, da Spækkeline passerer uden for havnen, åbenbart uden for signalhornets rækkevidde, men i løbet af en times tid er der igen kontakt og de to Spækhuggere ligger side om side. De to styrmænd har netop fundet et vaskerum og trods voldsom trængsel og kvælende luft går de endnu en gang totalt amok. Alt bli'r kogt!

Lørdag 16. juli går vi lidt sydover i farleden. Derefter vil vi prøve at sejle ud til et af de skær, der gennem århundreder har haft et lille fiskersamfund og den dag i dag stadig har lidt af fortidens atmosfære, nemlig Harstena. N for Fågelöen forlader vi den velafmærkede farled og skal nu navigere mellem skærene i uafmærket farvand og prøve at holde styr på alle de småøer og skær vi passerer. Mange passagerer er meget smalle, så der er fuld koncentration. Det går fint indtil indsejllingen til den østlige fjord, som vi først rammer i andet forsøg. Her sejler vi ind i en meget smal og meget smuk fjord, som tydeligvis er et yndet udflugtsmål. Her er jeg virkelig glad for den nye motor, som modsat den gamle trækker stabilt ved helt langsom gang uden at gå i stå. Inde på øen er der masser af fine lækre blåbær. Ulempen er kun at hver gang man rører et bærlomme kommer hundrede blodtørstige myg farende. Spækkelinenes besætning står strabadserne igennem, og belønnes med en pose velsmagende bærlomme Når vi ikke

siden Isteråsen har beskrevet nogle smukke afteener om lejrbalet hænger det sammen med, at det er forbudt at tænde bål pga. brandfaren i det tørre og varme vejr og at vi efter kl. 10 bliver overfaldet af myg. Heldigvis har hovmesteren medbragt net til begge bådenes nedgang og forluge. Efter at have jaget de tre myg, der alligevel slipper ind, kan man nyde et par kapitler af en bog.

Søndag 17. juli: Vi traver over og nyder stemningen i Harstena by med de smukke rødmaledede træhuse. Næste gang tager vi den fjord, der fører ned til byen. Her i sommervarmen er det ren idyl, men der er ikke tvivl om, at det før i tiden har været et specielt miljø at klare sig i. Sæler og fisk har det øjensynligt været rigeligt af og lidt jord til de nødvendige grøntsager, men det lille isolerede øsamfund kan godt have været en temmelig snæver ramme for nogen.

Efter nogle timer mellem 13 og 16 med kraftig vind fra nord og noget regn går vi ud af fjorden og navigerer ind mellem skærene tilbage til den velafmærkede farled. Over os har vi en tyk skyklump fra vest. Det giver nogle flotte panoramaer med fantastiske skyformationer over skærgården. Omkring kl. 19 anløber vi Fyrudden havn. Vi havde hele tiden drukket den bedste rødvin først, men Nirs hovmester havde gemt en god flaske og inden ICA lukkede skaffede hun os lige lidt til kaffen, så vi råhyggede os i den fyldte, men stille og hyggelige havn, hvor

Jon var lige ved at fange en gedde. Han stod på broen og lod sin selvlysende plastikorm køre lige op og ned foran snuden på den. Formodentlig var vandet alt for varmt. Dorsk var den i hvert fald.

Mandag 18. juli bliver en af de mest uinteressante. Trods flere forsøg på at sætte sejl bliver det til en hel dag gennem farleden for motor. Det føles ikke som Skaberens oprindelige mening med at sejle.

Händelöp skulle være et interessant sted, men vi er for sent på den til at nå længere ind end til den lille fiskerihavn på østsiden. De 35 svenske kroner er i overkanten i forhold til faciliteterne, men den lille pige, der med overordentlig koncentration skriver kvittering bistået af hele sin familie, får ens kritik til at blive stikkende i halsen.

Tirsdag 19. juli lakker turen mod enden for de besætningsmedlemmer, der påmønstrede i Kalmar. Vi er enige om, at vi skal tage en overnatning på Istergåsen, hvor eventyret begyndte.

Vejret er ideelt. 4-5 m/s fra øst. Sådan er det Vor Herres mening det skal være at sejle. Dyb tilfredsstillelse med livet på begge både. Som vi nærmer os Isteråsen bliver Nirs besætning enig om, at det gode vejr bør udnyttes til at nå Øland inden aften. Vi ved hvor meget Isteråsen betyder for Spækkelines besætning, så vi råber over at vi kan mødes i Borgholm onsdag aften.

Kort efter passerer vi Isteråsen, vores skærgårdsparadis, og de to besætninger tager med signalhornsalutter afsked med den lille ø med hugorm, får, lejrbål og svømmeture.

Umiddelbart efter forlader vi skærgården og styrer 16:00 øst om Den blå Jomfru. Kursen skal lægges præcis sådan, at vi hele tiden har sol i cockpittet. Mens vi passerer Jomfruen skæres vores kurs en halv sømil forude af en svensk ubåd. Vi kan godt forstå, at russerne har syntes, det var et skægt farvand at lege gemmeleg. Mens vinden langsomt ebber ud og solen begynder at gå mod kimmingen bag Oscarshamn, går vi ind i Sandviken kl 18:45 på de sidste vindpust. Vi får en meget flot og klar stille aften til en gåtur på stranden med de karakteristiske Ølandssten med mange forsteneringer og gennem Sandviken, som har Europas største vindmølle på i alt 8 etager. Jon har held til at få en aborre på krogen, lige det mindste til et måltid, men en slags kompensation for den dorske gedde. Om natten rejser vinden sig fra vest og giver meget uro i havnen og sender en ubehagelig stank indover os. Vi vågner med hovedpine. Gad vide hvad det er. Kan det være kemikalieudledning fra Oscarshamn, for atomkraftudslip lugger ikke sigende ikke. Man bliver bare selvlysende og det var vi trods alt ikke.

Onsdag 20. juli. Vi vil prøve at nå Kalmar. Nir ler lidt i forvejen. Vi blev vækket meget tidligt af en

singlehandsejler, som på sin vej ud fra sin plads lavede kage i fortøjningerne og endte med at lade vores agterfortøjninger gå, så vi bankede op i broen. Så bjergede vi de rundstykker, havnefogeden havde stillet på fordækket og fik liv i Optimussen.

Vi krydsede med nogle lange ben ned gennem Kalmarsund. Kort før Borgholm blæser det op og vi mindsker sejl, men bestemmer os for at fortsætte, skønt vi snart er de eneste sydgående i farvandet med 5-6 nordgående spillere inden for synsvidde. Jeg er lidt nysgerrig for at finde ud af om det virkelig ikke er muligt at forcere de krappe bølger og modstrømmen.

I tre timer krydser vi frem og tilbage neden for den kongelige sommerresidens uden at komme ret langt. 'Jeg skal altså tisse'. forkynder hovmesteren. Jeg er lidt i tvivl om hun kan holde balancen på pøsen i den stejle sø, indtil det slår mig, at vi bare kan falde af og løbe med vinden i de par minutter. Hovmesteren gør sig klar og jeg trækker kæppen til mig og slækker skøderne. Pludselig ligger vi behageligt i søen, men på de par minutter sætter vi lige så meget distance til, som vi har vundet på den sidste halve times tid. Da vi gør et nyt forsøg på at krydse, kan jeg se at selv med motor vil vi få store problemer med at komme igennem det smalle løb under broen lige nord for Kalmar og det vil blive sent og mørkt. Vi beslutter at falde af og en halv time senere ligger vi behageligt fortøjet i Borgholm. På vej

ind til pladsen kommer pludselig et pust og skubber os ind i en tysk Dehler. Skipperen står bare og ser udeltagende på os. Det er ret træls og humøret er lidt slidt efter at have banket forgæves op og ned i Kalmarsund i tre timer. Tyskeren får vores adresse for det tilfælde, at hans lidt fjollede Dehlerdæk skulle have fået skrammer. Derefter hilser han og konen overstrømmende på os de næste dage, når vi mødes.

Torsdag 21. juli. Vinden kommer fra nord, 4 m/s. Vi er en hel armada, der i det flotte vejr stille og roligt styrer ned gennem Kalmarsund til Kalmar, som vi anløber 14:40. Det er vores sidste aften med fuld bemanning, så det skal fejres med pandekageorgie med blåbærsyltetøj fra Harstena.

Fredag 22. juli. Kl. 07:00 afmønstrer mandskabet. Selvfølgelig er det vemodigt. De skal i bil hjem over Varberg og Grenå. Kl. 09:30 går vi selv sydover med 10m/s stik imod. Efter seks timers hårdt kryds er vi kun nået til Bergkvara, hvor vi knalder brikker og holder klar til at fortsætte. Kl. 22:30 afsejler vi i det allersidste lys til at se de ubelyste mærker ude mellem skærene. Hele natter fortsætter vi for motor, for der er ikke antydning af vind. Det er samtidig vores chance for at se Utklippan, som ligger forblæst og ensom syd for Kalmarsund. I havnelodsen står der, at man kun skal betragte den som nødhavn. Da vi

lidt før kl. 7 lister os ind i den morgentyste havn kan vi se, at den er fuld af svenske og tyske gæstesejlere. Mågerne giver en meget højrøstet og uhjertelig velkomst. Efter toiletbesøg på de særdeles velholdte gammeldags lokummer sejler vi igennem den mikroskopiske havn og ud gennem de vestlige indsejling kl. 08:00 styrer kurs 245 over Hanöbugten i bagende sol og 1 m/s – i stødene. Kl. 11:43 skriver jeg i logbogen: 'Vi håber på noget vind i løbet af dagen'. Nøjagtig 14 minutter senere kommer der pludselig luft. Med maksimal skæring kan vi netop styre 245°, men afdriften er sikkert også maksimal, så en time senere bjerger vi den igen og får optimal sejlads med lidt slæk på skøderne. I en time styrer vi 10° for højt for at kompensere.

Kl. er 15:00, da jeg i kikkerten får det første lidt blege glimt af landet lige nord for Simrishamn. Solen bager og det er drømmesejlads ud over den svenske Biskayabugt. Mens vi nærmer os Simrishamn kan vi lige skimte Bornholm, som vi sejlede til året før. På Spækkeline får skipper rengøringskuller, skyller dæk og lufter hynder, så det stråler.

Kl. 19:30 dør vinden og en time senere anduver vi Simrishamn, 12,5 time efter afsejling fra Utklippan. I alt 27 timers sejlads fra Kalmar afbrudt af 4 timers eftermiddagslur og en times spadseretur på Utklippan. På broen står havnefogedens unge kvindelige assistent og tager imod – pengene.

Søndag 24. juli. Vi står tidligt ud af havnen og sætter straks spiler. Den bliver stående oppe de næste 10 timer, for da vi runder Sandhammeren følger vinden med rundt. Det er bragende sommervejr. Tre fyre i en Albin Express skiftes til at hænge efter båden i badestigen. Ved Kåsabergera flyver fire hanggliders frem og tilbage over bakken bag havnen. Der er mange både på vandet og masser af mennesker på stranden. Strålende sol og vind fra øst, 6-8m/s. Vinden dør kort før vi når til Gislövs Läge kl. 20 og vi traver til den nærliggende campingplads. Charlie bestiller Pyt i Panna, men den unge pige er meget i tvivl om køkkenet kan fremtrylle en omelet til mig. Mens vi nyder udsigten og en fadøl lykkes projektet og jeg får en dejlig omelet med nye kartofler. Fem kokkehuer, pris og smilende betjening inkluderet.

Her forlader vi igen beretningen. De to Spækhugere følges gennem Bøgestrømmen, går i havn på Femø og er hjemme igen 26. juli kl. 23:30.

HISTORIEN OM ELEKTRA D 23

ELLER SÅDAN KAN EN TURSEJLADS OGSÅ AFSLUTTES?

Af Hans Erik Ortving

I Spækhuggernyt 32, sep 1991, kunne læses følgende:

Er dette mon et billede af en aarhusbåd, før beslutningen om at satse seriøst blev taget?

Eller er båden til salg under den klassiske overskrift: Trænger til en kærlig hånd? Eller en reklame for Plastic Padding?

Og hvordan er den havnet der?

Næppe fra landsiden med kran og vandet ser ikke dybt nok ud til at den er løftet ind fra søsiden. Er det en hvalkirkegård, for hvor bliver Spækhuggere af, når de dør?

Og hvad siger forsikringen til bukkene?

Billedet giver unægtelig anledning til en mængde spørgsmål. Det er opklaret at båden er D 23, Elektra. Stedet er Hassel Island ved indsejlingen til Charlotte Amalie, St Thomas.

Fotografen er Jens Henriksen. Han mener at skadevolderen er Hugo, ikke skærmtrolden, men en hurricane, september 1989.

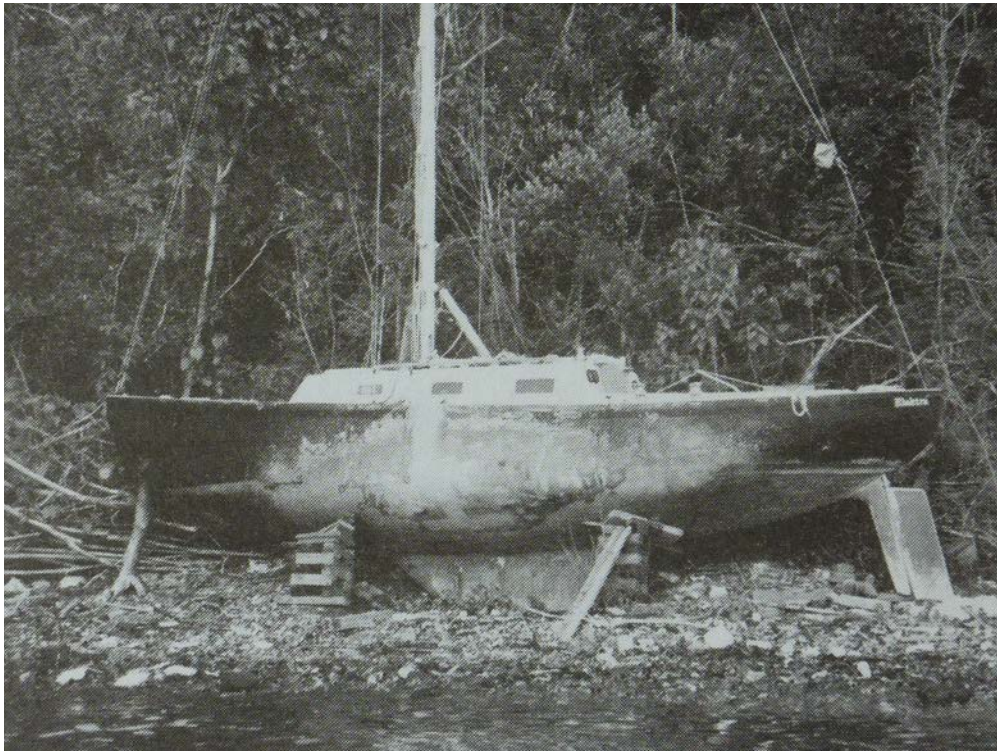
Redaktionen vil prøve at finde flere detaljer.

I Spækhuggernyt 63, 1999, skriver Jakob Iversen om Kent Gometz, som han har fået en e-mail fra. Kent beder om hjælp til et større restaureringsarbejde, jo tak, se foto.

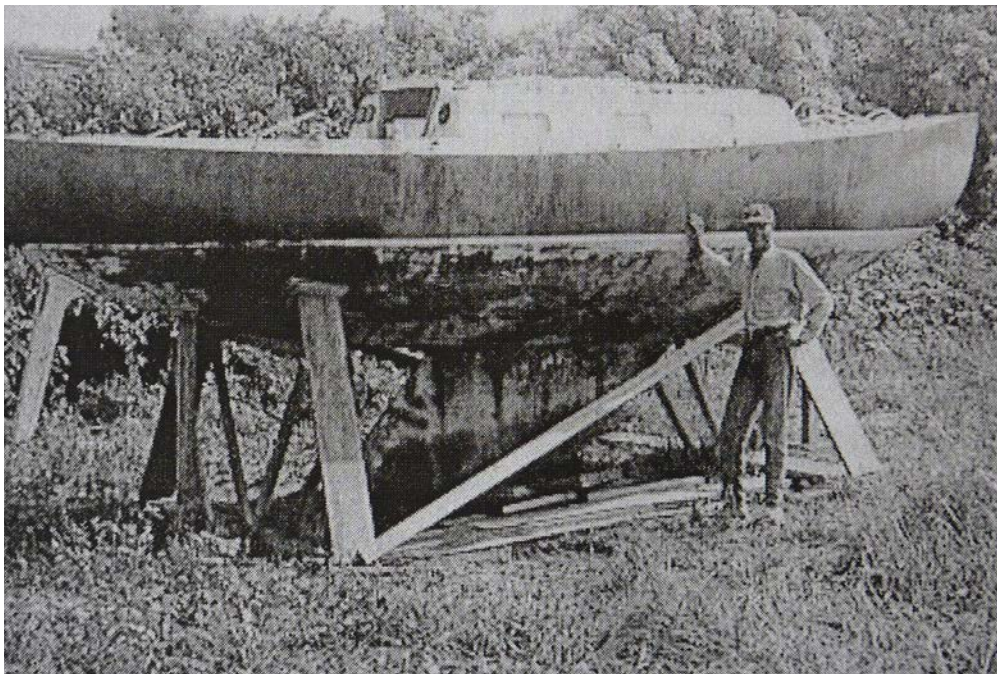
Det viser sig ved nøje granskning og sammenligning med Jens Henriksens foto fra 1991, at båden er D

23, Elektra, der nu er ribbet for mast og ror og om-døbt til Svima.

Vi ved fra de gamle arkiver, at båden på et tidspunkt tilhørte Jesper Zølck Olsen. En beretning om hans transatlantiske sejlads er på et tidspunkt bragt i Rungsted Kyst Sejlklubs klubblad. Flere forsøg på at kontakte Jesper er mislykkedes.



Strandet!
Foto: Kent Gomez



Under reparation!
Foto: Jens Henriksen

SPÆKHUGGEREN I PRESSEN





SWE
700

DEN
DEN
130
130

DEN
DEN
130
130

Redaktionen

Rygtet om Klaus Næraas udviklingsarbejder med Spækhuggeren bredte sig uden for klassen. Bådnyt bragte således hele tre sider med beundrende omtale af Klaus indretning af D 21 – der i dag vistnok er havnet som søspejderbåd i Skovshoved.

Artiklen blev bragt i Bådnyt nr. 1, 1984

Af Jakob Johannsen

DEN ER FYLDT MED SMÅ GENIALE GØR-DET-SELV-IDEER

Spækhugger nummer énogtyve er nok den eneste sejlbåd i Danmark, der er forsynet med to magelige lænestole, Amagerhylde med slå og vækkeurbeslag i mastens hulkel. Bådnyt har været om bord og set på alle de små forbedringer, som bådens ejer selv har konstrueret og forarbejdet for at gøre livet om bord lidt nemmere.

For snart ti år siden købte ingeniør Klaus Næraa sammen med sin kone Annette Hauch og arkitekt Peter Hauch en ganske almindelig brugt Spækhugger. Båden har byggenummer 21 og er bygget i 1971 i standardfarve grøn og grå og var forsynet med standardapting.

Klaus Næraa har altid været lidt af en opfinder, og efter at have sejlet i båden i et par år, hovedsage-

lig tursejlads, vænnet sig til den og fundet nogle af dens mangler, begyndte den ene forbedring efter den anden at tage form i Klaus Næraas hoved. Og for hvert år blev Eenogtyve forsynet med nye opfindelser og småforbedringer, som gjorde den nemmere at sejle og behageligere at opholde sig i.

Klaus Næraa nøjedes ikke med at få ideer, og så betale sig fra resten. Næ, ved hjælp af en værktøjskasse, hvor en almindelig boremaskine udgør det eneste maskinværktøj, en ven, der kan svejse rustfrit stål og med medopfinderen Peter Hauch som kvalitetskontrol, har han brugt tusindvis af timer, fortrinsvis om vinteren, til selv at føre sine ideer ud i livet og ned i båden.

For Klaus Næraa er det at hitte på nye dimser, blevet en meget vigtig del af sejlsporten og en tilfredsstillelse for ham selv.

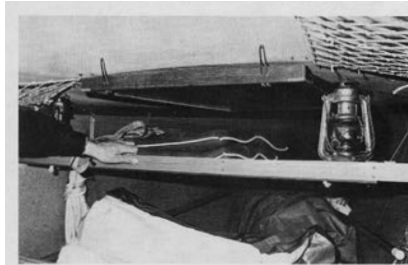
”I begyndelsen var det kun mine egne opfindelser, jeg forarbejdede, men efterhånden laver jeg selv det meste ekstraudstyr og udskifter om muligt det, der skal udskiftes med hjemmelavede beslag. Fx har jeg lige sat en ny bom på, og det eneste jeg har købt færdigt, er selve røret, resten har jeg lavet selv,” fortæller Klaus.

Der er ikke noget Storm-P-agtigt over Klaus' forbedringer og opfindelser. Tværtimod kan de ved sam-

menligning få de oprindelige Spækhugger-beslag til at se lidt klodsede og uhandy ud. Ligesom Klaus Næraas håndlavede wireblokke og beslag ser mere strømlinjede og solide ud, end de oprindelige beslag.

“Når jeg bruger så mange timer på at forbedre båden, gør jeg det selvfølgelig fordi jeg kan lide det og synes det er sjovt. Men der er da også en masse penge sparet ved det. Og det er morsomt at finde ting i almindelige butikker, der egner sig til en sejlbåd, hvis man sætter fantasien lidt i gang. Tag fx min nye rorpindsforlænger, som fungerer bedre end nogen anden 'købt' forlænger, jeg har prøvet. Den er lavet af en del af en 'rå' glasfiber-fiskestang, bevikling til et cykelstyr og et lille beslag, hvor den sidder fast i roret, som også er hjemmelavet,” siger Klaus Næraa.

Hans Spækhugger er i øvrigt nok den eneste, som er udstyret med to lænestole, amagerhylde og mast med vækkeur i hulkelen. Og han finder stadig på nye forbedringer. Nu efter bommen er blevet, som han vil have den, sysler han med konstruktionen af et 16-skåret hal til hækstaget, så alle i besætningen kan hale det i hårdt vejr.



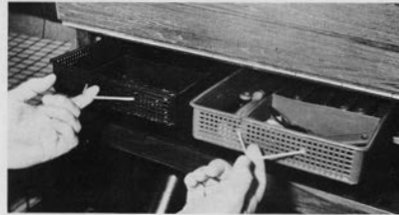
Ophængt hylde

Stuverummet på «Enogtyve» bruges udelukkende til stuveplads. Her er ophængt en enkel hylde i et par let fremadventte stykker tov, så hylde ikke glider på den indvendige beklædning, når skroget vrider sig, og hylde kan nemt flyttes, hvis man ønsker at komme frem i forskibet. Læg mærke til lygterne, der holdes fast mod silingrekanten af en fastgjort elastik. Læg i øvrigt mærke til cockpitbordet, der er ophængt under dækket.



Den praktiske elastik

En ganske almindelig elastik fastgjort i køjebunden er glimrende til opbevaring af oiletøj, sengetøj o.l., når der mangler stuveplads i båden. Eventuelt en elastik til hvert besætningsmedlem. Læg mærke til «finkenettet» under dækket, som ikke blot er et fortrinligt opbevaringssted for tøj, sengetøj og grej, men også en god tørreplads for våde ting.



Skuffer uden besvær

På en meget lav hylde i styrbords pantryskab har bestik og småting fundet plads på to «selvløsende» plasticbakker forsynet med små stykker reb, som gør dem lette at trække ud.



Forlængerer er låst fast i nøglehullet

Rorpindsforlænger-beslag, hvor forlængerer hurtigt kan tages af, men hvor den er låst fast under brug. En pal går gennem rorpinden i et ringbeslag. Inde i ringen er der filet et hul ud til et nøglehulsbeslag, som kan skydes frem og tilbage, og fastlåse palen og forlængerer. Selve rorpindsforlængerer er i øvrigt en del af en «rå» glasfiberfiskestang med en cykelstyrbevikling.



Nem hanefod

Mange sejlere har problemer med storsejlskædningen, hvad enten de bruger hanefodsystem eller mere almindelig skædeform. Her har Klaus Næraa løst problemet med en hanefod, der løber agten om cockpitkarmen, hvor to klemmer kan holde den fast i en hvilken som helst stilling.



Kontrolpanelet

På en teak-plade midt på ruffet er alle hal og fald placeret i klemmer, så det hele er samlet og virker pænt og overskueligt. Læg mærke til de små hvide bogstaver på karmen nedenunder. Systemet er set utallige gange før, men sjældent så pænt og overskueligt.

Af Jakob Johannsen

Artiklen blev bragt i
Bådnyt nr. 12 1983

Spændende udviklingsarbejde fra Spækhuggerklubben har resulteret i en kortere ror-forfinne, som har forbedret venderadien og manøvreedygtigheden væsentligt. Bådnyt har prøvet det gamle mod det nye ror-arrangement, der får båden til at virke hurtigere.

Spækhuggeren er blevet mere velsejlende. Spækhuggersejlernes store mareridt, den store venderadius – som siden båden blev konstrueret har været en af dens store svagheder – er blevet formindsket fra 21 meter til ca. 14 meter, uden at det egentlig er gået ud over bådens gode sejlegenskaber.

Ved en brevafstemning mellem Spækhuggerklubben næsten 200 medlemmer har man vedtaget at godkende en ny og mindre forfinne til roret, og i løbet af de næste to sæsoner, at gøre den obligatorisk.

Bådnyt har prøvet Spækhuggeren både med den gamle og den ny finne, og selv om forandringen af forfinnen ikke er særlig stor, så er det helt tydeligt, at båden har fået en meget mindre venderadius, samtidig med at den er blevet lettere at håndtere, fordi den simpelt hen lystre roret hurtigere og bedre. Til gengæld er den blevet en anelse mindre retningsstabil, hvilket gør den mere følsom over for fejltrim, der kan gøre den henholdsvis lægerrig og luvgerrig. Men kun en anelse.

Det lyder meget nemt og smertefrit alt sammen.

Og mange sejlere, der har bådtyper med større og mindre skavanker af lignende art, kunne spørge sig selv, hvorfor man ikke blot ændrer lidt på konstruktionen og får rettet skavankerne. Det er forsøgt mange gange i sejlsportens historie, men næsten altid med det resultat, at båden blev dårligere sejlene, og/eller klassen blev delt op i to dele.

Når det tilsyneladende er lykkedes for Spækhuggeren, hvad der er mislykkedes for så mange andre, så skyldes det et kæmpestort og meget grundigt forarbejde i "Projekt forfinne", som startede helt tilbage i januar 1982 på specialklubbens generalforsamling.

HELDIGT, AT DET VAR NEMT AT EKSPERIMENTERE

Som så mange gange før på Spækhuggerklubbens årlige møde var der nogle af sejlerne, der brokkede sig over, at båden vendte for dårligt og var svær at styre. Bestyrelsen blev opfordret til at snakke med Spækhuggerens konstruktør Peter Bruun, der sagde ligeud, at prototypen i 1969 var blevet afprøvet med alle mulige former for ror, og at den nuværende konstruktion var, som den skulle være.

Formanden for Spækhuggerklubben, arkitekt Hans Erik Ortvig fortæller:

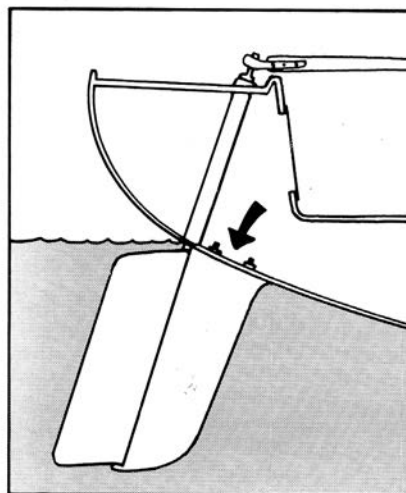
"Det var nok fordi det er så nemt at skrue forfinnen af roret, at vi besluttede os til at undersøge sagen på egen hånd. Vi pillede derfor forfinnen helt af en båd for at se, hvordan den sejlede uden. Det var

DE HAR PUTTET MERE SPRÆL I SPÆKHUGGEREN

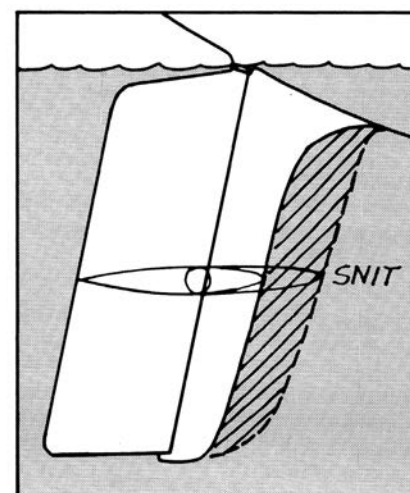
en meget lærerig og spændende oplevelse for mig og ingeniør Klaus Næraa, på hvis båd vi udførte forsøget. Vi troede før eksperimentet, at kølen og skroget gav Spækhuggeren vis retningsstabilitet. Men sejladserne viste, at det kun er roret og rorets faste forfinne, der forhindrer Spækhuggeren i at snurre rundt om sin egen længde. Uden forfinne blev den levende som en jolle, dvs. den skulle styres hele tiden og hvis man slap roret, kunne man ikke forudse, om båden ville skære op eller falde af. Til gengæld blev styreegenskaberne på den finnløse båd meget fremragende. Den kunne vende på sin egen bådslængde og lystrede selv det mindste vink med rorpinden.”

HELT ANDEN BÅD MED RENT BALANCEROR

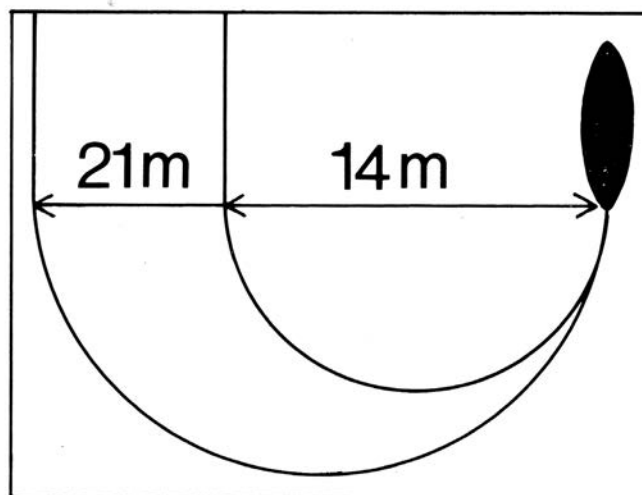
”Efter det forsøg satte vi et ekstrabevægeligt areal foran rorbladet, så vi fik et såkaldt balanceror. Dette gjorde båden endnu mere levende at styre, men samtidig lettede det på roret. Dette eksperiment optog os meget, og hvis opgaven havde været at konstruere en ny Spækhugger, kan der godt være, at vi havde arbejdet videre med balanceroret. Men generalforsamlingen havde kun givet os mandat til at bevare bådens egenskaber, men forbedre dens venderadius. Så da vi havde eksperimenteret en tid med balanceroret, sagde vi til os selv, at det kan godt være, at det virker fortrinligt, men det har den bivirkning, at vi får en helt anden båd ud af det.



Ændringen af Spækhuggeren er såre enkel, ror-forfinnen udskiftes.



Med en smallere forfinne opnås en meget bedre hydro-dynamisk form.



◀ Forsøgssejladser har vist, at Spækhuggerens vendediameter blev reduceret med en tredjedel.

Den kortere ▶ ror-forfinne betyder også, at båden manøvrerer hurtigere og er mere følsom over for trimmet.

KORTERE FORFINNE GJORDE RORET MERE EFFEKTIVT

"Efter at have afprøvet de to rorformer, var vi klar over, at det var en mellemting mellem det gamle ror med forfinne og det nøgne spaderor, vi skulle koncentrere os om. Vi begyndte med at studere og opmåle en række velsejlende konstruktioner som H-båd, Soling og Drabant 24 for at have et erfaringsgrundlag. Og når vi idag kikker på det færdige resultat, kan vi se, at det ligger meget tæt op af Solingens ror, hvad angår dimensioner. Samtidig gav vi os til at studere Marchajs bog om aero- og hydrodynamik. Her fandt vi kort fortalt ud af, at der var et optimalt forhold mellem en profils tykkelse i forhold til længden. Ved opmåling af det gamle ror plus forfinne fandt vi ud af, at det var for langt i forhold til tykkelsen, hvilket ifølge Marchaj vil give en ikke særlig effektiv udnyttelse af arealet på grund af stor turbulens i vandet. Samtidig havde vore egne forsøg vist os, at vi måtte forøge det bevægelige rorareal i forhold til det faste. Og her var den enkleste løsning at lave en mindre forfinne, som dels holdt båden mindre 'fast' i vandet, og som i konstruktion nærmede sig det forhold mellem tykkelse og længde, som teoretikerne opgiver som det optimale."

VENDINGERNE VAR STRAKS EN TREDJEDEL BEDRE

"I Klaus Næraas kælder i Hellerup brugte vi hundrede af timer til at opbygge en prototype af den ny forfinne, en polyurethanskum, som vi belagde med

glasfiber. Skummet har den store fordel, at man kan slibe i det, og vi sleb og sleb, indtil prototypen så ud, som vi gerne ville have den, og Marchaj's teorier fortalte os var den optimale. Og det vil sige en forfinne til roret, der er ca. den halve størrelse af den gamle. Vi satte den på Klaus Næraas båd, og den viste sig med ganske få ændringer, at fungere som vi havde drømt om. Bådens venderadius var skåret ned med næsten en tredjedel, uden at sejlegeskaberne var blevet forandret. Vi kunne derfor gå tilbage til generalforsamlingen i Dansk Spækhuggerklub med den ny konstruktion, hvor den ny finne efter en lang debat blev vedtaget med overvejende majoritet. Da der kun var omkring 40 medlemmer ud af de næsten 200 til stede, blev det besluttet at lave en 'urafstemning' pr. brev blandt medlemmerne. I den mellemliggende tid ville vi så eksperimenter videre med den ny finne, for at ingen skulle kunne bebrejde os, at vi ikke havde afprøvet den ordentligt. Vi efterlyste derfor frivillige forsøgskaniner, som havde lyst til at prøvesejle den ny finne i en sæson, nemlig sæson 83. Og i løbet af meget kort tid sejlede fem finner over hele landet."

BEKYMRING:

SEJLER DEN NYE FORFINNE HURTIGERE?

"I mellemtiden havde Peter Bruun ladet fremstille en form af vores prototype, og værftet kan nu levere de nye finner til 1200 kr., hvilket er en lille smule

mere, end vi havde tænkt os, men ikke urimeligt, når man tænker på den store forbedring, de er. Enhver sejler kan selv montere en forfinne på sin båd. Vi regner med, at det vil tage en meget fumfelingret omkring fire timer, mens en professionel kan gøre det på under en. Resultaterne fra de fem forsøgsfinner kom snart strømmende ind. De fem forsøgspersoner var ovenud begejstrede. Desværre så det ud, som om den ny finne fik båden til at sejle en lille smule hurtigere end Spækhuggere med den gamle finne. Jeg har dog selv været på sommer-tur med den gamle finne på min båd i følgeskab med Klaus Næraa, som har fået den ny finne. Og vi kunne ikke mærke nogen forskel rent fartmæssigt. Men nu er en båds hastighed ikke alene et spørgsmål om, hvor hurtigt den sejler gennem vandet. Det er også et spørgsmål om, hvor hurtigt båden kan manøvreres, fx for at undgå at ramme en stor bølge, eller for at få båden til at undgå at skære op med spileren sat. Hvis båden reagerer mere villigt på rorændringer, så vinder man måske en lille smule hver gang det er en fordel at kunne styre båden hurtigt.

ALLE ER BEGEJSTREDE, SÅ DE VEDTOG FINNEN

"Af alle de sejlere, vi har haft ude at sejle med den ny forfinne, har der ikke været en eneste, der har været negativ. Så snart de har prøvet den, er de solgt på ideen. Og ved optællingen af brevstemmer-

ne, som fandt sted den 3. oktober viste der sig også en klar majoritet for den ny finne. Dansk Spækhuggerklub har således besluttet, at det de næste to år er tilladt at sejle med begge udgaver af forfinnerne, og det derefter kun skal være tilladt at sejle kapsejladts med den ny finne," siger Hans Erik Ortving. Bådnyt fik lov at prøve de to finner, idet Spækhuggerklubben havde stillet to både til rådighed med forskellige finner. Og det var helt klart, at bådens sejlegenskaber er blevet betydelig forbedret med den ny finne. Det virker samtidig, som om båden er blevet en smule mere følsom på roret, hvilket gør den mere klart reagerende på trimændringer. At komme i havn med den nyfinne er en helt anden sikker fornemmelse, end med den gamle, hvis minimums venderadius var 21 meter.

Efter den ny finne er blevet godkendt af Spækhuggersejlerne, siger en meget glad Spækhuggerformand, Hans Erik Ortving til Bådnyt: "Gennem hele forløbet er vi begge, Klaus og jeg, blevet overrasket over, hvor små ting der spiller en rolle, og vi betragter det som et mirakel, hvis en konstruktør af en ny båd kan sige, at her er en båd uden mangler. Udviklingsarbejdet er så langsomt og kostbart, at enhver ny konstruktion simpelt hen skal være behæftet med fejl, på nogle punkter, hvor konstruktøren har været nødt til at skyde i blinde. For eksempel som det skete på Spækhuggere med den gamle forfinne."

Af Erland Holmström

Erland Holmström er Spækhuggersejler og -tegner. Har tegnet plakater mm. for Peter Bruun. Har i mange år sejlet i Valentina Rosseli, S 62, deltaget i mange danske kapsejladser.

Artiklen blev bragt i På Kryss Till Rors i nr 7, 1990

1975 købte jag henne. Jag ville inte alls ha en plastbåt. Men det blev en Späckhuggare. Det har gått femton år och jag har henne kvar. Hon blir inte längre, inte rymligare, inte torrare, men hon överraskar fortfarande; hon seglar bättre oc bättre. Och hon blir inte heller mindre, fast det känns så när andra båtar växer. 1975 var hon inte heller stor: gamla halvtonnare som Scampi och Ballad var stora båtar och Maxi 77 storsäljaren; Späckhuggaren var mindre, men riggen hörde til de högsta i hamnen.

- Djävla båt, man ser ju inte vad den går för! sa folk. Det passade mig präcis.

Späckhuggaren är tung. Tyngd betyder material och material kostar pengar. Det var en dyr båt om man såg til bekvämligheten under däck. Ingen ståhöjd. Fyra kojor. Trångt. Bara segel överallt. Hon var anspråkslös, okonstlad och enkel. Min bror blev besviken; Liknar en bogserare från marinens överskottlager. Bara namnet borde gett honom associationer till välseglade klassiker som Utzons Springare och Reimers Tumlare, men det hade Peter inte haft en tanke på.

Peter Bruun ritade båten i 1969. Han hade arbetat hos Aage Utzon, konstruktör och känd för sina spettsgattare. Stocholmarens skärgårdskryssare motsvarades av danskens spettsgattare. De kapseglade i 55, 45, 38, 30, 26 och 20 m2 klasser. Peter utgick från traditionen men ändrade totalt. Han skar av kölen, delade lateralplanet, satte på

en mjuk sjuåttondelsrigg och sösatte knappt färdig. Hon liknar banne mig en späckhuggare, sa en sjöman som befarit havet och sett världen. Peter startade, seglade och kom tvåa i Själland Rundt och båten hade fått ett namn. 1970 sattes Späckhuggaren i produktion. I 1971 bildades Dansk Spækhuggerklub. 1972 deltog totalt 640 båtar i Själland Runt. Lätt vind. 1"8 fullföljde. De 9 första var Späckhuggare. Uttrycket myntades:

- Späckhuggarvæder! Det var det alltid. Andra skyllede på at Späckhuggaren måtte bra enligt NL-regeln. Men båten har vunnit enligt NL-regeln, IOR, Scandicap, LYS och DH-regeln. Dessutom är det Danmarks största entypsklass. Den samlar fält mellan sextio och åttio båtar på Själland Runt.

I Sverige förstod sig mangå inte på en båt som inte såg ut som andra. - Ful, bred och knubbig! hette det.

PLATS FÖR HUND

Späckhuggaren är bred över bringan; hon fösar undan vattnet och pressar inte ner stäven, men smal, bred 2,33. På längden 7,44, slank och skarpbyggt under vattenlinjen; torskhuvud och makrillstjärt; en U-formad försektion övergår snabbt i skarp V-form akterut. Det är en båt med tyngd, liten våt yta och stor segelyta. Späckhuggaren är viktstyv, begynnelsesvek men slutstyv. När man skotar hem kränger hon net, först därefter skjuter hon fart och sedan går hon; hon utstrålar kraft och styrka, hon går och

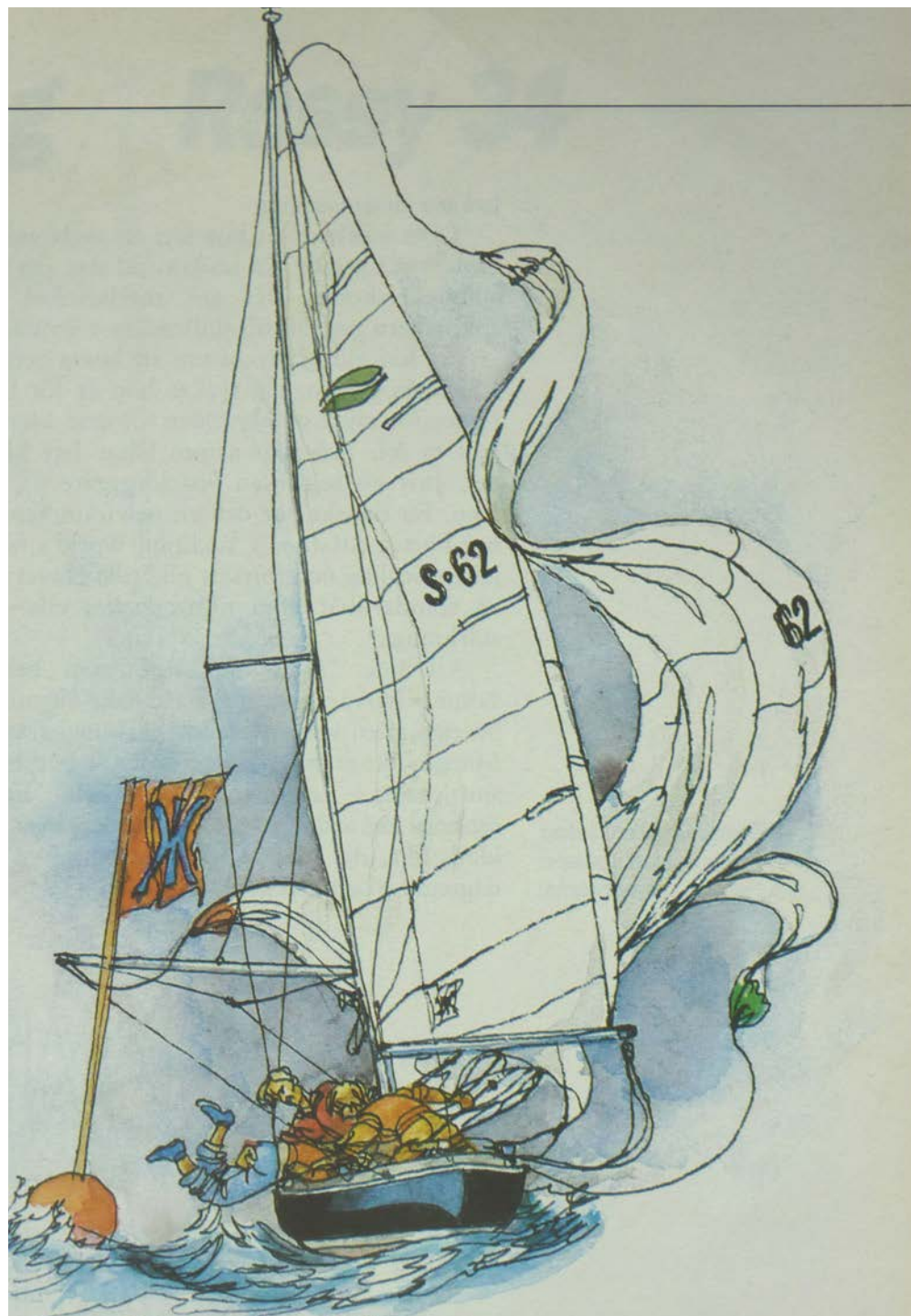


Profiltegring

Illustration: Erland Holmström

Spilerproblemer

Illustration: Erland Holmström



går och inget tycks kunna stoppa henne. Hon balanserar väl, är kursstabil och förvånansvärt känslig för skotning och langskeppstrim. I lett vind är hon otrolig. Hon seglar snabbt upp till maximifart. En svag bris räcker för att hon ska forsa fram i tre, fira, fem knop, medan större båtar knappt har styrfart. Det är fantastiskt och det får man höra. Från andra båtar: - Djävla blekskenare!

Men det låtar aldrig ovänligt. Utseendet kritiseras, aldrig seglingsegenskaperna. På hård kryss går hon högt och snabbt och rör sig mjukt genom sjön. Hon dansar och plöjer sig igenom våg efter våg med glittrande kaskader längs sidorna, men man bör hålla fart på henne; om hon stannar upp behöver hon tid för att komma igång, och styra genom sjön. När strömmen sätter mot vinden och river upp kort, brant, toppig sjö kan hon stampa till och jag svär, men vet att det är förhållanden hon är byggd för; andra båtar har det etter värre. På halvwind utan spinnaker i hård vind är hon inget märkvärdigt, kort i vatttenlinjen, 6, 30, med fart därefter och inte snabbare än andra små båtar. Men med spinnaker går hon fort. På hård undanvind surfar hon villigt, men skenar inte iväg i vild planing som lättare båtar med breda, bäriga häckar. Hon får betala för sitt fina släapp i akterskeppet. Å andra sidan går hon som på räls även under branta, spetsiga spinnakerbogar. Dessutom går hon högt. De som försöker, glömmer att de inte har Späckhuggarens

bärighet i förskepet och vråks omkull. Hon bär maxgenuaen upp till sju, åtta meter i sekunden. Därefter kan man skifte försegel eller låta bli. Båten tål väl mycket segel och vårdslös segling. Hon kränger, lå vinchar doppar och vattnet forsar in i sittbrunnen. Inget mer händer och länsrören tömmer vattnet lika fort som det kommer in. När man tröttnat på krängningen kan man bärga ett segel eller reva storen.

Då hon var ny hade båtar enorma försegel och ynkliga slipsar til storsegel, idag är det tvärtom och under tiden har Späckhuggaren fört lika mycket segel på både sidor om masten. Hon seglar hyfsat med bara ett segel, likgiltigt vilket.

På kappsegling revar jag inte, det får blåsa hur mycket det vill, full stor och genua 2 gällar, men då skakar riggen, masten pumpar våldsamt och vi får lufta stroen rejält. Kryss- eller stormfocken är aldrig använd.

De tio första åren seglade jag med Puh. I efterhand tvivlar jag på att det hade gått lika brad i en annan båt. De flesta har mindre sittbrunn, skotbänk och en brant lejdare ned till ruffen. Puh behövde plats, han var stor, en newfoundlandare. Han låg i sittbrunnen, vattnet sköljde över honom, han sov och brydde sig inte ette dyft om seglingen. Men när vi närmade oss hamn ville han delta, och snodde rundt med dragglinor och skott runt tassarna. Puh sörjde för att spänningen ögade, men rädslen fanns på andra båtar.

SPÄCKHUGGAREN

Späckhuggaren var som newfoudnländaren, tittade långt och förnämat när man gav order, och gick först därefter till verket, visserligen med kraft, lust och vilja, men sent. Båten hade stor vändradie. Andra verkade vettskrämda när Späckhuggaren med sin isbrytarstäv kom farande och belamrade sina båtar med fendrar. Det är skäl nog för att undvika att segla i hamnar, men jag hade ingen motor och var för lat för att paddla. Puh var en hund man inte gärna bar i famnen. Att förtöja utanpå andra och få ilan hunden över mantåg och höga fribord var svårt. Vi snurrade, letade och sökte oss ofta långt in i hamnarna, ibland gick jag på. En gång smällde det till. I hamnen finns experterna:

- Tur att du har en rejäl långkölad båt !
- Hur så?
- En kort köl hade tryckts upp genom botten.

SEGLINGSLÄDJE

Det pratas mycket strunt kring steps-gattade båtar och sjövärdighet, långkölade båtar och styrka. Späckhuggaren är välbyggd. Hon håller. Gamla båtar hävdar sig lika bra som nya på kappsegling. Jag har aldrig haft några problem med läckage, delaminering eller utmattning. Hon är stark, men varken långkölad eller spetgattad, hon för ionte rodret på akterstäv: hon har kanothäck eller kryssaraker. Mitt förtroende för båten är ubegränsat men ordet sjövärdighet är infekterat och betyder ingenting för

mig. Ett helt lateralplan, mantåg och höga fribord hör till sjövärdighet. Jag har intetdera. Motviljan mot mantåg och höga fribord har jag från hunden. De är ett otyg.

Under en rundning gick fördäcksgasten överbord, vi satte spinnaker och när han kom akterut lyfte vi in honom, han var våt, men spinnakeren var torr och drog i nästa ögonblick. Gasten har aldrig återvänt till brunnen så snabbt. Med mantåg och högre fribord hade det blivit en segdragen, kanske tragisk, historia.

Idag är hon lättare att manövrera i hamn. 1984 godkände klasseförbundet en smalare skädda, kursstabiliteten är den samma men vändradien mindre. Bortsett från att jag har bytt någrd clamcleats till skotklämmor, är skäddan den enda varaktiga förändringen jag har gjort. Mycket krafs har försvunnit, jag eftersträvar enkelhet. Pengarna lägger jag på det enda väsentliga; segel.

Späckhuggaren finns inredd i olika varianter. Jag har kappsejladsversionen. Den fungerar. Pentryskåp om babord, navigations-skåp om styrbord och inget bord i mitten. Både skåpen har fällbara bords-skivor. När två äter fungerar en skiva som serveringsbord och när vi är fyra har alla fri passage till brunnen. Alltid måste någon upp och ringa eller se varför konkurrenterna inte kommit hamn.

I 1976 kom Späckhuggare F, en familjeversion med välvt däck, större ruff och 'storbåtsinredning' med

skotte, separat skans, toalett, diskho og hela klabbet. Men jag föredrar den gamla Späckhuggaren med stora däcksytor och liggplängd i sittbrunnen. Hon är byggd för att segla, bekväm i hamn men också bekväm under gång. Man lurar sig själv om man skyller på dåligt väder, tjurar och stannar i hamn. Det är trivsammare att segla.

Jag föredrar att laga mat under gång när man ensam finns det utrymme och man kan bre sig ut; en diskho är överflödig, rinnande vatten finns utanför och en hemskotning förvandlar hela sittbrunnen till diskmaskin.

Många ägare har moterat en skotbalk; båtan är normalt akterskotad, rorsman arbetar med mycket tamp och när man seglar med levande stor i hamnar får man se upp: skotet slår gärna en slinga kring stolparna men olägenheterna uppväges av större rörelsesfrihet. Två skotvinchar på rufftaket skulle underlätta vändingarna. Men de som finns sitter bra för ensamsegling. Trots segelytan är hon lätt att segla ensam. Hon styr sig själv. På unnavind styr jeg med spinnakerskotet. Det ger rörelsesfrihet och spinnakern ger sikt till skillnad mot genuan.

Jag har aldrig drömt om att korsa oceaner i Späckhuggaren; jag tycker hon är för liten, riggen för mjuk och brunnen för stor. Man jag kan ta fel. Betydligt sämra båtar har klarat det. Just nu seglar en Späckhuggare på värmen. Ett danskt par och en newfoundländare har korsat Atlanten i Yachting World's

familjekapsegling och fortsatt til Stilla Havet med en standardbåt utan tillbyggnader eller förstärkningar.

Att inte 'byta upp sig' utan behålla samma båt år efter år är kanske ovanligt i Sverige; men vanligt blandt späckhuggarägare. Många liknar mig, köpte båten i början af sjuttioalet, semesterseglade och bodde ombord månader i sträck, har den kvar och idag blir det övernattning, en del dagsegling och mycket kappsegling.

Späckhuggaren är en segelbåt rätt och slätt; inget annat; inte en kappseglingsbåt, inte en långfärdsbåt. Hon är inte en kappseglingsmaskin, kräver ingen samtrimmad besättning som tränar och resar och jagar sponsorer för att få råd och försummar jobb och familj för att få tid. Jag vil vinna och Späckhuggaren duger.

Idag är hon liten och hamnar nere i fältet på långa handicapseglingar. Ändå ger Späckhuggaren segervittring. Registret är stort: om vinden är lätt, måttlig eller skiftande, om banan ger mycket kryss eller långa spinnakerben blixtrar hon fortfarande till, visar huggtänderna och håller sig i täten.

Jag kan få bekvämare, rymligare båt. Men jag seglar inte för att få komfort. Det har jag hemma. Jag söker avskildhet ibland, gemenskap ibland, men alltid seglingsglädje.

Späckhuggaren ger allt, i övermått. Det räcker.

Af Henrik Hansen

Artikel – her forkortet af redaktionen – og fotos blev bragt i Kapsejladets i 1984

SÆSONSLUTNINGEN BLEV EN ILDDÅB

Der sker næsten altid et eller andet på Vedbæks Gordon's Gin Cup. I år blæste det en halv pelikan, og spilerstarterne blev mere underholdende, end de fleste brød sig om.

Med pust op til 20 m/s sluttede sæsonen med sus i skørterne for de 700 deltagere i Vedbæk Sejlklubs Gordon's Gin Cup. Næppe tidligere er der set så mange spilerkæntninger af gangen – til luv og til læ – som på sejladsens første ben fra Vedbæk til Pilhaken under Landskrona. Vinden var springende vestenvind, og med spilerstart var der mange der ikke havde kontrol over bådene. Der var imidlertid også mange rutinerede mandskaber, der var nede og dykke. Således kæntrede Kerteminde-båden Maitresse så spilerstagebeslaget knækkede og spilerstagen røg gennem de nederste baner af storsejlet og videre ud gennem spileren, da den store one tonner lå på siden. Maitresse- teamet mistede dog ikke mere terræn, end at de blev nr. 2 overalt efter IOR.

De store både i de første starter kom pænt afsted, men fik de hårde og springende pust syd for Hven på vej mod Pilhaken, som var første rundingsmærke. Derimod kneb det for de slanke og de mindre både allerede fra starten. En Spækhugger var kort efter starten så langt nede at vandet skyllede ind

i cockpittet. Der kom hurtigt en ledsagerbåd til hjælp, men mandskabet fik den selv på ret køl og fortsatte sejladsen.

På den vanskelige løber mod Pilhaken var der både en X 102 og en H-båd, som tabte en mand under en bomning. I begge tilfælde blev de dog hurtigt samlet op igen.

REDAKTØRERNES BEMÆRKNING

Gordon's Gin Cup blev i mange år regnet for verdens største trekantbanesejlad. Som det fremgår af artiklen med mere end 700 deltager. Spækhuggerløbet var i en lang årrække sejladsens største løb og indbragte vinderen sejladsens ærespræmie.

GORDONS GIN CUP



*Gordons Gin Cup 1984.
Spilerkænringer til luv og
læ hørte til dagens orden.
Spækhuggeren bagest nøjes
med at spile forsejlet, men
sejler alligevel utrolig stærkt.
Foto: Henrik Hansen*

KLUBBENS ARBEJDSKRÆFTER





Af Ib Schneider

En formand i Spækhuggerklubben holder i gennemsnit ud i 4,6 år. Klubben blev stiftet 18. marts 1972 og siden har i alt fem mænd (endnu ingen kvinder!) siddet i det varme sæde. Gennemsnittet dækker over meget store udsving. Således er den foreløbige rekord på 14 år (!) af de i alt 23 år klubben har eksisteret.

Det var ikke nogen nem opgave at samle alle Spækhuggerklubbens tidligere formænd. Én var rejst fra byen og tilbage igen. Én anden var pensioneret, mens en tredje var travlt optaget af sine daglige gerninger. Men det lykkedes!

Formålet med samlingen var at bidrage til jubilæumsskriftet med en forevigelse af den samlede skare af personer, der har tjent Spækhuggerklubben som formænd.

En solbeskinnet eftermiddag i juni 1995 mødtes formændene i Svanemøllehavnen. Et historisk møde kunne tage sin begyndelse.

Hvem er disse 'prægtige' mænd, hvad sejlede de i og hvor længe var de faktisk formænd? Her følger en summarisk liste med deres både og formandsperiode:

Jørgen Elgaard var ejer af D 100 Ella og sad som formand fra 18. marts 1972 til efteråret 1974.

Hans Storm var og er stadig ejer af D 2 Matak. Hans var konstitueret formand fra efteråret 1974 indtil Ring blev valgt som ny formand.

Otto (Ole) Ring var ejer af D 75 Pulje IV og formand fra 14. marts 1975 til 21. januar 1979.

Næste formand - Hans Erik Ortving - var først ejer af D 50 Afrodite, en af de trædækkede Spækhuggere. Den blev solgt i 1978 og D 17 købt istedet. Formandsperioden varede fra 27. januar 1979 til 23. januar 1993.

Undertegnede der sejler i D 142 Ramid, blev formand 23. januar 1993 og fortsætter lidt endnu.

Jørgen Elgaard gjorde i 'Ella' kapsejladsbannerne usikre for konkurrenterne i Spækhuggerens barndom. Hans båd fik navnet Ella fordi Elgaard ejede båden sammen med Ladekarl. Ella fik sejlnummer 100 ved at overtale Peter Bruun til at springe en del numre over.

Hans Storm er ubestridt den Spækhuggersejler der har siddet længst tid i egen Spækhugger. I samtlige 25 år har 'Matak' været på vandet både på kapsejladsbannerne og på ferieture med samme ejer. Hans Storms formandsperiode blev ikke af tilsvarende varighed. Hans sprang ind som formand for at bringe klubben videre til den næste ordinære generalforsamling. Som kapsejler har Storm vundet både mesterskaber og mange topplaceringer i andre sejladser gennem årene.

Otto (Ole) Ring. Ole var formand i perioden med den store tilgang til dansk sejlsport. En periode hvor antallet af medlemmer i klubben støt er steget og de første klasseregler blev udformet. Navnet Ring

FORMÆND OG BESTYRELSE



*Klubformænd gennem de første 23 år: Fra venstre Ib Schneider, Hans Erik Ortving, Otto Ring, Jørgen Elgaard og Hans Storm.
Foto: Birte Westh*

forbinder mange sejlere nok med bådtypen Yngling. Sønnen Jørgen Ring er flerfoldig verdensmester i denne klasse. Sammen med broderen Peter har Jørgen sejlet familiens D 75 Pulje til fornemme placeringer i adskillige kapsejladser.

Hans Erik Ortving købte Afrodite, D 50, i 1975. Den trædækkede 50'er blev solgt og D 17 anskaffet i

1978. Ortving fik samtidig verdens bedste læreplads som gast hos de to Schrøderbrødre, Anker og Eggert i 'Pelle' D 232. Schrøderbrødrene var dengang sammen med to andre brødre, Jørgen og Jakob Boisen Møller, klassens toponavne. Læretiden gav bonus for Ortving i D 17. Kuliminerende i 1989 med et Dansk Mesterskab samt en stribe andre sej-

*Jyske formænd: Fra venstre
Jens Erik Hansen, Thomas
Sennels, Torben Vang og
Jesper Andersen*

re. Specielt kan nævnes en næsten ubrudt række af førstepladser i Gordons Gin Cup. Som gæst har han sejlet med Peder Skogstad i 'Knudsen', D 65, der var tæt på at have eneret på at vinde Sjælland Rundt i en periode i 80'erne.

I sin formandsperiode udførte Hans Erik en utrættelig indsats for klubben. Udfærdigelse af klassereglerne, godkendelse af Spækhuggeren som National Éntypebåd i Dansk Sejlunion, DS-DM godkendelse. Han har skrevet, redigeret og stået for trykning af samtlige numre af Spækhuggernyt, forfattet 'TRIM', håndbogen som hjælper alle Spækhuggersejlere med gode råd og fiduser samt ikke mindst været arkitekten bag den lille forfinne i et tæt samarbejde med Klaus Næraa. Ortving's formandsperiode vil ikke blive overgået foreløbig, hvis nogen sinde!

Ib Schneider overtog formandskabet efter Ortving og det var nemt. Der var nemlig orden i sagerne. Men han holder ikke 14 år på posten! Nogle sejre er det blevet til i båden "Ramid", D 142. Båden er oprindelig fremstillet til Peter Bruuns indretningsarkitekt 'Krølle'. Da jeg overtog båden blev den hurtigt af konkurrenterne omdøbt til Ram-Ib og det hedder den så i dag.

Og så gik mødet i gang.

Den første formand, Jørgen Elgaard, åbnede mødet med at fremdrage en avisartikel fra Politiken 1971. Artiklen omhandlede en beretning fra årets Sjælland Rundt kapsejls med en udtalelse af

Spækhuggerklubbens formand - Henning Larsen!!? Den nuværende formand fik koldsved på panden. Havde vi glemt at invitere den første formand for foreningen? 'Bare rolig' - sagde Ortving og fremdrog arkivet. 'Her i arkivet står at den stiftende generalforsamling fandt sted 18. marts 1972'. 'Du - Jørgen - er altså den første formand for Spækhuggerklubben'. Alle var enige om at det måtte være en avisand og den nuværende åndede lettet op. Og så gik snakken ellers!

De første formænd kunne berette om uorden i nummereringen af Spækhuggernes skrog. Dette fordi køberne delvis kunne bestemme hvilket nummer de ville have i sejlet. D 1, den flushdækkede Spækhugger er pluggen. D 2 burde således være den næste i rækken, men dens ejermand, Hans Storm, som stadig har båden, mente bestemt at D 6 var den første 'rigtige' Spækhugger. Og der var flere eksempler på de lovløse tilstande, der herskede i de første år.

I dag har klubben bedre styr på numrene. De indledende nummermanøvrer må gå over i historien uden at være fuldt afdækket i alle detaljer.

I Spækhuggerens tidlige barndom, beretter de tidlige formænd, kunne båden kun erhverves med grønt fribord. Købere til Spækhuggeren med ønske om en speciel farve på fribordet blev på det bestemteste afvist af familien Bruun. En Spækhugger har den farve en Spækhugger skal ha' - grøn!

FORMÆND OG BESTYRELSE



Familien Bruun kom lykkeligvis hurtigt på bedre tanker. Dette kan vi alle konstatere ved at se på fribordenes mangfoldighed af farver i dag. Spækhuggersejlere er individualister - som der står i en af de tidlige brochurer fra værftet.

Kapsejladserne blev også diskuteret. Beretninger om de første kapsejladser rundt om Sjælland med Spækhuggerdeltagelse. Det fantastiske år hvor D 15 Pondus overraskede alle ved at komme til Helsingør som første båd. De tidlige år blev minutiøst gennemgået og uden selv at have deltaget fik jeg en klar fornemmelse af at specielt Peter Bruun i prototypen i 1969 havde en hård kamp med Paul Elvstrøm og andre af sejlsportens notabiliteter hele vejen rundt!

De første klassemesterskaber - Skaw Race og andre kapsejladser blev også genfremkaldt, alle med deres egne anekdoter.

Var det nu ikke bare tom snak om gamle dage og sejre som kun er skabt i klubhuset i vinteraftenerne?

At formændene godt kan sejle er der ingen tvivl om. Se blot andetsteds i dette skrift om placeringerne ved de større Spækhugger kapsejladsbegivenheder. Flere af formændene er mestre i klassen og andre har hentet topplaceringer hjem i andre sejladser. Jo, de kan godt de gamle!

Og så blev vi foreviget med hjælp fra den til lejligheden indkaldte professionel fotograf.

FORMÆND OG BESTYRELSER 1985 TIL 2010

Siden 1985 er der løbet en del vand i stranden. Momentum er formandsmæssigt svinget over til Jylland.

Torben Vang afløser Søren Jonassen på formandsposten i 1998 og starter dermed den jyske arvefølge. Jens Erik Hansen afløser Torben et enkelt år i 2002. Skaberen af klubbens meget roste hjemmeside, Thomas Sennels, magter også i perioden 2003 til 2005 at varetage formandsposten.

Han afløses af Jesper Andersen, der sidder solidt i formandsstolen på femte år. Formanden skal helst markere sig på kapsejladsbannerne. Med to mesterskaber er Jesper Andersen faktisk den mest vindende formand i klubbens historie. Hidtil har formændene kun præsteret at vinde et enkelt mesterskab.

Listen over bestyrelsesmedlemmer fra klubbens start i 1971 til 2010 bringes først og fremmest som en anerkendelse til alle, der med frivillig indsats har ofret timer på at få klubben til at fungere. Nogen har selvfølgelig brugt mere energi end andre. At bestyrelsesarbejdet også har været værd at deltage i synes at kunne bevises ved at der er medlemmer, der har siddet i bestyrelsen i op til 17 år. Jens Henriksen - D 95 - har denne rekord. Han gjorde et stort arbejde som bestyrelsens IT-kyndige i jobbet som kasserer med registerføring og opsporing af nye medlemmer.

FORMÆND OG BESTYRELSER

1971 & 1975	Henning Andersen		1998 - 2000	Jacob Iversen	D 308
1971 - 1974	Poul Elgaard Nielsen		1998 - 2003	Sv Aa Sibbesen	D 267
1972 - 1974	J Elgaard, fmd		2001 - 2007	Thomas Sennels, fmd 2003	D 163
1972 - 1974	Hans H Storm, fmd 1994	D 2	2001 - 2008	Mads-Peter Gallt	D 505
1972 - 1973	Peter Bruun	D 33	2002	Jens Erik Hansen, fmd	D 431
1972 - 1974	Jens Bech	D 15	2002 -	Lars Møller Nielsen	D 133
1974 - 1977	Leif Fauner	D 91	2003 - 2004	Jens Krieger Røyen	D 243
1975 - 1978	Otto Ring, fmd	D 75	2004 - 2006	Anders Eskling	D 17
1975 - 1977	Kurt Kaagaard		2005 -	Jesper Andersen, fmd	D 109
1975 - 1994	Jens Henriksen	D 95	2005 - 2007	Søren Vester	D 499
1976 - 1977	Lars Jensen	D 110	2007 -	Rasmus Kjær	D 153
1978 - 1985	Palle Murmann	D 500	2007 -	Henrik Nepper-Christensen	D 97
1978 - 1984	Leif Beyer	D 111	2008 -	Kaj Thomsen	D 229
1978 - 1981	Anker Schrøder	D 232	2008 -	Martin Bach	D 123
1979 - 1994	HANS ERIK ORTVING, FMD	D 17	2009 -	Simon Svestrup, suppleant	
1982 - 1984	Steen Hansen	D 190			
1984 - 1996	Ib Schneider, fmd 1995	D 142			
1984 - 1994	Klaus Næraa	D 21			
1985 - 1994	Hans Kr Mors	D 505			
1985 - 1994	Dorte Toft	D 249			
1995 - 1996	Torben Precht-Jensen	D 515			
1995 - 2001	Torben Vang, fmd 1998	D 109			
1995 - 1996	Klaus Lange	D 102			
1995 - 1996	Sven Bové Christensen	D 22			
1995 - 2003	Hanne Skovbjerg,	D 256			
1996 - 1997	Søren Jonasen, fmd	D 91			
1997 - 2006	Kim Isager	D 147			
1997 - 2000	Troels Wester Sørensen	D 88			
1997 - 2000	Jette Simonsen	D 65			

RESULTATER





RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

Af redaktionen

SPÆKHUGGERMESTERSKAB

1971	Espergærde	8 deltagere	D 2	Hans Storm	HS
1972	Espergærde	30 deltagere	D 33	Peter Bruun	Esp
1973	SSF	30 deltagere	D 33	Peter Bruun	Esp

DS-KLASSEMESTERSKAB FOR SPÆKHUGGERE

1974	Mosedede	33 deltagere	D 44	Tom Carlsen P Trock-Jansen Peter Høegh	KDY
1975	Hellerup	32 deltagere	D 72	Jørgen Bojsen Møller Jakob Bojsen Møller Jens Thordrup	MØN MØN MØN
1976	Helsingør	34 deltagere	D 63	Poul Richard Høj Jensen Henrik Sørensen Steen Joost	RKS
1977	Kerteminde	23 deltagere	D 72	Jørgen Bojsen Møller Jakob Bojsen Møller Jens Thordrup	MØN MØN MØN
1978	Rungsted	43 deltagere	D 72	Jens Thordrup Henrik Søderlund Poul Haldager	MØN RKS MØN
1979	Aarhus	40 deltagere	D 212	Niels Ditmar Flemming Risager Lars Jensen	NÆS NÆS NÆS
1980	Sundet	28 deltagere	D 232	Eggert Schrøder Anker Schrøder Per Godtfredsen	KDY KDY KDY
1981	Lynæs	26 deltagere	D 24	Kim Bruhn-Petersen Jesper Hørløk Jensen P Jensen	SKS ØSF

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

1982	Vedbæk	38 deltagere	D 500	Lars Netterstrøm Palle Murmann Henrik Sørensen	SKS KDY
1983	Egå	23 deltagere	D 24	Kim Bruhn-Petersen Roy Bruhn-Petersen Peter Bruun	SKS SKS Esp
1984	Helsingør	25 deltagere	D 232	Eggert Schrøder Anker Schrøder Per Godtfredsen	KDY KDY KDY
1985	Skovshoved	26 deltagere	D 33	Kim Bruhn-Petersen Lars Netterstrøm Klaus Lange	SKS SKS SUN
1986	Horsens	30 deltagere	D 65	Peder Skogstad Svend Aage Bauer Bjarne Lindquist	SUN SUN SUN
1987	SYC	25 deltagere	D 65	Peder Skogstad Jens Bech Bjarne Lindquist	SUN SUN EsS
1988	KvS	38 deltagere	D 33	Klaus Lange Bjarne Lindquist Carsten Hørløk Jensen	SUN EsS SUN
1989	SSF	36 deltagere	D 17	Hans Erik Ortving Bjarni Jensen Henrik Almegaard Ohlsen	SUN SUN Lynæs
1990	Rungsted	30 deltagere	D 33	Bjarne Lindquist Klaus Lange Carsten Hørløk Jensen	EsS SUN SUN

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

1991	Aarhus Ss	22 deltagere	D 33	Bjarne Lindquist Klaus Lange Carsten Hørløk Jensen	EsS SUN SUN
1992	KAS	33 deltagere	D 65	Peder Skogstad Søren Due Per Andersen	SUN SUN SUN
1993	Svendb. SS	22 deltagere	D 65	Peder Skogstad Søren Due Jens Bech	SUN SUN SUN
1994	Sundet	21 deltagere	D 65	Peder Skogstad Søren Due Per Andersen	SUN SUN SUN
1995	Juelsminde	26 deltagere	D 123	Lars Røpke Søren Persson Kent Kristensen	HAS
1996	Skælskør	22 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg Flemming Christiansen Per Godtfredsen	KvS
1997	Fåborg	30 deltagere	D 142	Ib Schneider Lars Olsen Thomas Taatø	SUN
1998	Præstø	32 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg Flemming Christiansen Per Godtfredsen	KvS
1999	Lynæs	25 deltagere	D 264	Carl Petersen NN NN	SSS

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

2000	Hellerup	30 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg Flemming Christiansen Per Godtfredsen	KvS
2001	Aarhus	28 deltagere	D 264	Carl Petersen Thomas Michael	SSS
2002	Svendborg	25 deltagere	D 140	Jesper Bendix Sørensen Jesper Baungaard Jakob Pors Nielsen	AaSK
2003	SYC	20 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg Flemming Christiansen Per Godtfredsen	KvS
2004	Lynetten	29 deltagere	D 238	Flemming Djernæs Kim Løndahl Nielsen Morten Timmermann	SYC
2005	Egå	22 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg Flemming Christiansen Per Godtfredsen	KvS
2006	Kragenæs	21 deltagere	D 109	Jesper Andersen Søren Andersen Per Risvang	AaSK
2007	Tårnbæk	27 deltagere	D 47	Lars Røpke NN NN	HAS
2008	Fåborg	15 deltagere	D 109	Jesper Andersen Per Risvang NN	AaSK
2009	Sletten	27 deltagere	D 229	Kaj Thomsen Lars Nielsen NN	FSK FSK

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

SJÆLLAND RUNDT – OVERSIGT OVER VINDERE 1969 TIL 2009

1969		OR B1	Peter Bruun	Spækhuggeren	Espergærde
1970		D ?	Peter Bruun		Espergærde
1971		D 2	Hans Storm	Matak	Hellerup
1972		D 15	Jens Bech	Pondus	KAS
1973		D 53	Lausten/Mogensen	Lubo	Veddelev
1974		D 72	Bdr. Bojsen Møller	Tjalfe	Møn
1975		D 111	Leif Beyer	Miraculix	ØSF
1976		D 72	Bdr. Bojsen Møller	Tjalfe	Møn
1977		D 72	Bdr. Bojsen Møller	Tjalfe	Møn
1978		D 72	Bdr. Bojsen Møller	Tjalfe	Møn
1979		D 94	Peter Iversen	Doc	Øst
1980		D 212	Niels Ditmar	Bamse	Næstved
1981*	(80)	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sundet
1982	(79)	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sundet
1983	(77)	D 24	Peter Bruun	Tatamobøma	Espergærde
1984	(75)	D 32	Mogens Hauschultz	Rimfaxe	SSF
1985	(82)	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sundet
1986	(72)	D 142	Ib Schneider	Ramib	Sundet
1987	(75)	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sundet
1988	(67)	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sundet
1989	(61)	D 75	Søren Michelsen	Jamn-jamn	Vordingborg
1990	(54)	D 75	Søren Michelsen	Jamn-jamn	Vordingborg
1991	(43)	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sundet
1992	(41)	D 31	Gert Fabricius	Racy	Møn
1993	(37)	D 33	Jan Madsen		HAS
1994	(28)	D 31	Gert Fabricius	Racy	Møn
1995	(26)	D 31	Gert Fabricius	Racy	Møn

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

1996	(18)	D 133	Niels M Nielsen	Nauja	Sundet
1997	(29)	D 133	Niels M Nielsen	Nauja	Sundet
1998	(18)	D 555	Henrik Buhl	Aurora	
1999	(16)	D 274	Thomas Nielsen	Josephine	
2000	(16)	D 133	Jens Lillegaard	Nauja	Sundet
2001	(13)	D 133	Jens Lillegaard	Nauja	Sundet
2002	(13)	D 133	Jens Lillegaard	Nauja	Sundet
2003			ingen gennemførte, første gang nogensinde		
2004	(16)	D 133	Jens Lillegaard	Nauja	Sundet
2005	(11)	D 88	Bjørn Fischer	Daphne	
2006	(7)	D 63	Lars Bertelsen	Amalie	
2007	(6)	D 142	Bdr Bramsen	DEN 142	
2008	(7)	D 88	Bjørn Fischer	Daphne	
2009	(3)	D 88	Bjørn Fischer	Daphne	

* Film findes

Et par både skiller sig ud ved at have vundet to eller flere sejre (xxx)

Peder Skogstad	D 65	6 sejre, 2 x 2 i træk, 81-82 og 87-88
Jens Lillegaard	D 133	6 sejre, hattrick 00-02
Bdr Bojsen Møller	D 72	4 sejre, hattrick i 76-78
Peter Bruun	OR B1/D?/D 24	3 sejre

D 15, Pondus, var første båd i mål i 1972. En præstation, der sandsynligvis aldrig bliver gentaget af en Spækhugger.

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

FYN RUNDT

1982	D 212	Niels Ditmar	Bamse	NÆS
1983	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1984	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1985				
1986	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1987	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1988	D 85	Svend G Hansen	Grampus	SVA
1989	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1990	D 431	Jens E Hansen	Bare Lykke	AY
1991	D 130	Jørgen Overgaard	Hvalborg	Præstø
1992	D 130	Jørgen Overgaard	Hvalborg	Præstø
1993	D 515	T Precht-Jensen	Hvalborg	AY
1994	D 431	Jens E Hansen	Bare Lykke	AY

Odense Sejlklub er udspurgt om data fra 1970 til 1981, men uden resultat.

LADIES CUP

Sejladsen i den nuværende skikkelse som distancesejlads afholdes første gang i 1972.

1972	D 15	Jens Bech	Pondus	KAS
1973	D 33	Peter Bruun	Spækhuggeren	Esp
1974				
1975	D 2	Hans Storm	Matak	HS
1976	D 111	Leif Beyer	Miraculix	ØSF
1977	D 232	Bdr Schrøder	Pelle	KDY
1978	D 24	K Bruhn-Petersen	Tatamobøma	SKS
1979	D 232	Bdr Schrøder	Pelle	KDY
1980	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1981	D 17	Hans Erik Ortving	Sytten	Sun

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

1982	D 24	Kim Bruhn-Petersen	Tatamobøma	SKS
1983	D 232	Bdr Schrøder	Pelle	KDY
1984	D 133	Jens Lillegaard	Nauja	VS
1985	D 232	Brdr Schrøder	Pelle	KDY
1986	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1987	D 142	Ib Schneider	Ramid	Sun
1988	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1989		ingen Spækhuggere i mål pga svag vind		
1990		sejladsen annulleret pga manglende mærke i banen		
1991	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1992	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1993	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1994	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	Sun
1995	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	Sun
1996	D 256	Hanne Skovbjerg/	Trojka	Sun
1997	D 555	Henrik Buhl	Aurora	Sun
1998	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	
1999	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	Sun
2000	D 220	Anker Schrøder	Frida	Sun
2001	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	Sun
2002	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	
2003	D 133	Jens Lillegaard	Nauja	VS
2004	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	Sun
2005	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	
2006	D 17	Anders Eskling	Sytten	Sun
2007	D 17	Anders Eskling	Sytten	Sun
2008		aflyst, da første mærke ikke blevet rundet ved fristen		
2009	D 64	Thomas Binder	Saltfisken	Sun
2010	D 123	Martin Bach	Floyd	Sun

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

Spækhuggerne har gennem alle sejladsens år været største felt. Dog med en undtagelse i 1986. En gruppe af 101-sejlere tilmeldte sig kollektivt og sikrede sig derved cup'en. Ganske vist kunne de ikke leve op til tilmeldingerne og Spækhuggerfeltet havde derfor flest startende både. En protest mod dette forhold blev afvist af protestkomitéen. Statutterne blev dog senere ændret til at definere største løb som det løb med flest gennemførende både.

POKALSERIE ØRESUND

1979	D 232	Bdr Schrøder	Pelle	KDY
1980	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1981	D 24	Kim Bruhn-Petersen	Tatamobøma	SKS
1982	D 24	Kim Bruhn-Petersen	Tatamobøma	SKS
1983	D 24	Kim Bruhn-Petersen	Tatamobøma	SKS
1984	D 89	Chr Avnstorp	Fri	KDY
1985	D 232	Bdr Schrøder	Pelle	KDY
1986	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1987	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1988	D 65	Peder Skogstad1	Knudsen	Sun
1989	D 17	Hans Erik Ortving	Sytten	Sun
1990	D 17	Hans Erik Ortving	Sytten	Sun
1991	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1992	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1993	D 17	Hans Erik Ortving1	Sytten	Sun
1994	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1995	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1996	D 479		Synkefri II	KSK
1997	D 555	Jesper Aksglæde		
1998	D 88	Bjørn Fischer	Daphne	TSK
1999	D 97	Dan Mogensen	Den røde løber	SUN
2000	D 220	Anker Schrøder	Frida	NBL

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

2001	D 130	Peder Skogstad	Hvalborg	SUN
2002	D 123	Martin Bach	Floyd	SUN
2003	D 97	Dan Mogensen	Den røde løber	SUN
2004	D 257	Chr Mohr		
2005				
2006				
2007				
2008	D 133	Jens Lillegaard	Nauja	SUN
2009	D 64	Th Binder	Saltfisken	SUN

1: Pokalen vundet til ejendom. Det var muligt den gang med tre sejre.

POKALSERIE LILLEBÆLT/FYN

1994	D 229	Lars Nielsen	Godtnok	FS
1995	D 147	Kim Isager	Kitofa	ThS
1996	D 147	Kim Isager	Kitofa	ThS
1997	D 229	Lars Nielsen	Godtnok	FS
1998	D 274	Carl Pedersen	Josephine	Rantz
1999	D 274	Carl Pedersen	Josephine	Rantz
2000	D 229	Lars Nielsen	GodtNok	Fåborg
2001	D 229	Lars Nielsen	GodtNok	Fåborg
2002	D 147	Kim Isager	Kitofa	ThS
2003	D 147	Kim Isager	Kitofa	ThS
2004	D 229	Lars Nielsen	GodtNok	Fåborg
2005				
2006	D 229	Lars Nielsen	GodtNok	Fåborg
2007				
2008	D 229	Lars Nielsen	Godtnok	Fåborg
2009				

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

POKALSERIE ÅRHUS BUGT/ØSTJYLLAND

1981	D 421	Carl Nissen	Kom-Ann	AY
1982	D 249	Poul Erik Livbjerg	Sørine	AY
1983		ikke afholdt		
1984	D 298	Richard Møller	Tahiti	Nap
1985	D 307	Olav Hansen	Piraya	Kalø
1986	D 298	Richard Møller	Tahiti	Nap
1987		ikke afholdt		
1988		ikke afholdt		
1989	D 431	Jens Erik Hansen	Bare Lykke	AY
1990	D 134	Brdr Gøtke		Krabask
1991	D 468	P Dombernowsky	Clair de Lune	MH
1992	D 468	P Dombernowsky	Clair de Lune	MH
1993	D 500	C Schweer		AY
1994	D 431	Jens E Hansen	Bare Lykke	AY
1995	D 431	Jens E Hansen	Bare Lykke	AY
1996				
1997	D 431	Jens E Hansen	Bare Lykke	AY
1998	D 431	Jens E Hansen	Bare Lykke	AY
1999				
2000	D 431	Jens E Hansen	Bare Lykke	AY
2001				
2002				
2003	D 109	Jesper Andersen	Canasta	AY
2004				
2005				
2006	D 109	Jesper Andersen	Canasta	AY
2007				
2008				
2009	D 109	Jesper Andersen	Canasta	AY

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

HISTORISKE KAPSEJLADSER/SERIER

MØN RUNDT

1970	D 10	Per Bruun	Spækhuggeren II	Esp
1971	D 2	Hans Storm	Matak	HS
1972	D 17	S Kierkegaard	Snoopy	TS
1973	D 49	Knud Munk	Argonaut	SKS
1974	D 2	Hans Storm	Matak	HS
1975	D 89	B Vibede	Fri	Vedbæk
1976	D 252	Stig Fribo	Spækuline	ØSF
1977	D 236	Jakob Jakobsen	Farisæren	TS
1978	D 212	Niels Ditmar	Bamse	NSK
1979	D 44	J Hørløck Jensen	Mor Danmark	ØSF
1980	D 2	Hans Storm	Matak	HS
1981	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1982	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1983	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1984	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1985	D 142	Bjarne Lindquist	Ramid	Sun
1986	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1987	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	KvS
1988	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1989	D 33	Klaus Lange	Moster	Sun

Møn Rundt i Sejlklubben Sundets regi er et afsluttet kapitel. For Spækhuggernes vedkommende afslutningen på en af de mest traditionsrige sejladser i klassen. Spækhuggerløbet udviklede sig fra en spæd start i 1970 med fire deltagende Spækhuggere - året efter båden var tegnet - til at være sejladsens største i en lang år-række. En overgang med mere end 30 Spækhuggere i klassens løb. Den mest vindende gennem tiderne er Peder Skogstad. Med D 65, Knudsen, har han vundet seks ud af 20 sejladser. Blandt de øvrige vindere har

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

kun Hans Storm vundet mere end een gang. Spækhuggerløbet har iøvrigt haft deltagelse af flere prominente sejlere. Således har både Poul Richard Høj Jensen og Brdr Bojsen Møller forsøgt at komme først i mål, men uden held.

GORDON'S GIN CUP

1971	D 2	Hans Storm	Matak	HS
1972	D 2	Hans Storm	Matak	HS
1973	D 72	Brdr Bojsen Møller	Tjalfe	Møn
1974				
1975	D 53	Lausten/Mogensen	Lubo	Veddelev
1976	D 2	Hans Storm	Matak	HS
1977				
1978	D 80	N C Bonnesen	Nap	VS
1979	D 137	Olaf Meyer	Mica III	RKS
1980		ikke gennemført pga manglende vind		
1981	D 232	Brdr Schrøder	Pelle	KDY
1982	D 75	Jørgen Ring	Mille	TS
1983	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1984	D 24	K Bruhn-Petersen	Tatamøbøma	SKS
1985		ikke gennemført pga manglende vind		
1986	D 65	Peder Skogstad	Knudsen	Sun
1987	D 17	Hans Erik Ortving	Sytten	Sun
1988	D 17	Hans Erik Ortving	Sytten	Sun
1989	D 17	Hans Erik Ortving	Sytten	Sun
1990		ingen Spækhuggere starter, for meget vind		
1991	D 256	Hanne Skovbjerg	Trojka	KvS
1992	D 17	Hans Erik Ortving	Sytten	Sun
1993	D 17	Hans Erik Ortving	Sytten	Sun
1994	D 17	Hans Erik Ortving	Sytten	Sun

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

Som resultatlisten viser har GGC været plaget af luftmangel i tre år. Med en markant blæsende undtagelse i 1990. Spækhuggerfeltet har i årrække siden 1970'erne været sejladens største, i flere år med mere end 30 både.

POKALSERIE ISEFJORD

1980	D 101	Jens Buhl Madsen	Cavu
1981	D 101	Jens Buhl Madsen	Cavu
1982	D 418	Hans Friis	
1983	D 418	Hans Friis	

Serien ikke sejlet siden 1983

POKALSERIE LILLEBÆLT

1985	D 92	Leif Bødtcher Jensen	Strit	SYC
1986	D 92	Leif Bødtcher Jensen	Strit	SYC
1987	D 92	Leif Bødtcher Jensen	Strit	SYC
1988	D 92	Leif Bødtcher Jensen	Strit	SYC
1989	D 92	Leif Bødtcher Jensen	Strit	SYC
1990	D 92	Leif Bødtcher Jensen	Strit	SYC
1991	D 229	Lars Nielsen	Godtnok	FSK

1992

1993

1994

Serien er fra 1995 lagt sammen med Sydfyn

POKALSERIE SYDFYN

1987	D 229	Lars Nielsen	Godtnok	FS
1988	D 316	Jens Nielsen	Sif	SSS
1989	D 229	Lars Nielsen	Godtnok	FS
1990	D 147	Kim Isager	Kitofa	ThS

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

1991	D 229	Lars Nielsen	Godtnok	FS
1992	D 147	Kim Isager	Kitofa	ThS
1993	D 229	Lars Nielsen	Godtnok	FS
1994	D 229	Lars Nielsen	Godtnok	FS

POKALSERIE SPØRNO

1986	D 565	Jan Eggers	Manitou C	Esp
	D 225	H J Stuhr	Pondus	HAS
1987	D 565	Jan Eggers	Manitou M	Esp
1988	D 565	Jan Eggers	Manitou M	Esp
1989	D 565	Jan Eggers	Manitou M	Esp
	D 225	H J Stuhr	Pondus	HAS
1990	D 225	H J Stuhr	Pondus	HAS
1991	D 225	H J Stuhr	Pondus	HAS
1992	D 33	Jan Madsen	Moster	HAS
1993	D 225	H J Stuhr	Pondus	HAS

ikke afholdt siden 1993

POKALSERIE BØGESTRØMMEN

1989	D 168	Preben H Nielsen	Dille II	Rødvig
1990	D 31	G Fabricius	Racy	Stege
1991	D 31	G Fabricius	Racy	Stege
1992	D 31	G Fabricius	Racy	Stege
1993	D 31	G Fabricius	Racy	Stege
1994	D 238			
1995				
1996	D 31	G Fabricius	Racy	Stege
1997	D 130	Jørgen Overgaard	Hvalborg	Præstø

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

1998	D 140	Knudsen
1999	D 140	Knudsen

HUGGERTOPPEN

1982	1	Eggert Schrøder	D 232	Pelle
	2	Poul R H Jensen	D 242	Tai
	3	Tom Carlsen	D 101	Cavu
1983	1	Eggert Schrøder	D 232	Pelle
	2	Tom Carlsen	D 249	Sørine
	3	Kim Bruhn-Petersen	D 24	Tata
1984	1	Tom Carlsen	D 17	Sytten
	2	Poul R H Jensen	D 24	Tata
	3	Henrik Søderlund	D 249	Sørine
1985	1	Henrik Søderlund	D 2	Matak
	2	Kim Bruhn-Petersen	D 24	Tata
	3	Tom Carlsen	D 17	Sytten
1986	1	Tom Carlsen	D 17	Sytten
	2	Tommi K Hansen	D 210	Alabanør
	3	Peder Skogstad	D 65	Knudsen
1987	1	Peder Skogstad	D 65	Knudsen
	2	Dot Loehr	D 24	Tata
	3	Leif Bødtcher	D 142	Ramid
1989		Sejladsen genoplives. Der sejles duelsejlad. FlemmingChristiansen/Hanne Skovbjerg vinder over Tom Carlsen. Indbyrdes sejlads var afgørende, begge havde 7 sejre. Internt firmaopgør i Carlsen Sails.		
	1	Hanne Skovbjerg	D 256	Trojka
	2	Tom Carlsen	D 17	Sytten
	3	Dot Loehr	D 24	Tata
1992	1	Peder Skogstad	D 65	Knudsen

RESULTATER **DANSK SPÆKHUGGERKLUB**

2	Hanne Skovbjerg	D 256	Trojka
3	Hans Erik Ortving	D 17	Sytten

Der blev sejlet indledende heats og herefter sejlet en trebådsfinale med deltagelse af de tre bedst placerede.

1993 og 1994. 1993 blev ramt af blæst og aflyst. 1994 blev ramt af delta-gersvigt. Huggertoppen er fortsat i Peder Skogstads varetægt.

RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB



