

SPÆK HUGGEREN

SEJLBÅDEN
TIL DET HELE

SPÆKHUGGERBÅDEN

SPÆKHUGGERKLUBBEN

BÅDHISTORIER

SEJLEVENTYR

DM RESULTATER



SPÆKHUGGEREN
Sejlbåden til det hele

SPÆKHUGGERKLUBBEN



Redaktion:

Henrik Nepper-Christensen

Søren Due Olsen

Grafisk tilrettelæggelse: Jens V. Nielsen

Tryk: Production Facilities

Oplag: 400

Forsidefoto: Henrik Simonsen

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

5	FORORD	48	Genbrug og igenbrug
	SPÆKHUGGERBÅDEN	52	Spækhuggeren som skolebåd på Samsø
9	Peter Bruun – et eventyr	57	50-års mesterskab i coronaens tegn
12	Spækhuggeren som designikon	60	Et kaotisk Sjælland Rundt
14	Fremstilling af master	63	Per Godtfredsen – den evige gast
15	Modernisering af beslag	66	Hvalborg DEN 515
	SPÆKHUGGERKLUBBEN	68	Renoveringsprojekter af far og sønner
20	Visioner	70	Jovist kan den stå på en trailer
22	Klasseprofiler	72	Onsdagsmatch på Øresund
24	Den første Spækhugger		SEJLEVENTYR
25	Spækhuggeren på bådudstilling	76	Ud at sejle med Baktus
26	Spækhuggeren som éntypebåd	80	Spækhuggeren som langtursbåd
28	Dansk Sejlunion og Spækhuggeren	83	Tvillinger i Tvillingens favn
30	50-års jubilæum	86	Det årlige sommertogt
31	Tursejlertræf	90	Søstærke sild i egen båd
32	Træningsseancer på Øresund	92	Slyngelstuen
34	Spækhuggerklubbens hovedaktiviteter	96	DEN 413 Susanne Himmelblå
36	Økonomien bag Spækhuggerklubben	98	Tre Spækhuggere samlet i Atlanten
40	www.spækhugger.dk	99	DEN 87 Hugtand i Aarhus
	BÅDHISTORIER	102	DM RESULTATER
44	Mastetur til Nevlunghamn	112	NYTTIGE ADRESSER



■ FORORD

Spækhuggerklubben har ønsket at udgive denne bog i anledning af Spækhuggerens 50-års jubilæum. Det har været bestyrelsens hensigt, at den skulle tage tråden op igen efter den sidste bog Klubben udgav i forbindelse med 40-års jubilæet i 2010.

Det har været en gennemgående tanke, at det var Spækhuggersejlerne selv, der skulle komme til orde i denne bog. Der er mange måder at sejle og bruge en Spækhugger på, og vi har i redaktionen forsøgt at motivere sejlere til at skrive deres historie om, hvordan de er endt i en Spækhugger og om deres oplevelser og tanker og ikke mindst om deres planer fremover.

Der findes andre jubilæumsskrifter mest om sejlklubber og enkelte om både, men det er unikt, at det er sejlerne selv der beretter om deres glæder og genvordigheder med båden.

Ligesom i den tidligere bog er der mange nyttige ideer og tanker om båden. Der er beskrivelse af drømme, oplevelser og planlagte eventyr og ikke mindst mange nyttige tips. Derudover rummer bogen en del tanker og beskrivelser om Spækhuggerklubbens virke og betydning for klassen.

Vi håber at mange får glæde af bogen.
Rigtig god fornøjelse.

Søren Due Olsen / Henrik Nepper-Christensen

SPÆKHUGGERBÅDEN



Foto Henrik Simonsen.





Peter Bruun er født i 1949. Han delte sin interesse for sejlads med sin far Peer Bruun. Peter startede som 7-årig med at sejle optimist og byggede i Espergærde optimistjoller med sin far og venner fra sejlklubben. Som 12-årig begyndte han i Snipeklassen og vandt som 17-årig det internationale Juniormesterskab i 1966. Byggede herefter en del Snipejoller, der var kendt som både med gode fartegenskaber.

Som 16-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 konstruerer en båd. Senere hjalp han 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 det er her interessen for spidsgatterkonstruktionen bliver grundlagt og ideen til Spækhuggeren langsomt opstod.

DEN FØRSTE SPÆKHUGGER

Peter får som 17-årig en læreplads som bådebygger på det kendte værft Walsteds Bådeværft på Thurø. 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. På den allerførste prototype var der ingen forfinne og båden sejlede som en jolle med meget kort venderadius. Den næste løsning blev, det vi kender som den store forfinne, som sjældent ses i dag. Den korte forfinne er et resultat af en udviklingsgruppe nedsat i 1982 af Spækhuggerklubben. Den kortere forfinne gav en væsentlig mindre venderadius og gjorde båden mere følsom overfor trimmet.

Samtidig med at Peter Bruun var i lære på Thurø designede og byggede hans far, Peer Bruun, flipperjollen i Espergærde. Peer Bruun så, som

Af Søren Due Olsen

PETER BRUUN ET EVENTYR



Flipperjollekonstruktør og arkitekt, tidligt, at der var store muligheder i at bygge bådene i glasfiber og polyester, der stadig omkring 1970 var noget helt nyt.

Peters lærekammerater hos Walsted var sejlere, der stort set alle byggede en Spækhugger, men med trædæk og træruf i stedet for glasfiberoverbygning. Det er derfor, der eksisterer Spækhuggere med træoverbygning i dag. Peters lærekammerat Thorkil Thomasen hjalp med at bygge modellen til Spækhuggerens skrog.

Mange beslag og rundholter er tegnet og fremstillet specielt til båden. De er ikke blot taget ned fra hylderne 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 i 1971.

PRODUKTION PÅ EGET BÅDEBYGGERI

Peter startede sit eget bådebyggeri på grundlag af den første prototype, sat i gang af sin farfar og med Peer 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 og enkelte til USA. 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 flipperjollen i 1971. Det er specielt, at Flipperens sejlmærke er en halv spækhugger.

I 1977 kom family-spækhuggeren til med lidt rundere ruftag, smallere sidedæk og bredere kahyt. Familymodellen fik stor succes blandt tursejlere grundet mere plads om læ.

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 samt salg af udstyr til egne konstruktioner. Peter driver stadig et lille værft, med lager og salg af alle originale dele til alle hvalerne.

PRODUKTION I SVERIGE

I 2003 indgik Peter Bruun og Fred Holmström en aftale om opstart af en ny produktion af Spækhuggeren, der skulle foregå i Sverige. Den nye Spækhugger type blev kaldt Mark 2.

Der blev lavet en ny plug af Peter Bruun med mindre ændringer og i 2005 blev der støbt 3 både

hos Teknofiber i Lysekil. Bådene blev apteret af Fred Holmström i Limhamn. Bådene adskiller sig fra racing og family modellerne ved at cockpittet er lidt smallere. Agterlugen er mindre. Forlugen er en standardluge i aluminium og konsoller til spil på ruftaget og lister i nedgangslugen er med i formen.

Der blev i alt lavet 3 både i Sverige. De fik numrene 700, 701 og 702. En blev solgt til Schweiz, en til Gøteborg og DEN 700 tidligere ejet af Fred Holmström, ligger nu i Århus.

Peter købte i 2006 de nye forme til Spækhuggeren, og i 2021 lånte Per Risvang formene. Ideen er i første omgang af lave nye dæk til udskiftning på både, der er under total reovering.

AKTIV KAPSEJLER

Peter Bruun er en aktiv kapsejler. Med toplaseringer ved klasseesterskaber og i Sjælland Rundt i både Spækhugger og Grinde er han i sejlerkredse kendt for at være en rigtig god sejler. Kombinationen af lyst, stor faglighed og viden samt en stor kærlighed for spidsgatteren er uden tvivl baggrunden for at Peter Bruun kunne skabe den populære serie med hvalerne.

På trods af sine 72 år er Peter stadig aktiv som konstruktør. Han er netop ved at færdiggøre de første 3 både af en ny type minispidsgatter med lille ruf med 2 køjer. Mindre end Marsvinet. Typen kaldes Sælen.

SPÆKHUGGEREN SOM DESIGNIKON

Af Jesper Andersen

Spækhuggeren har lige siden sin fremkomst i 1970 haft en bevågenhed i kredse, der går op i formgivning og design. Allerede i 1971 var Spækhuggeren med på Charlottenborgs Forårsudstilling, der er en af de vigtigste åbne censurerede udstillinger i Europa og er blevet afholdt årligt på Charlottenborg i København siden 1857.

Spækhuggeren blev antaget i kategorien arkitektur/design og blev opstillet foran hovedindgangen til Udstillingsbygningen. Her stod Spækhuggeren fornemt placeret i Charlottenborgs akse med udsyn til Frederik den Femte, Kuppelsalen og Kongens Nytorv gennem porten. Solidt og sikkert i det originale træstativ fremvises riggen i hele sin imponerende højde.

I årene der følger bliver der sagt og skrevet meget om Spækhuggeren; mange har hæftet sig ved den nyfortolkning som Peter Bruun har lavet af den klassiske Utzon Spidsgatter, det gennemtænkte og gennemførte design af alle dele og naturligvis dens sejlegenskaber.

Smuk og gennemført formgivning der virker.

Søsterbåden Grinden fik således ID prisen (årets bedste danske industrielle design) i 1977.

Derfor indleverede Spækhuggerklubben også en indstilling til Danish Design Award 2020 i kategorien Icon Award. Spækhuggeren blev dog slået af Novo Nordisk Insulinpenne - i sandhed en værdig modstander.



Spækhuggeren udstillet på Charlottenborg.

Foto: Hans Storm

SPÆKHUGGEREN SOM DESIGNIKON



■ FREMSTILLING AF MASTER

Af Jesper Andersen

Masten er en sliddel på en båd. Den er udsat for store kræfter og et hårdt kemisk miljø. Alt i alt betyder det, at der hvert år sker totalt havari af flere Spækhuggermaster. En ny rig koster +60.000 kr. ved en mastproducent. I takt med at båden kan købes for 40-80.000 kr. vil mange både være underforsikrede og dermed risikerer man, at den blive erklæret totalskadet ved et mastehavari.

Det var baggrunden for, at Spækhuggerklubben i 2016 fik fremstillet 25 masterør og yderligere

25 i 2020. De sælges for 5.000 kr. til klubbens medlemmer. Hertil skal man enten flytte de gamle beslag over eller (bedre) optimere sin nye mast med nye beslag. Det tager yderligere 20.000 kr. og 2 dage at bore, fræse, slibe og popnitte sig til en mast med nye beslag.

Spækhuggerklubben har en vejledning, og med den kan en omhyggelig amatørhåndværker godt lave en mast, der lever op til de krav Spækhugger sejlad stiller til en rig.



Spækhuggeren er naturligvis født med de beslag og det layout, som var det gængse i 1970. Det har også vist sit værd og findes på mange både i den originale vision den dag i dag.

Klassereglerne for Spækhuggere har altid været med ganske få restriktioner omkring beslag på dæk og rig, og Spækhuggerklubben har i årenes løb været opmærksom på at fjerne forhindringer i klassereglerne, for at nye løsninger kan tages i brug – med respekt for det oprindelige design.

Vi har i alle årene været i dialog med Peter Bruun, når nye muligheder viste sig.

Overordnet har udviklingen gået fra det originale til mere komplicerede løsninger i 80'erne og 90'erne, samt igen til mere enkle løsninger de sidste 20 år. Teknologien har givet os mere formstabile sejl, tovværk med meget lille strækkevne og beslag f.eks. blokke, frølår og spilaflastere med langt bedre funktion.

Mange sejlere har også bidraget med erfaringer fra andre både – bl.a. joller.

Der er i dag muligheder for at optimere funktionerne på alle områder. Det giver både en hurtigere, sikrere, men også behageligere håndtering af sejlføringen.

Det ses naturligvis også på bådene til et klassesterskab, hvor de fleste både har et optimeret layout, der både er meget forskelligt fra det originale, men også i vid udstrækning ligner hinanden.

Den ultimativt optimerede Spækhugger har ikke nogen originale beslag tilbage, så listen over ændringer er lang:

- Mastetoppen er med inderdel af aluminium og med en udvendig plastskal.
- LED lanterne.
- Spilergalje er fjernet.
- Sallingshorn er monteret og fikseret på en profil der går gennem masten.
- Terminaler på vant og stag er med T-terminaler i masten.
- Skivgat er er i mindre udgave.
- Udtag i mast er fint slebne huller uden beslag.
- Alle fald er i 8 mm tovværk.
- Bom er en firkant profil.
- Bombeslag er i begge ender med integrerede hjul og svanehalen er popnattet på mast.
- Storsejl er med løs fod, hvilket muliggør simplificeret reb af storsejl.
- Storskøde på løjgang i cockpit med 1 eller 2 vogne og fast afgang af skøde.
- Hækstag med 1:20 udveksling over dæk.
- Ingen spil på cocpitkarm.
- Bøjler i stedet for klamper til fortøjninger.
- Udluftninger i dæk er fjernet.
- Spilerskøder er ført frem til 2 skraldeblokke foran cockpit.
- 2 spil (Andersen 16 med 2 gear) på ruf.
- 2+2 spilaflastere.

Af Jesper Andersen

*Nyt t-terminalfæste til forstag
og forsejlskivgat.
Foto: Søren Due Olsen.*



- Øjebolt i ruf ved mast til blokke og fordelerblokke, således at alle fald og hal er ført bagud til cockpit.
- Fiksering af ruftag ved mast under dæk.
- Ribber på garage er fjernet.
- 2 korte skødeskiner i hver side på dæk til fok og genua.
- 2+2 frølår på forreste del af cockpit karm.
- 2 barberhal til spilerskøder.
- Spilerstage-endebeslag med bøjle til åbning ved tryk.
- Spilerstage på styrbordside af bom i wire sløjfe.
- Spilerstagedhal er fjernet.
- Spilerstage ophal med betjening af fordæks-gast.
- Kicking strap 1:12.
- Alle skøder i 8 mm og resten i 6 mm.
- Digitalt kompas på garage.
- Centerløft gennem garage.
- Håndlister er fjernet.
- 2 fodlister foran mast.
- Elastik på fordæk til forsejl.
- Plastslange foran forstag til at fange spilerskøde.
- Spilerpose i kahyt nedgang.

Denne liste udtrykker en forsimpning og et mere driftsikkert koncept end det originale, hvor de nye typer beslag og tovværk er udnyttet. Du finder en detaljeret gennemgang på www.spækhugger.dk/teknik/beslag

Skrogets svage punkt er vandindtrængning i balsa-træet i sandwich konstruktionen. Det forebygges ved at bore alle bolthuller op til 10-12 mm, fylde det op med epoxy og dernæst bore det hul på 5-6-8 mm man skal bruge ned gennem epoxysøjlen. Alle gamle huller i dæk bør støbes til med epoxy – fugemasse og spartelmasse er ikke tæt.

Under dæk vil de fleste originale skot være løse i dag. De bør ultimativt udskiftes og de nye støbes fast med hulkel af epoxy og en måtte på begge sider.

Apteringens funktioner er naturligvis en smagssag. Men at tænke i det simple giver bedre funktion og mere sikkerhed.

- Vandtank, håndvask, vandhaner og søtoilet kan fjernes
- Kogebius kan gøres mobile
- Skrogennemføringer sløjfes og afløb fra cockpit kan laves i kulfiber rør uden slanger, haner og spændebånd.

Således er der mange muligheder og ideer til optimering af en Spækhugger med det formål at gøre din sejlads sjovere og mere sikker.



DEN 44

DEN
DEN

131
131





SPÆKHUGGERKLUBBEN

Foto: Anders Lund.

Af Jesper Andersen

Sejlerglæde er en sammensat størrelse. Det skal Spækhuggeren kunne levere for at være attraktiv. Med en relativ lav pris er en Spækhuggeren en meget realistisk drøm for de fleste. Båd-kollektiver er der mange af, og det giver god mening at være flere om at løfte opgaven økonomisk og praktisk. Der er udviklet modeller for rationelt at reovere båden, så den bliver behagelig at opholde sig i og at sejle - den virker og falder ikke fra hinanden.

Andre klasser - her under joller - har set en vækst baseret på voksne sejlere, der har prøvet det meste, men nu trænger til en mere simpel sejlads med lige så megen sejlerglæde, som den store båd. Her er Spækhuggeren også en mulighed.

Spækhugger leverer nye masterør til langt under "normalprisen" og i 2022 bliver Peter Bruuns forme til Spækhuggeren støvet af, og der skal i første omgang støbes nye dæk til 5 både. Med det perspektiv kan den voksne sejler gå hele vejen med en ny rig og nyt dæk og dermed få en ny båd med originalt skrog til under 200.000 kr.

Der er med andre ord muligheder for at tilfredsstille et bredt udsnit af nye eller "hjemvendte" Spækhugger sejlere.



*Besøg hos Per Risvang
i Hasselager.*



■ KLASSEPROFILER

JESPER ANDERSEN

Af Henrik Nepper-Christensen

Jesper har vundet DM 5 gange som rorsmand i Canasta D-109 og været formand for Spækhuggerklubben siden 2005 noget af et aftryk både på banen og organisatorisk.

Med bornholmske forældre vakttes interessen for det våde element fra barnsben i Vigehavnen lidt nord for Svaneke. Senere suppleret med optimistjolle og Europajolle, dog uden at ligge helt fremme i feltet!



På det organisatoriske lå Jesper til gengæld helt fremme allerede i en helt tidlig alder- skoleblads-redaktør i folkeskolen, formand for festudvalget i gymnasiet. Så 6 år med Den Rejsende Højskole, hvor Jesper havde susende travlt med at organisere ulandshjælp, oprette genbrugsbutikker og ombygge lastbiler.

Samtidig med medicinstudiet blev sejleriet og det organisatoriske arbejde genoptaget. Kapsejladsudvalget først. Senere starten på hvervekampagnen af VM til Århus for de olympiske bådklasser i 1999-2001 (dette blev til virkelighed i 2018), bestyrelsesplads i Dansk Sejlunion samt i Aarhus Internationale Sejlsportscenter. Siden 2017 "kun" Spækhuggerklubben.

Jespers tilgang til det organisatoriske hverv er at klubben skal bistå medlemmerne med at lave det håndværksmæssige arbejde selv, uden at det bliver noget klamp, og hellere simpelt end indviklet.

Klubben har det godt med Jesper som formand! - Visioner, fornyelser, bådudstillinger, D-1 og med en sund økonomi!

Godt med Jysk dominans.

Foto: Ole Hartmann-Schmidt.

KLASSEPROFILER

PER RISVANG

Har man bevæget sig bare lidt rundt i Spækhuggermiljøet er det svært at have undgået Per Risvang. Han fylder virkelig meget både på vandet, på land og i arbejdet med at forenkle båden.

Brugsuddelersønnen fra Slangstrup der blev født i 1953 startede sin karriere i piratjollen og det blev til hele seks danmarksmesterskaber i denne bådtype, det seneste i 1991. I sluthalvfjerserne blev der indkøbt en Spækhugger, en båd der kunne sejle også i stille vejr, og med makkerskabet med Jesper og Søren Andersen i Canasta fra 2001 kom der på ny fart i båden. Det er blevet til 5 danmarksmester-



skaber indtil videre - måske på grund af Pers motto der siger “ hurtigst, og mest bekvemt, først i mål”.

På land er Per lige så tydelig. I sine helt unge dage kunne Per ses på cykel på bordene til festmiddage i diverse sejlkubber især i Nordsjælland og der er ikke afviklet en eneste generalforsamling i Spækhuggerklubben de sidste 25 år uden et iltert, men også ofte fornuftigt indlæg fra Per.

Det er imidlertid som en slags “udviklingschef” at Per har sat det største aftryk i Spækhuggeren, måske fordi sejlerliv og arbejdsliv for Per er et og det samme. Han er oprindelig uddannet bygnings-snedker, senere suppleret med en uddannelse som arkitekt. Pers afgangsprøve var en tomandsjolle “Spiren” og igennem godt 30 år har Per på “Piratfabrikken” bygget 70 Piratjoller.

Med afsæt i en mangeårig relation til Peter Bruun har der udviklet sig et tillidsfuldt og konstruktivt samarbejde mellem de to om bådenes fremtidige udformning og ikke mindst æstetik. Det har ført til at støbeformene til Spækhuggeren er flyttet fra Humlebæk til Piratfabrikkens lokaler i Århus, hvor der nu står 10 både, der er ved at blive sat i stand.

Baseret på en grundfilosofi der hedder simpelt, velfungerende og holdbart er Per ankermand i et udviklingsarbejde der omfatter alt fra rig over beslag til køl. Et arbejde der er med til at sikre at Spækhuggeren, sine godt 50 år til trods, stadig er en båd i udvikling til glæde for mange.

Af Henrik Nepper-Christensen

Foto: Ole Hartmann-Schmidt.

■ DEN FØRSTE SPÆKHUGGER

Af Jesper Andersen

Der var engang... I slutningen af 60'erne tegnede og byggede Peter Bruun prototypen til Spækhuggeren. I 1969 blev den søsat og deltog efterfølgende med stor succes i Sjælland Rundt og blev kun slået af Poul Elvstrøm i sin Soling.

Båden er et meget håndgribeligt udtryk for den historie, der startede i 1969.

Derfor var Spækhuggerklubben klar til at overtage DEN 1 i 2014 fra ejeren gennem 40 år Jørn Bond.

DEN 1 var ikke i en sejlkklar stand, og med en let underdrivelse trængte den til en kærlig hånd.

Derfor blev projektet skabt om at sætte den historiske båd i stand.

I gennem 3 vintre var båden i byggehal i Aarhus. I en måned hver år mødtes Spækhuggersejlere fra nær og fjern. 60 forskellige deltog og lagde mere end 1000 timer i projektet.

Båden blev strippet for alt, så kun skrog og køl stod tilbage. Den fik nyt dæk og beslag. En minimalistisk aptering og nye sejl.

Omkostningerne løb op i 200.000, som blev finansieret af maritime leverandører og kontante tilskud fra sejlere og fonde.

I 2018 var DEN 1 atter sejlkklar.

I 2018-19 med base i Aarhus og i 2020-21 i Svaneøllen.

DEN 1 sejler fint og lige op med de andre Spækhuggere og lidt til, når det kommer til de andre bådtyper, den mødte i starten af 70'erne.



DEN 1 i Kalkbrænderihavnen.

Foto: Søren Due Olsen.

■ SPÆKHUGGEREN PÅ BÅDUDSTILLING



Bådudstilling Bella Centret 2010 og 2012.

Bådudstillinger har i mange år været en fast del af bådindustriens promoveringstiltag. Bella Centret havde mange år førertrøjen med en årlig udstilling. Fredericia Messecenter kom også med udstillinger, og i en årrække skiftedes de to steder med store udstillinger. Udstillingernes økonomi er baseret på de kommercielle udstillere og gæsterne.

Men udstillerne har også brug for den rigtige sejler på udstillingen, så drømmene om båd og sejlads kan få luft under vingerne. Derfor er der mulighed for Specialklubber og andre sejlads relaterede foreninger, at få en gratis (eller næsten gratis) stand på udstillingerne. Det har Spækhuggerklubben udnyttet flere gange og har dermed fået en unik mulighed for at komme i kontakt med gamle, nuværende og især nye sejlere.

Vi startede ved 40-års jubilæet i 2010 i Bella Centret. I 2012 var vi igen med i Bella Centret og i 2017 i Fredericia.

Vi har alle årene bestræbt os på at få en lækker Spækhugger med på standen. Det er hver gang lykkedes at udstille en nyrenoveret båd, der stadig lugtede af frisk maling.

I 2017 var vi en del af Dansk Sejlunions stand, hvilket gav en fin synergi.

Under Corona krisen 2020-2022 har de store indendørs udstillinger været aflyst, men i 2023 har Fredericia Messecenter annonceret en ny udstilling – så måske skal vi ud at vise flaget igen?

Af Jesper Andersen

Af Jesper Andersen

SPÆKHUGGERENS VEJ TIL NATIONAL EN-TYPE KLASSEBÅD

Kappestrid og herunder også kapsejladsskib kan jo være mellem to både af tilfældig herkomst. For at de kan sammenligne deres præstation, har man i mange år opereret med handicapregler, hvor man tilstræber en matematisk udligning af forskelle mellem bådene. I sidste ende udmøntet i en tillægssejltid for den båd, der teoretisk er den hurtigste. I Danmark har den brugte model siden 1984 været DH (Dansk Handicap). Den er udviklet og administreret af Dansk Sejlunion (DS).

Den ultimative kapsejladsskib er dog mellem sejlere i ens både. Den bedste m/k vinder. For at det kan fungere, skal en lang række forudsætninger være til stede.

Bådtypen skal være bygget i et ikke ubetydeligt antal, som skal være ens, når de forlader værftet. Herefter skal ejerne med kapsejladssambitioner holdes i stramme tøjler, så man kan fastholde, at bådene er så ens, at sejlerne oplever en konkurrence på lige vilkår.

Dansk Sejlunion organiserer sejlsport i Danmark under Danmarks Idrætsforbund. Hos DS er en række kølbådsklasser anerkendt som nationale en-type klassebåde.

Spækhuggeren fik sin anerkendelse i 1989. I 1990 havde Spækhuggerne det første DS-Danmarksmesterskab.

Forud for dette lå en stor indsats i at beskrive en Spækhugger i et sæt klasseregler.

For nok var bådene ens, når de forlod Peter Bruuns bådebyggeri, men der var ikke en nedskreven manual til at fastholde rammerne. Den fik skiftende bestyrelser i 70'erne og 80'erne etableret med Hans Erik Ortvig som formanden, der fik skubbet projektet i mål.

Klassereglerne er den standard, der fastholder rammerne for, hvad en Spækhugger er, og dermed hvad ejeren må lave af forbedringer.

Klassereglerne for nationale en-typebåde har Dansk Sejlunion som over-myndighed. Således skal ændringer i klassereglerne vedtages på klassens generalforsamling, men også sanktioneres af DS. Her er sejlunionens tekniske udvalg med, når nye tiltag skal vurderes. Dette er med til at sikre en faglig fornuft og konservatisme i udviklingen.

Formålet er, at tillade udvikling og forbedringer uden at forandre båden grundlæggende. Vi vil gerne have, at alle Spækhuggere kan have en meningsfuld kappestrid.

Er Spækhuggerne så fuldstændig ens? Svaret er nej – men de kunne blive det.

For praktiske formål, så er skrog, køl, ror og dæk forsat ens efter 50 år. Den stående rig er ligeledes uforandret, fraset friere rammer for beslag, mastetop, salinger og bom.

SPÆKHUGGEREN SOM ÉNTYPEBÅD

Klassereglerne sætter kun ganske få rammer for beslagene på dækket. Derfor ser man ofte her mange forskellige løsninger.

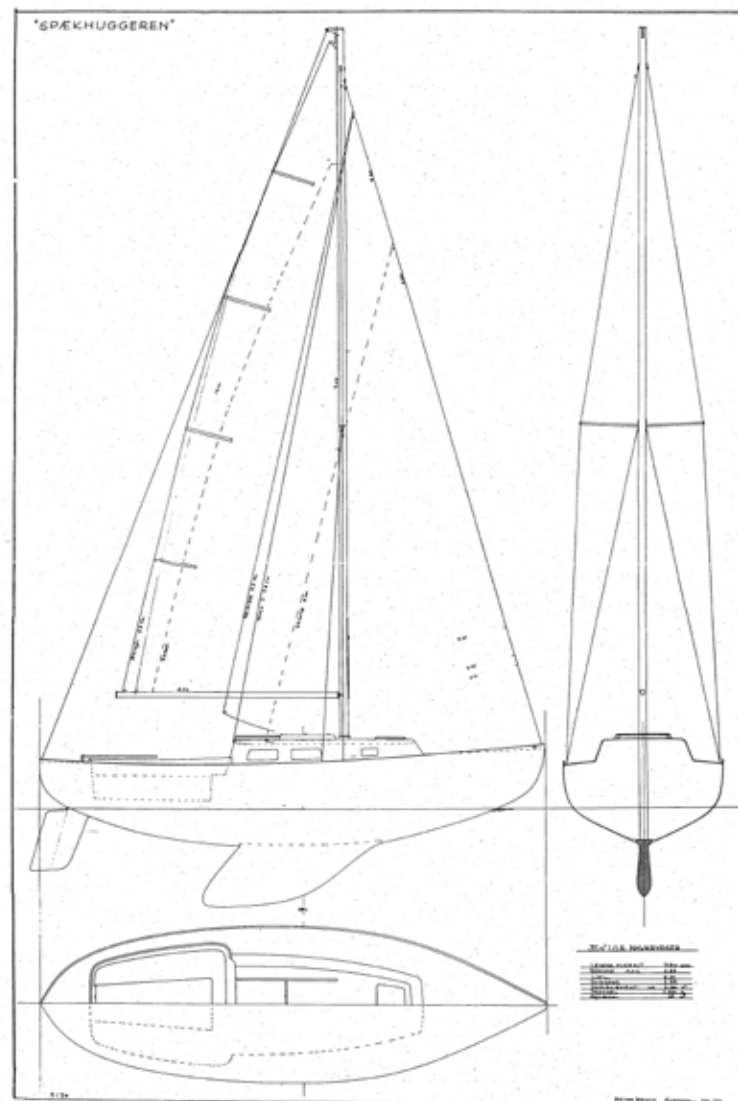
Apteringerne er også forskellige, men bidrager i forhold til kapsejlads primært med skrogstabilitet og vægt.

Sejlene har udviklet sig i materialer, men er forsat i en relativ konservativ ramme.

Sammenfattende kan den ambitiøse kapsejler vinde en del meter ved at vedligeholde og sikre, at bådens funktioner faktisk virker bedst muligt.

Men den samme sejler kan ikke blot ved store investeringer skabe væsentlige fordele.

Det er også det princip, som Dansk Sejlunion arbejder på at understøtte i sit samspil med Spækhuggerklubben, når der kommer nye forslag om ændringer i klassereglerne.



*Af Christian Lerche,
Dansk Sejlunion*

Dansk Sejlunion (DS) har mange indsatsområder i forhold til sejlsport og sejlads i Danmark. Et af de helt væsentlige er at skabe grundlaget for konkurrence på vandet. Det sker i alle former for sejldrevne fartøjer – kølbåde, joller, windsurf og senest kitesurf.

Som i al anden konkurrenceidræt stræber vi efter at skabe lige vilkår for en meningsfuld kappestrid. I sejlsport er båden vores redskab, og kapsejladningsreglerne vores ramme på vandet.

En lang række kølbådsklasser er godkendt af Dansk Sejlunion som nationale klassebåde. De udgør sammen med de internationale klasser grundlaget for klassebådssejlads i kølbåde i Danmark. Her har Spækhuggeren en unik placering.

Der er for det første mange Spækhuggere (+400). Men væsentligst er, at klassen i mere end 50 år altid har haft et højt aktivitetsniveau ved kapsejlads. Målt på antal deltagere til DS-DM og lokale sejlads har Spækhuggeren ligget i top tre i mange år.

Samtidig er det en klasse, hvor klasseorganisationens bestyrelse i mange år har prioriteret udvikling i respekt for bådens oprindelige og grundliggende kvaliteter og udtryk.

Klassens arbejde med at udvikle et miljø for erfaringsudveksling og sejladsstræning har også bidraget til, at en Spækhugger forsat kan være valget for både nye og erfarne sejlere.

Dansk Sejlunion ser derfor Spækhugger-klassen som en betydningsfuld samarbejdspartner i det fremtidige arbejde med at fastholde og udvikle grundlaget for kapsejlads i Danmark. Andre klasser er kommet til, og vi vil se nye bådtyper, materialer og teknikker på kapsejladningsbanerne i fremtiden. Det vil selvfølgelig udfordre de traditionelle klasser. Men hvis klasseorganisationen og dens medlemmer forstår både at bevare Spækhuggerens kvaliteter, og samtidig udvikle miljøet omkring klassen og dens kapsejladser, vil den stå stærkt rustet i konkurrencen med nye både.

*DM 2017 Lynetten.
Foto: Anders Lund.*

DANSK SEJLUNION OG SPÆKHUGGEREN



Af Jesper Andersen

I 2020 rundede Spækhuggeren 50 år siden den første serie producerede båd blev pustet ud af formen i 1970. Set fra mit perspektiv er dette skarpe hjørne rundet i god fart og med en tro på mange års forsat tro tjeneste. Vi kan se, at både, der kommer til salg, handles hurtigt, og der er mange som ligger megen energi og økonomi i at opgradere deres både.

Hvad skal der til, for at en båd kan runde 50 år og stadig være attraktiv?

- Båden skal være så solidt bygget, at den ikke falder fra hinanden.
- Den skal give sejladsglæde for det formål dens ejer måtte have
- Og så hjælper det voldsomt, hvis klassen har en dedikeret kerne af sejlere, der oplever at deres ønsker om sejlads i høj grad bliver opfyldt.

Bådens solide konstruktion er der ingen tvivl om. Skrog, køl og ror skal udsættes for ganske betydelige kræfter (læs grundstødning på klipper, sammenstød med store både og lignende) før at vi har set større skader. Dækket er det svage område, hvis der gennem mange år trænger vand ind i sandwich konstruktionen, der er lavet med balsatræ. Men det er aldrig gået værre end at det kan repareres.

Mange bådtyper er kommet på markedet siden 1970. Gennemgående er de nyere typer med et lavere deplacement. Det giver en livligere båd, der oftest er hurtigere på halvind og læns. Men

stabiliteten er mindre og ligeledes kahytten. Så tursejladsen er forsat en vinder i en Spækhugger.

Med sit relativt store sejlareal er Spækhuggeren forsat en udfordring for de fleste – især når det blæser op. Der er et statement, der lyder “Kan du sejle en Spækhugger med spiler i 12 m/sek., kan du sejle med spiler i alle både!” Og med mange dygtige sejlere i klassen er der ingen, der kommer først uden at have anstrengt sig til det yderste.

I de seneste 20 år er der 2 bastioner, som stadig har udviklet sig; Svanemøllen og Aarhus. Svanemøllen med +70 både. 5 sejlere skoler der bl.a. har Spækhuggere og +20 både til den ugentlige aften-sejlads. Aarhus med +25 både. Mange unge sejlere – nogle med jolleerfaring på højt niveau og mange både, der bliver meget grundigt renoveret.

I alle årene er der udviklet på bådens beslag og tilgang til at udskifte aptering. Samtidig er klasesreglerne løbende tilpasset nye muligheder.

Alt i alt giver det muligheder for at få sin Spækhugger til at blive bedre end da den var ny.

Det er opskriften for Spækhuggeren, og for mig at se, vil den være levedygtig i mange år endnu.



Læser man om, hvad der forgår blandt Spækhuggersejlere, ved at orientere sig på hjemmesiden eller via Facebook får man et indtryk af, at det mest handler om kapsejls. Men sådan er virkeligheden lang fra, hvilket man også kan forsikre sig om, ved at orientere sig om de mange forskellige historier her i bogen.

Derfor havde vi gennem flere år i Bestyrelsen drøftet, hvordan vi kunne tilgodese helt almindelige tursejlere. I sommeren 2020 arrangerede Spækhuggerklubben for første gang et egentligt Tursejlertræf.

Det foregik på Agersø og omfattede en weekend med fælles middag, en planlagt kapsejls Agersø rundt, der dog blev aflyst på grund af for meget luft, festmiddag med taler og levende musik, samt fælles udflugt på Agersø

Vi var 15 både og godt 60 deltagere der nød samværet. Og det gav også inspiration, at se de forskellige bådes indretning om læ.

Næste træf planlægges at finde sted i Marstal i sommeren 2023.

Af Henrik Nepper-Christensen

*Tegning af Erland Holmström,
ejer af Spækhugger SWE 62
gennem mange år.*

Af Anders Eskling

I Spækhuggerklubben har der i alle årene været en kontinuerlig dialog om, hvordan bådens fart-potentiale udnyttes bedst muligt. Det omfatter både trim og ikke mindst bådhåndtering, fra let-luft trim til sejlsads i større vindstyrker. Og ganske fælles for alle diskussioner er villigheden til at dele viden, erfaring og kundskab med hinanden, uanset baggrund og erfaring, eller om man er en nytilkommen bådejer.

I gennem mange år har det været tradition at dialogen foregik efter sejlsads – typisk efter onsdagssejlsads i Svanemøllebugten – hvor oplevelser og observationer flittig blev delt på tværs. Med det er også en erkendelse af, at der var en efterspørgsel og behov for en mere fokuseret og målrettet indsats.

På den baggrund blev ideen om at gennemføre træningsdage i Spækhuggersejlsads født. Blandt andet gennem økonomisk støttet af Spækhuggerklubben blev initiativet udviklet og gennemført i henholdsvis Århus og i København.

Det typiske indhold i træningen:

- Trim af sejl
- Opspænding af rig
- Bådhåndtering

adresseret til både erfarne, mindre erfarne og for helt nye Spækhuggersejlere. Der var stor enighed om at træningen skulle kombineres med fællesskab og bespisning.

I de første år blev træningen gennemført ved at klassens erfarne sejlere delte ud af viden kombineret med diverse øvelser på vandet. Inspireret fra andre klassebåde blev det koncept videreudviklet til træning, supporteret med erfarne trænere fra Dansk Sejlunion.

Konceptet har vundet stor tilslutning blandt sejlerne og i forsøget på at skabe fornyelse og yderligere forbedringer blev der etableret kontakt til SailingSkills ved Jesper Radich. Jesper Radich, professionel sejler, har udviklet sejler workshops, hvor der gennemføres undervisning kombineret med droneoptagelser. Med det fulgte en væsentlig større professionalisering og med nye punkter på agendaen, så som:

- Start – kom godt afsted
- Opkryds – højt og hurtigt
- Lænsere – med fart på
- Sejltrim, rigtrim og generelt setup
- Træning, team og roller om bord
- Strategi, taktik og kapsejlsadsregler
- Vær klar når det gælder - forberedelse

Ovennævnte temaer er jo beskrevet i uendelig meget litteratur. Men det interessante ved netop dette initiativ var, at instruktion og droneoptagelser blev gennemført under træningsseancerne og at de efterfølgende blev gjort tilgængelige for alle via Spækhuggerklubbens hjemmeside. Dvs. anbefalin-

ger og gode råd adresseres specifikt til sejlads med Spækhuggere.

Initiativet blev økonomisk støttet af Dansk Sejlunion og ikke mindst af Spækhuggerklubben..

Afslutningsvis er det blot at konstatere, at sejlads er en meget kompleks størrelse. Forskellige initiativer er taget igennem årene, som helt sikkert vil hjælpe sejlere uanset niveau. Jeg kan kun anbefale deltagelse og involvering til gavn for alle – og ikke mindst fællesskabet som Spækhuggersejler: At inspirer til, at den enkelte Spækhugger indrettes bedre og sikrere til sejlads under alle forhold.



Træningsdag på Øresund.

Af Henrik Nepper-Christensen

Spækhuggerklubbens hovedaktiviteter siden 2010
I denne periode har Spækhuggerklubben især brugt kræfter på

- at udbrede/fastholde Spækhuggeren som skolebåd.
- at øge interessen for at deltage i kapsejlad, og
- at gøre det overkommeligt at få en ny mast.

SPÆKHUGGEREN SOM SKOLEBÅD

Klubben arbejdede i begyndelsen af perioden med et renoveringsprojekt for 10 Spækhuggere til et samlet beløb på 2 millioner kr., både som herefter skulle stilles til rådighed for sejlerskoler i udvalgte klubber. Der blev søgt om midler hos Tryg, Torm, Mærsk, Hempel og Tuborg uden resultat.

I 2011 søgte klubben at gennemføre et mindre projekt, hvor sejlerskoler blev tilbudt 35.000 kr. til hjælp til køb af en brugt båd, der herefter kunne opgraderes til en funktionsduelig standard. Samtidigt blev klubkontingentet hævet fra 225 kr. til 280 kr., et beløb der er fastholdt uændret lige siden. Til trods for artikler i diverse blade og reklame for projektet på DS-generalforsamling var der ingen positive henvendelser. Så også dette projekt blev lagt i mølpose!

I 2014 valgte klubben så at tilbyde klubber i Svanemøllen vejledning i forenkling af skolebåde og også undervisning i boat-handling. Dette projekt blev vel modtaget og på daværende tidspunkt var

der i alt 11 Spækhuggere, der blev brugt som skolebåde blandt Svanemølleklubberne. Det mindst ambitiøse projekt gav det største resultat!

ØGET INTERESSE FOR AT DELTAGE I KAPSEJLADS

I 2010 anvendtes Trac Trac første gang til DM og systemet blev brugt i yderligere fire år. Systemet gør det muligt efterfølgende at gennemspille de enkelte sejladser og derigennem anskueliggøre, hvor man har gjort det rigtige og hvor det forkerte.

Fra 2015 er der gennemført træningsdage for skolebåde i Svanemøllen og siden 2017 er der med økonomisk bistand fra DS gennemført trænings-samlinger i såvel Aarhus som København med deltagelse af mere end 15 både årligt.

Disse træningssamlinger er siden 2021 blevet yderligere professionaliseret via Sailing Skills og Jesper Radick, hvor sejladserne optages på video og efterfølgende kan findes frem på hjemmesiden, på YouTube eller på www.sailingskills.com. Materialet har en kvalitet der gør, at det kan være afsæt for dygtiggørelse uanset om du er en enlig Spækhuggersejler eller en del af en flok. Der deltog 19 både i de to træningsdage i henholdsvis Aarhus og Svanemøllen. Initiativet er støttet med 21.000 kr. fra DS og klubben har brugt 50.000 kr.

FORNYELSE AF MASTER

I 2010 og også i 2013 blev klassereglerne ændret,

DM 2018 Kvindelig Sejlklub.

Sejlklubben København

Foto: Henrik Simonsen.

så materialevalg til mastetop, fod og bundstykke blev givet frit og samtidig blev der indledt en diskussion om, hvorvidt klubben skulle påtage sig maste-produktion og salg.

Ved mastehavari dækker en ordinær forsikring langt fra udgifterne til en ny mast, købt på det almindelige marked.

I 2015 blev der bestilt 25 masterør og siden har det været muligt at købe et masterør til 5.000 kr., selv forny beslag mv. eller også får hjælp til det via Piratfabrikken/Per Risvang. Klubben har netop modtaget yderligere 25 rør.

KLUBBEN GENERELT

Antallet af danske medlemmer har varieret fra 190 i 2010, via 158 i 2013 til 177 i 2021. Hertil kommer ca. 30 udenlandske medlemmer. Der er bygget knap 400 Spækhuggere i alt.

Og økonomien er mere en sund, med en kassebeholdning på 90.000 kr. i 2010 stigende til 185.000 i 2021.

Klassereglerne er kun i begrænset omfang blevet ændret. Men siden 2020 er der gjort forsøg med kapsejlads alene med fok, altså uden genua og det har medført yderligere optimering af fokken med blandt andet fri placering og længde på sejl-pindene.

Klubbens arbejde med DEN 1 og bådudstillinger er omtalt andet steds.



Af Lars Møller Nielsen

Hvis man kigger tilbage i klubbens regnskaber fra år 2004/5 og frem til nu, har der været et konstant antal betalende medlemmer på omkring 185. Medlemmernes kontingent udgør klubbens væsentligste indtægt og danner grundlaget for klubbens aktiviteter. Indtægterne fra kontingent har i de sidste 20 år ligget meget stabilt mellem 43-50.000 kr.

HVAD GÅR KONTINGENTEN TIL?

Promotion udgør næsten 50% og dækker over en lang række aktiviteter med fokus på at sikre Spækhuggerklassens position, som en af de største klassebåde i Danmark, samt hjælpe bådejerne med at udvikle og vedligeholde deres både. Spækhuggerklubben har aldrig været bange for at kaste sig ud i nye aktiviteter, store projekter samt banebrydende tiltag.

I forbindelse med Spækhuggerens 40-års jubilæum blev bogen "Et dansk lystfartøj" udgivet, og her blev der ikke sparet på layout og trykkekvalitet med en nettoudgift på knap 40.000 kr. Samme år blev en nyrenoveret spækhugger DEN24 udstillet i Bellacentret på en meget velbesøgt stand med en udgift på 18.500 kr. Spækhuggeren var igen på udstillingen i 2012 og i Fredericia 2017.

Frem til år 2009 udgjorde promotion-posten ca. 15.000 kr. om året, hvor pengene hovedsagelig blev anvendt til trykning af 3 årlige udgaver af Spækhuggernyt, samt lidt køb og salg af merchan-

dise f.eks. trøjer, klistermærker og kasketter. Opgaven med at skrive og udgive bladet blev for tung en byrde for bestyrelsen, og det kneb med at finde frivillige hænder. Pengene blev de følgende år i stedet anvendt til lokale aktiviteter i henholdsvis Århus og Øresund, samt støtte til at hjælpe Svanemølleklubberne i gang med at optimere deres Spækhuggere (2014, 7.500 kr.) og Samsø Efterskole (2018, 7.600 kr.).

Spækhuggerklubben har altid støttet DM-arrangementerne med det formål at sikre et godt arrangement for deltagerne samt synliggøre klassen. En årlig udgift på i gennemsnit 12.000 kr. dækker over trykning af trøjer til deltagere, Trac-Trac fra 2011 samt gaver til arrangørklub og officials.

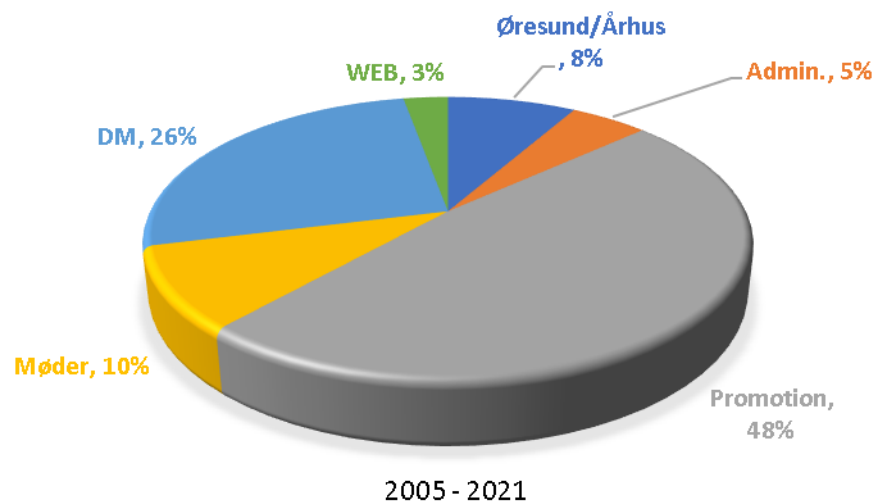
Administration, hjemmeside og møder udgør tilsammen 18% og består af udgifter til frimærker, kontingentoprævning, bankgebyrer, web-server og rejseomkostninger i forbindelse med bestyrelsesmøder.

EN INVESTERING I FREMTIDEN

Den positive respons, klubben fik ved at deltage på bådudstilling, udgivelse af jubilæumsbog og mindre bådoptimeringsprojekter gav klubben mod på at kaste sig ud i flere og større projekter i de efterfølgende år.

Foreningen har fra regnskabsåret 15/16 øget promotion-aktiviteterne fra 38 til 60 % blandt andet

ØKONOMIEN BAG SPÆKHUGGERKLUBBEN



*DM 2018 Kvindelig Sejlkub.
Sejlkлубben København
Foto: Henrik Simonsen.*

til produktion af masteprofiler, renovering af DEN 1, 50-års jubilæum med et træf på Agersø (kr. 35.000) samt udarbejdelse af profilmateriale, som blev indsendt til ID-prisen (8.000 kr.) samt DS-støttede trænings-events og Sailing Skills undervisningsvideoer. Med hjælp fra fonde, indtægter fra masteprofil, privat støtte og støtte fra DS er det samtidig lykkedes at øge det årlige budget til medlemsaktiviteter fra i snit på 16.000 kr. til 45.000 kr. om året.

Spækhuggerklubben kastede sig ud i et kæmpe sats ved i 2015 at bestille udvikling af et værktøj og produktion af 22 aluminiumsprofiler til en samlet sum på 76.000 kr. Risikoen var, at foreningen ville "brænde inde" med masterprofiler i årevis og derved ødelægge økonomien i klubben. Men med en forudbestilling på 10 profiler blev den risiko reduceret, og allerede i 2019 var der kun 1 profil tilbage. Klubben bestilte derfor yderligere 20 masteprofiler i 2020 (regnskabsår 20/21) til en værdi af 48.750 kr.

I 2015 blev DEN 1 fundet i en forfærdelig forfatning på Stevns. Den blev afhentet og opbevaret i Århus for i alt knap 14.000 kr. Et støttefond blev oprettet, og medlemmerne bidrog med i alt 14.750 kr. i de efterfølgende år til renovering af DEN 1. I 2019 modtog foreningen 100.000 kr. fra en enkelt bidragsyder. Derudover kom en masse bidrag fra virksomheder med materialer og beslag, således at det lykkedes at gennemføre en totalrenovering af

båden. Fra 2020 finansieres drift og vedligehold af kontingent fra medlemmerne.

DS-træning i både Århus og i Svanemøllen blev søsat første gang i 2017 med støtte på knap 7.000 kr. fra DS. Træning har siden været gennemført hvert år. I 2021 blev træningen gennemført af professionelle instruktører fra Sailing Skills med drone og videooptagelser. Samtidig udviklede Sailing Skills et undervisningsmateriale med fokus på Spækhuggeren til gavn for alle, som sejler Spækhugger. En samlet satsning på næsten 80.000 kr.

Alt i alt har de mange nye aktiviteter betydet et øget kendskab til Spækhuggerbåden. De sidste 6 år har klubben øget aktiviteterne og omsætningen. DS-træning, 50-års jubilæum, D1 og masteprofiler har øget promotion-andelen af klubbens penge fra knap 40% til 60%. Samtidig har foreningen øget de likvide midler blandt andet ved salg af masteprofiler.

ØKONOMIEN BAG SPÆKHUGGERKLUBBEN



Af Jesper Andersen

Spækhuggerklubben var en af de første specialklubber, der fik egen hjemmeside medio 90'erne. Hjemmesider skal vedligeholdes og det stod hurtigt klart, at det kan brugerne gøre meget bedre og hurtigere end en almindelig webmaster – så allerede sidst i 90'erne 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 der var masser at skrive om.

Vi får vores egen adresse i 2001, www.spækhugger.dk og senere www.spækhugger.dk

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.

Vi opfinder version 2 med Spækhugger members i 2003. Nu fik alle adgang til alle data. Også medlemmer har indsigt i databasen, og kan rette egne data og søge data på andre. Der findes flere versioner af Spækhugger members, dels den forsimplede medlemsadgang, og så styrelsens, hvor vi styrer bladudsendelser, opkrævninger, pbs-inbetalinger, restancer, fartøjsregistre, medlems data m.m.

Langsomt blev 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 Spæk-

huggernyt, alle DM-resultater, pokalserieresultater, kalendere, brugertilfredshedsundersøgelser, Svane-møllens onsdagsmatch, e-mails service, gallerier og filmklip.

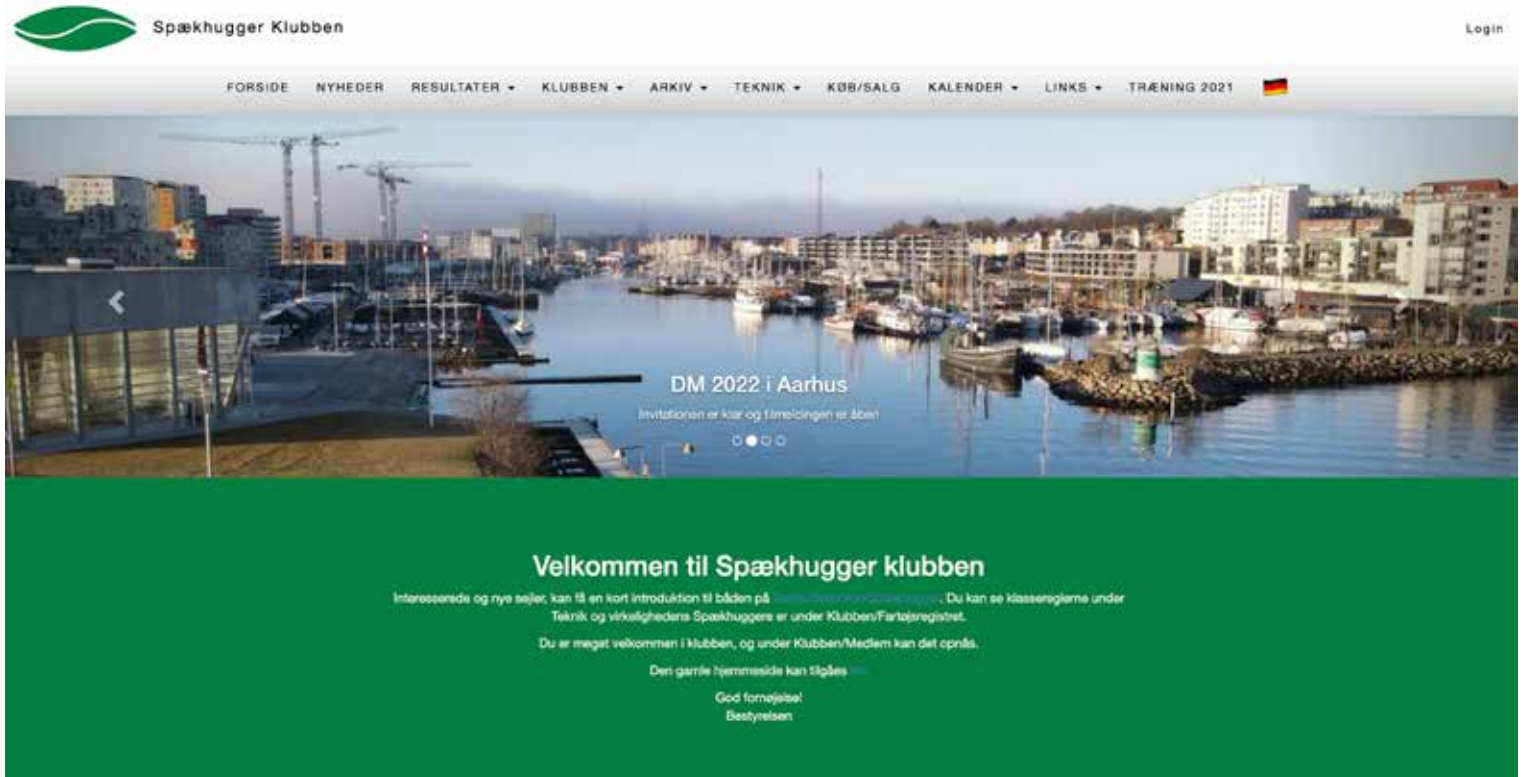
Hjemmesiden drives af medlemmernes indlæg og alle, som har noget på hjerte. Der bliver spurgt om alt muligt omkring Spækhuggeren, og der er givet rigtigt mange gode (og færre mindre gode) svar.

I gennem den periode opstår også muligheden for andre platforme: Facebook bliver i høj grad brugt til sejler til sejler kommunikationen og også, når Spækhugger klubben skal ud med nyheder til sejlerne. Især Svanemøllen og Aarhus har brugt den mulighed gennem årene.

I 2015 står det klart at vi skal have en ny platform. Den gamle hjemmeside har efterhånden et ældre visuelt udtryk og er blevet svær at vedligeholde. Hjemmesiden programmeres om helt fra bunden og version 3.0 kom i luften i 2017.

Hjemmesiden får en mere moderne visuel identitet og bliver nemmere at opdatere og udbygge for ikke tekniske moderatører. En del af de mange funktioner, den gamle hjemmeside havde, sløjfes for at gøre strukturen mere simpel. Der fokuseres således på at gøre det nemmere at få oplysninger om fartøjer og medlemmer, samt at udforsker ens båds historik og kunnen indenfor DM-regi.

Samtidig udbygges arkivfunktionen, således



at alt hvad Spækhugger klubben har af materiale er tilgængeligt på hjemmesiden.

Erfaringen er, at hvis Spækhuggerklubben skal have en nyhed ud over rampen er hjemmesiden ikke nok. Facebook og en mail løser den opgave bedre, mens hjemmesiden er vores hukommelse.

TAL FRA SIDEN

Vi har kendskab til 385 Spækhuggere. Vi har ejerdata på 348 Spækhuggere og 164 af disse er medlemmer af klubben. Vi har dagligt 40-50 besøgene på hjemmesiden. Køb og salg-siderne står for ca. 30% af trafikken på hjemmesiden.

BÅDHISTORIER

Foto: Henrik Simonsen.





DEN
DEN
298
828

DEN
143

Af Søren Due Olsen

BAGGRUNDEN FOR MASTEPRODUKTION

I takt med at Spækhuggeren blev ældre og ældre opstod der et tiltagende ønske om skift af master som led i en naturlig opgradering af bådene, samt ved uheld og knækkede master. En nyproduceret mast fra en masteforhandler var simpelthen så dyr at man ofte kunne købe en ældre Spækhugger for samme pris. Hvilket kunne give problemer med forsikringen da udbetalingen efter et mastehavari ofte beregnes som en vis procentdel af den samlede forsikringssum. Der opstod derfor den tanke, at Spækhuggerklubben selv kunne stå for produktionen er masterør.

I 2014 have klubben fået fremstillet en form til mastefremstilling og fundet et velegnet svensk firma Sapo til ekstrudering af masteprofilerne. I første omgang var der aftalt produktion af 25 rør sv.t. et ton aluminium.

I 2015 fik Spækhuggerklubben så leveret 25 ny-producerede masterør i Århus. 13 af masterne var allerede forudbestilt til en pris af 5.000 kr. stykket. Da masterne lå i Århus, opstod der et naturligt problem med levering af og transport af master rundt omkring i Skandinavien.

NEM OG HYGGELIG VINTERTRANSPORT

I Århus lystbådehavn yderst på broen foran klubhuset kan man være heldig af finde Asger Hansen. Asger har en skøn J145, en havgående kapsejlad-

båd kaldet Roxy. Modsat mange andre sejler Asger ikke kapsejlad men er en inkarneret tur- og vintersejler, der udover mange lange sommerture også elsker lange vinterture. Det er blevet til mange ture i årenes løb. Svalbard, Island, Nordkap, Azorerne, Danmark rundt på ydersiden, og for blot et år siden Østersøen rundt.

Turene må meget gerne have og bliver ofte bedre af at have et formål, så det var helt naturligt for Asger at tilbyde at lægge båd til transport af Spækhuggermaster rundt til de forskellige købere i Skandinavien. Båden bliver under transportsejladser ofte bemanded med folk fra Spækhuggermiljøet i Århus og København. Båden er 48 fod med god plads på dækket. Der har under sejladser været op til 9 master placeret på sidedækket uden problemer

MASTETUR TIL NORGE

I efteråret 2017 blev der solgt et masterør til Norge. En Spækhuggersejler i Nevlunghamn havde et stort ønske om en ny mast og det blev aftalt, at masten blev leveret senere på året i den lille havn Nevlunghamn, ca. 10 sm vest for Larvik.

Vintersejladser bliver altid planlagt med tæt kontakt til vejrguderne og et stort øje på vindprognoserne på DMI, og vi planlagde mulig afgang i slutningen af november måned, hvor det tilmed var fuldmåne. Vejrudsigten holdt og endelig afgang blev sat til onsdag den 29. november kl. 17. Turen

blev planlagt til 4-5 døgn. Med ønske om hurtig tur nordpå i et stræk, og så med hjemturen delt i et par stop undervejs afhængig af vejret.

Proviantering forud i Århus, til alle dage, så vi var uafhængige af butikernes åbningstider. Båden er udstyret med ovne og kogeplader samt varmt og koldt vand og en større køleboks. Et velfungerende varmesystem gør båden meget velegnet til vintersejlads.

Afgang helt planlagt fra Århus Havn onsdag aften kl. 17 i halvmørke og 3 graders varme. 7 personer ombord. Alle rutinerede sejlere fra København og Århus. Vinden stod i nord 340 grader og ville langsomt i løbet af natten svinge mere i øst. Let til frisk vind 5-6 m/sek., så vi beredte os på et langt kryds i mørke.

VINTER UDE SOMMER INDE

3 graders varme og kryds kræver en vis form for beklædning. 20 grader i kahytten med varm kaffe og i lange perioder gløgg på komfuret og æbleskiver i ovnen. Selvom det var koldt at styre var der rige muligheder for at få varmen.

Varmt tøj var en nødvendighed, så skitøj inde under sejleret for at holde varmen og tykke skiluffer på hænderne.

Turen nordpå gik som planlagt. Vi sejlede en fin halv vind ud forbi Helgenæs og Sletterhage Fyr og en foranfortværs op mod Hjelm. Tendens til let

løjende vind. Op igennem Hjelm Rende på bagbord halse helt tæt til vinden. Vi kunne lige passere vest om vindmølleparken Anholt. Så drejede vinden mod øst, og vi sejlede op mellem Anholt og Læsø. På højde med Göteborg drejede vinden igen vestover, og vi kunne holde op langs svenskekysten i god afstand fra land. Senere på natten kom den lovede vinddrejning mod øst og på højde med Fjällbacke vendte vi til styrbords halse og kunne holde Larvik op. Sidste på natten fløvede vinden yderligere og de sidste 15 sømil sejlede vi for motor og ankom kl. 8.45 i let snevej til den næsten vintertomme Nevlungshamn.

MASSER AF NYKOGTE REJER

Eneste anden båd i havnen var en lille norsk rejetrawler, der var i færd med at koge rejer og de spurgte interesseret, om vi kom fra Oslo. Da vi sagde Århus kom det på klingende norsk "Det er tøft" og de langede en bærepose med nykogte rejer over rælingen til os. Få minutter senere sad vi bænke i kahytten med hvidvin og rejer. I slutningen af måltiden fik vi besøg af 2 toldere fra Larvik. De havde fulgt os på AIS og gennemgik båden der i øvrigt lugtede af fisk og vådt sejleret. De fortrak hurtigt.

Efter et par timers søvn var vi på rundtur i den vinterlukkede by og besteg en bunker fra Atlantvolden med en formidabel udsigt over skærgården. Kl. 14 blev masten hentet. Køberen havde sejlet

*Indsejling til Nevlunghamn
med mast på dæk.
Foto: Forfatteren.*

Spækhugger gennem mange år og ejede en sommerstuga i udkanten af byen. Båden lå i sommermånederne for svej i en lille bugt på nordvest siden af byen foran huset. Et skønt sted med en god læ ankerplads. Han kvitterede med myseost, fladbrød og en røget fårekølle til supplement til provianten. Vi måtte i øvrigt flytte båden, da vi kom retur, da vi stod på grund i den noget lavvandede havn.

HJEMTUR FOR SPILER

Morgenen efter var der afgang ved solopgang. Vinden var fortsat i NØ 5-8 m/s og næsten skyfrit. Flot tur ud gennem skærgården. Satte spiler da vi kom fri af øerne og afsted gik det med 10 knob. Vi havde planlagt at sejle til Skagen ca. 85 sømil. Med havdybde på 4-500m er der langt mellem bølgerne og det var en god rolig sejlads. Vi knækkede dog en svirvel i spilertoppen. Spileren måtte bjergeres fra vandet og en anden sættes i stedet. Ankom til Skagen i mørke ved 18-tiden til en hel tom havn med broer solidt dækket med mågelort, så vi gled rundt under en kort tur til badefaciliteterne og Super Brugsen i land.

TUR/KAPSEJLERLOGIK

Afgang ved 9.30 tiden næste morgen. Vinden gået i syd. Passerede Læsøfærgen kl. 11.30. Langt kryds og modstrøm i krap sø. I skumringen dukkede Fornæs Fyr op i det fjerne. Båden hakkede i den

krappe sø, men vi kunne holde Fornæs op med en afstand på ca. 15 sømil. Som primært kapsejler var argumentet, at den sejlede kurs var den korteste og hurtigste vej til fyret, men tursejlerne fastslog at en mere behagelig sejlads var vigtig, og foreslog at slå 2-3 sømil ind under kysten for at opnå roligere vand. En meget interessant diskussion fulgte, der tydeligt viste forskellighederne i sejladsopdragelse. Direkte men ukomfortabel sejlads, mod behageligt og lidt længerevarende sejlads. Det behagelige var at foretrække og resulterede også i varm mad inden vi nåede Grenå, hvor vi stoppede for natten.

Afgang næste morgen i let vind mod Århus som vi nåede ved 17tiden. 4 døgn havde turen været. En god oplevelse rigere, med ca. 450 sømil på bagen. God forplejning om bord i hyggeligt selskab og masser af sejlerhistorier. Alle udhvilede og i godt humør. Vi havde efterladt en glad Spækhuggerejer med en ny mast i Norge.

Vi snakkede lidt i bilen på vej hjem til København, om at vi måske til næste vinter kunne bestille en mast til levering på Island, om ikke andet så bare for turens skyld.

MASTETUR TIL NEVLUNGHAMN



Af Søren Due Olsen

LÅNEBÅD TIL DM

Efter at have sejlet kapsejlads sammen i mange år, først i DEN 65 og senere i DEN 130 kom der en periode hvor vi i ca. 5 år sejlede DM i lånte både enten skolebåde fra Sejlklubben Sundet eller som i 2015 da vi efter en snak med Per Risvang i Århus fik mulighed for at låne DEN 22 af Rasmus fra Århus Sejlklub. Han havde netop erhvervet båden og havde i slutningen af august planlagt en sensommertur med kæresteren. Vi lovede at rigge båden til og trimme den til sejlads i forbindelse med DM, og således aflevere den sejlklar til sensommertur efter kapsejladsen i Århus Bugt.

Som sagt så gjort. Vi, Peder Skogstad, Bjarne Lindquist og jeg mødtes i Århus torsdagen før sejladserne startede og riggede båden til. Vi var tidligt på vandet fredag morgen før 1. start, for at tjekke vind, startlinje, strøm og eventuelle vinddrejninger. Vinden stod i øst 5-6 m/sek. Solen skinnede fra en skyfri himmel.

Fin start midt på linjen. Vinden rimelig konstant på 1. krydsben. Rundede topmærket som nr. 5. Op med spileren og afsted på bagbord halse. Efter 3 minutter ca. 100 meter nede i banen knækkede en blok i agterstaget og masten knækkede ved svanehalsbeslaget og vippede ret forover og tog forreste rundingsbeslag af lønningslisten med i vandet. Det hele foregik stille og roligt. Vi havde alle 3 knækket master før, men aldrig i så let vind. Det

var så det DM. Vi blev trukket ind af en mærkebåd og brugte resten af dagen på at rigge masten af.

Den uheldige start på DM gav anledning til et akut problem. Dels skulle båden på tur om 2 uger og dels var båden ikke forsikret i sådan en grad at det kunne komme på tale at få en masterør leveret fra John Mast. Spækhuggerklubben havde bestilt masterør til levering 2 måneder efter, så det var heller ikke en mulighed.

SÅ BLEV VI SPÆKHUGGEREJERE PÅ NY

Løsningen blev at vi, efter at have snakket om det på vej hjem i bilen, ville købe en godt brugt Spækhugger og sejle masten til Århus, så båden kunne sejle tur som planlagt. Vi ville så stå med et skrog og ville afvente de nye masterør fra Spækhuggerklubben.

Som sagt så gjort. Eneste Spækhugger til salg i Øresund var DEN 114 fra Rungsted. Båden havde haft samme ejere siden, den blev leveret af Peter Bruun i 1976. Matgrøn med alle originale beslag. Godt slidt efter mange års brug, men med en helt intakt mast. Vi købte den for 18.000 kr. samme dag og sejlede den dagen efter til Svanemøllen, hvor vi afmonterede masten, 4 dage senere var masten leveret og påsat i Århus.

Projekt Genbrug tager form.

Det var ikke meningen at vi skulle være Spækhuggersejlere igen. Peder sejlede meget tursejlads

og jeg sejlede X-79. Nu stod vi pludselig der med en Spækhugger uden mast. I naturlig forlængelse af dette opstod ideen om at renovere en brugt Spækhugger til en opdateret kapsejladsriggeret båd så billigt som muligt. Vi planlagde at bruge efterår og vinter på projektet og at vi ville forsøge at gøre alt så billigt som muligt. Båden skulle naturligvis døbes Genbrug.

Vi fik båden tømt for pantry og udstyr. Afmonterede alle beslag samt søgelænder, fjernede køkkensektioner, skabe, skuffer og dørk samt forreste del af de bagerste køjer så de blev reduceret til stuverum. Båden blev lettet betragteligt i vægt. I samme periode solgte vi ud af indboet og fik solgt gamle sejl, primus, spil, cockpitbord og cockpittelt for tilsammen 5000 kr.

SLIBE, SLIBE, SLIBE OG SLIBE

Så pågik der et stort slibearbejde. Af skrog, dæk og køl. Indenbords blev al musepels fjernet. Vi monterede en stor ventilator i forlugen så støvgenerne blev minimeret. Alle huller efter beslag og søgelænder blev lukket med epoxy. Der blev reetableret et nyt agterskot der blev rykket 20 cm bagud sv.t. afkortning af stikkøjerne. Vi sleb i flere uger og lignede i perioder skorstensfejere.

Båden blev udelukkende malet og spartlet med epoxybaseret maling fra Biltema. Den gamle rullebom blev erstattet med en brugt bom fra Per

Risvang, der også leverede en brugt løjgang og brugt storskøde samt fald og skøder. Vi gæstesejlede på det tidspunkt Knarr sammen om torsdagen i Skovshoved og kiggede ofte i skrotcontainerne på havnen. Vi fandt og renoverede både servo- og harken-frølår. Vi indkøbte 2 brugte Andersenspil til ruftaget. Hynder og dørk samt skødeskiner blev afkortet og genbrugt. Fik købt 2 brugte faldaflastere til storesejl og forsejl.

Dækket blev efter primer malet med Hempels Multicoat. Fribordet blev sprøjtemalet med græsgrøn epoxybaseret maling fra Biltema til 20% pris i forhold til værftsbaseret maling.

Masterøret kom med 8 andre rør med bådtransport fra Århus og vi brugte 2-3 dage på at rigge masten til med nye salingshorn og beslag til t-terminaler. Mastetop og lanterne samt svanehalsbeslag fra knækket mast blev genbrugt. Diverse vantskruer blev genbrugt. Forvant og agterstag blev genbrugt, topvant blev ændret til undervant. Der blev købt nye topvant ved rigger der ligeledes trykkede nye t-terminaler på undervanter. Båden blev smurt i bundet med VC 17 indkøbt om efteråret hos Hjertmann i Sverige til ca. ½ pris af danske forhandlere.

Så var båden stort set færdig. Vi kom i vandet 13 maj 2016 og fik sat mast på dagen efter. Samlet budget uden sejl 38.500 kr. Skønsmæssigt havde vi brugt ca. 25.500 kr. på totalrenovering. Dertil en samlet indkøbspris på 13.000 kr. Sejlmæssigt gen-

GENBRUG OG IGENBRUG

*Genbrug uden dæk.
Igenbrug med stor forfinne.
Fotos: Fotografen*

brugte vi en gammel fok, købte nyere men brugte storsejl og genua og endte med at købe en ny spiler fra BM-sejl.

Vi fik sejlet en sæson i Genbrug. Året efter blev den under en af de første onsdagsmatcher påsejlet af en trimeran med 10 knob og totalskadet med huller i bagbords side samt helt knust ruftag. Rorstammen var bøjet 10 grader.

PROJEKT IGENBRUG

Det var naturligt for os at kaste os ud i et nyt projekt. Vi havde tilmeldt Genbrug til Sjælland Rundt og med kun 5 1/2 uge til start på sejladsen gav det en sikker deadline for projektet. Vi købte af forsikringen den ødelagte båd for 2.000 kr. Fjernede alt brugbart. Skroget fik Per Risvang. Vi fjernede det gamle dæk og overbygning. Det gik nemmest med stiksav. Den gamle balsakerne var overalt drivvåd og gav ikke meget stivhed så der var ikke meget der støvede ved fjernelsen. Skroget står nu i Århus og afventer montering af nyt dæk.

Vi fandt hurtigt en brugt Spækhugger i Lynetten DEN 135. Båden var aldrig blevet målt og var stadig udstyret med stor forfinne. Indkøbspris 30.000 kr. Vi solgte tilbehør samt rulleforstag samt rullesejl for samlet 13.000 kr. så samlet pris blev 17.000 kr. Båden lå tungt i vandet og blev tømt for alt incl pantry, skuffer og hylder. Køjer blev bevaret. Der var dobbelt dørk i kahyt samt dørk i cockpit. Jeg

vil tro vi fjernede mere end 150 kg udstyr og grej.

Fribordet var relativt nymalet og blev bevaret. Vi talte 18 lag gammel bundmaling under slibningen Den store forfinne blev afmonteret. Forfinnen fra Genbrug blev påsat og roret og rorstamme tilpasset med nye lejer. Køl og bund blev primet x 6 med Biltemas epoxyprimer. Herpå mellemslebet og slutteligt VC-17 x 2. Indenbords blev alt primet med epoxyprimer og dækket blev malet med Multicoat. Mast, bom, løbende rig, alle fald og skøder blev genanvendt. Kickingstrap var knækket ved sammenstødet og måtte renoveres totalt.

Båden blev målt og vi modtog målerbrevet 2 dage før Sjælland Rundt.

Vi fik købt en ny fok og genua fra BM-sejl og deltog efter planen i Sjælland Rundt, som vi vandt.

RATIONALE

Det tager tid og kræfter at renovere en båd. Spækhuggeren er ingen undtagelse. Har man tid og kræfter til det kan det gøres billigt.

Spækhuggeren er en nem båd at renovere. Der er rigtig god hjælp af hente i klassen, både på hjemmesiden og hos andre Spækhuggersejlere.

Vi brugte samlet 38.500 kr., og 28.000 kr. på vores 2 bådprojekter. Dertil kommer sejl. Vi var selvfølgelig godt hjulpet af vores forsikring i anden omgang, men vi endte begge gange med to totalt renoverede både til en stærk overkommelig pris.



Af Rune Balle,
Samsø Efterskole

SPÆKHUGGER SOM SKOLEBÅD PÅ SAMSØ

Mit første møde med Spækhuggeren var stor undren, for med erfaringer med L-23, Olsen 31 og Nimbus 30, der alle blev bygget, hvor jeg blev uddannet bådebygger i 1984-1988, så var mit første indtryk, at en Spækhugger mindede mere om en spidsgatter fra 1950-erne end om en moderne skolebåd. Som tidligere ejer af en norsk "Skarpsno" så blev jeg dog nysgerrig på hvad Spækhuggeren kunne, for de fleste spidsgattere sejler jo ret godt, selvom de kan være lidt sløve i optrækket i svag vind.

Inden jeg blev ansat som sejlerlærer på Samsø Efterskole, havde skolen i en årrække sejlet med "Etchells", der sammenlignet med Spækhuggeren nærmest er en Formel 1 racer. Etchells viste sig dog at være fantastiske for erfarne sejlere, men for komplicerede for nybegyndere. Derfor fik skolens sejladsansvarlige, Carsten Schnoor, i 2007 til opgave at finde en anden bådtype, der skulle være nemme at håndtere for teenagere, sikre at sejle i frisk vind og til at vedligeholde indenfor et budget på 15-20.000 kr. pr båd pr år. Mange både blev prøvesejlet, og op imod et par håndfulde sejlbåde på 22-28 fod vandt Spækhuggeren, hvorefter der blev indkøbt fem brugte Spækhuggere.

SKOLEBÅD

At undervise unge mennesker uden sejlererfaringer kan være en udfordring, erfarede jeg hurtigt,

da jeg overtog sejlerholdet da Carsten Schnoor gik på pension i 2015. For glemmer man, at de jo ikke er vokset op i en optimistjolle, så skal helt basale færdigheder indlæres så snart et nyt skoleår starter i august måned. Første opgave er derfor at indøve søsikkerhed, der efter "Præstø Fjord" på den ene side er blevet vanskeligere at håndtere for sejlerlærere, men på den anden side er blevet meget lettere at forklare for eleverne, der er vokset op med at alt er op til diskussion.

Første undervisningsgang går således med at lære eleverne at finde rundt på en båd, og at lære dem at der er ting man gør fordi man skal gøre det, og ting man bare ikke gør, når man deltager i skolesejlads. Overordnet skal eleverne jo så lære, at der er tre vigtige elementer man hele tiden skal fokusere på: SIKKERHED – SIKKERHED – SIKKERHED.

Når eleverne har forstået, at man ALTID sejler med redningsvest – og ikke svømmevest – og at man altid gør, hvad man kan for ikke at falde i vandet, ALTID har en opladet og tændt VHF hægtet i redningsvesten på bådens skipper, og at der altid er EN person – og KUN en person – der er skipper, så starter det sjove, hvilket er at lære at håndtere en Spækhugger!

HAVNEMANØVRER

Har man besøgt en lystbådehavn, så har man sandsynligvis også oplevet at en besætning om bord

SPÆKHUGGEREN SOM SKOLEBÅD PÅ SAMSO



*Spækhuggerflåden i Ballen.
Fotos: Rune Balle og Søren
Due Olsen.*

på en båd har kludret lidt i at få båden på plads. For selvom det kan se legende let ud, når erfarne sejlere kommer brusende ind i havnen med spileren oppe, for med et snuptag at bjærge spileren og stryge ind på stampladsen på opskuddet, så er det at udføre havnemanøvrer ikke lige let for alle nye sejlere. Derfor bruger vi de første par sejlads-dage på at træne procedurer, og for u-erfarne kan det måske virke komisk at vi gør lige så meget ud af det som på Skoleskibet Danmark, når eleverne "bare" skal lære at sejle en lille Spækhugger. Det har dog en rigtigt god forklaring, for den ene af Samsø Efterskoles sejlere er uddannet på Skoleskibet Danmark, hvorefter han gik "hele vejen" og blev styrmand på store fragtskibe, og senere tog en læreruddannelse for at blive efterskolelærer.

Morten Møller, hedder min fantastiske kollega, og når han beder eleverne om at stille sig op på en række og klappe i, for at få en briefing inden vi stikker til søs, så kan man høre en ringsplit falde og ramme jorden, og eleverne ELSKER den disciplin de lærer, der uden at overdrive er lidt anderledes end det, de er vant til i klasseværelserne.

Uden at gå i detaljer, så lærer eleverne, hvad det vil sige at manøvrere ud og ind af en havn, og de lærer at udstikke og modtage ordrer og at udføre dem, og her er Spækhuggeren helt perfekt. For der er plads til at arbejde på dæk og i cockpit, og båden er let at manøvrere for eleverne, så snart de

lærer, hvordan båden reagerer på roret og lærer at mærke, hvornår den går i stå og bare driver for vinden. En udfordring er dog at vi er nødt til at have påhængsmotorer på bådene, hvilket er bøvlet når båden er spidse i begge ender, og motoren sidder på et beslag så den kan vippes op når der sejles for sejl. Med en 6 HK Yamaha med langt motorben går det dog tilfredsstillende, selvom det uden tvivl ville være fantastisk hvis vi kunne få råd til at installere elektriske indenbords motorer med klap-propeller.

RULLEGENUA EN HELLIGBRØDE

Et gammelt udtryk som "helligbrøde" anvendes ikke så meget mere, men det er nok meget passende på det der har ændret Samsø Efterskoles Spækhuggere markant, nemlig at montere rulle genua'er på alle både. For skal man lære at sejle "rigtigt" så skal det naturligvis gøres med "rigtige" sejl, og ikke rulleforsejl, der giver dårligere sejlegenskaber og ikke lærer eleverne at sætte og pakke sejl på den "rigtige" måde. Sådan tænker mange garvede sejlere, og de har sikkert ret - i princippet. Men når vi kun har tre lektioner a' 45 minutters varighed til rådighed, så "æder" sejlhåndtering desværre alt for meget tid, og for at få mere tid på vandet har vi valgt at sejle med rullegenua, hvilket vi ikke har fortrudt et eneste sekund! For når eleverne er blevet skrappe til at komme ud af havnen, så tager det ikke mange øjeblikke at sætte sejl, få motoren vippet op og få

SPÆKHUGGEREN SOM SKOLEBÅD PÅ SAMSØ



styr på sejl og tovværk. Efter et par timer på vandet er det lige så nemt, for når motoren er startet så rulles genuaen ind, hvorefter storsejlet stille og roligt pakkes på bommen inden havnen anløbes i ro og mag uden rod i skøder og fald.

GODE SEJLERE

At drive sejlerskole kan gøres på mange forskellige måder, og når vi af og til blæser inde, kan vi godt sidde og drømme lidt om andre måder at gøre det på. Vi har derfor overvejet om vi skulle skifte til større både, hvor vi ville kunne tage flere elever med ad gangen, og måske sejle i lidt hårdere vejr end vi plejer.

En idé har været to Luffe 37'ere, hvor vi ville kunne sejle med seks elever og en lærer på hver båd, og tage på lidt længere ture, end blot at sejle i farvandet omkring Samsø. Hver gang vi drømmer om andre løsninger, vender vil dog altid tilbage til alt det gode ved Spækhuggere, for efter ganske få ganges sejladsundervisning, så kan eleverne nok til, at vi trygt kan lade dem sejle ud og ind af havnen, og vi trygt kan lade eleverne sejle for sejl UDEN at der er en lærer om bord, så eleverne derfor selv skal tage beslutninger og håndtere bådene. Og fordi Spækhuggerne er så solidt bygget, som de vitterligt er, så kan vi sagtens leve med at der af og til bliver kysset en bro eller at en køl får lidt skrammer. For bådene er bygget som en Volvo Amazone, der som

bekendt kan holde til lidt af hvert, og repareres med en svensknøgle og en skruetrækker.

HURRA FOR SPÆKHUGGEREN

Efter at have sejlet Spækhuggere i en årrække, hvor vi har set hvor hurtigt vi får gode sejlere uddannet, fordi bådene er nemme at håndtere, og efter at have set, hvor meget bådene kan holde til, så har vi valgt at holde os til Spækhuggere. At vedligeholde 40-45 år gamle både er selvfølgelig en udfordring, men med helt fantastisk hjælp fra Per Risvang i Aarhus, så er det en fornøjelse. Ud over stor ros og tak til Spækhuggerens skaber, så skal der derfor også sendes en stor ros og tak til Per, der har hjulpet med at omrigge og modernisere vores både, som vi satser på at glæde os over i mange år fremover. Fra sejlerholdet på Samsø Efterskole skal der derfor lyde et STORT tillykke til Spækhuggeren – VI ELSKER VORES SPÆKHUGGERE !!!

I anledning af Spækhuggerens 50-års jubilæum havde bestyrelsen lagt an til en kæmpe fejring af Spækhuggeren i forbindelse med årets DM. Stor fest, kæmpe reception med invitation af gamle sejlere og æresmedlemmer og ikke mindst konstruktøren Peter Bruun. Desværre satte tiltagende coronarestriktioner en stopper for dette, med store begrænsninger til følge. Fra Spækhuggerklubbens side havde vi planlagt DM afholdt i samarbejde med Kvindelig Sejlklub og Københavns Sejlklub som arrangører. De måtte desværre melde fra en måned før DM, da de ikke kunne få arrangementet til at hænge sammen med tiltagende restriktioner og manglende opbakning fra klubbernes medlemmer.

NY ARRANGØR MED KORT VARSEL

Så var gode råd dyre, uden arrangører intet DM, og der var på det tidspunkt 30 tilmeldte både. Hellerup sejlklub sagde efter ultra kort betænkningstid ja til at afholde vores DM. Dette på trods af at de skulle afholde 2 andre mesterskaber i ugerne før. "Når vi først har det hele oppe at køre med medhjælpere, køkkenpersonale og folk på vandet er det intet problem af fortsætte, så vi siger ja og velkommen til jer", var det korte svar vi fik på vores forespørgsel, og sådan blev det.

BEGRÆNSNINGER

Coronarestriktionerne betød, at der i alt kun måtte

være 100 personer på vandet og forsamlet til stævnet inkl. medhjælpere til lands og vands. Så efter nogen forhandling landede vi på 29 deltagende både. I forbindelse med 50-års jubilæet havde vi fra klubben gjort alt for at få så mange både med som overhovedet muligt, og vi var nået op på 35 tilmeldte både. Stævnet skulle afholdes åbent, for at der kunne være tale om et officielt DM. Hvis tilmeldte både blev afholdt fra deltagelse, kunne det ikke være et DM. Ved at melde problemet åbent ud til klubbens medlemmer trak 6 både deres tilmelding tilbage, og vi endte på 29 både.

26 både fra Øresund, 2 fra Århus og 1 fra Kerteminde. Ved gennemgang af deltagende både gennem de sidste 10 års sejlads viser fremmødet desværre, at der er betydeligt længere fra Århus til Øresund end omvendt.

STÆVNE I HÅRD SPRINGENDE VIND

På vandet havde vi god gavn af den meget kyndige dommer Jørgen Thulstrup, der på trods af skiftende vindstyrker og meget springende vind, klarede jobbet på bedste måde. Som et gennemgående træk benyttes nu VHF som supplerende redskab til nedtælling til start. Der var mange, der havde god brug for dette, da lydsignaler forsvandt i den til tider kraftige vind. For tidligt startende både blev også tilbagekaldt. Som ved tidligere mesterskaber sejlede vi med TracTrac ombord, så der var mulighed

Af Søren Due Olsen

*Reception 50-års jubilæum
Hellerup Sejlklub.
Foto: Per Heegaard.*

for at følge sejladserne fra land og blive klogere på dagens vindspring om aftenen.

Stævnet var præget af sejlads i hård springende vind. Der var meget liv og aktivitet omkring startlinien, nærmest som at se køer på forårsgræs, var der flere der udtalte. Det var udpræget fokkevejr. Genoaen var kun fremme i en kort periode før 1. start. Mange sejlads var præget af mange tyvstarter med flere diskvalifikationer grundet sort flag. Med hård vind fra vest til sydvest kystnært i Øresund er vinden meget springende. Specielt på spilerbenene måtte flere sande at vinden sprang med kæntringer til følge. Der var enkelte, der måtte ud at svømme. En blev samlet op af en anden båd. Om søndagen blev sidste sejlads ikke afholdt grundet for megen vind.

Af gamle kendinge fra klassen stillede Egert og Anker Schrøder med den evige gast Per Godtfredsen op i DEN 232 med samme Diamant sejl som de vandt mesterskaber med i 1980erne. Båden sejlede i en kort periode med 2 personer, da Anker Schrøder røg i vandet under en spilerkæntring.

NYE DANMARKSMESTRE I FAMILYSPÆKHUGGER

50 års mesterskabet blev efter 11. sejlads vundet af Christian Mohr, Lasse Köhler og Theis Faurholt Nielsen i DEN 410. Det var kun tredje gang en Familyspækhugger vandt DM. Christian havde i årets

løb arbejdet meget med fokkens skødepunkt og havde som noget nyt etableret skødepunktet inde på ruftaget. I den hård vind gav dette ekstra højde, og de havde gentagne gange evne til at sejle sig ud af situationer med en generende båd til luv. Andenpladsen gik til Simon Østergaard, Brian Bøjland Havekost og Joachim Aschenbrenner i DEN 93. Trediepladsen fik Peder Skogstad, Søren Due Olsen og Bjarne Lindquist i DEN 135. Stort tillykke til alle.

Socialt blev det ikke den store fejring af Spækhuggeren, som vi havde håbet på. Det var et supergodt og velarrangeret stævne. Velfungerende på banen og med hyggelig morgenmad med madpakkesmøring i håndsprittens tegn samt moleøl og hyggelig men begrænset festmiddag om lørdagen i klubben.

I forbindelse med præmieoverrækkelsen søndag blev Peter Bruun hyldet og fik overrakt en halvmodel af Spækhuggeren. Vi fik fortalt historien bag Spækhuggeren, som i virkeligheden skulle ha heddet en Mowgli.

TAK TIL HELLERUP

Stort cadeau til Hellerup Sejlklub for at stille op til vort jubilæum med kort varsel og få gennemført et godt stævne på trods af de svære ydre omstændigheder.

50-ÅRS MESTERSKAB I CORONAENS TEGN



SpækhuggerNyt
nr. 83, 2003

Rundt kom de ikke. Flere huggersejlere 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 Øresundskredsens 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 kuskestart 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 fuldt storsejl, men ellers lagde vi den helt ned på vores meget lange løjgang, og så ellers konstant en mand på storskødet. Liselinen i begge sejl sprang konstant op, så agterligene tæskede rasende. Jeg sad med

pinden oppe på brystet, og vi halede langsomt ind på de to svenske både, og til sidste 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 konkurrence som sig hør og bør. Men det er ikke det, der fylder mest i Christians (DEN 505) 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 rodeotyr. 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 cockpitkarmen. 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.

I VAND TIL KNÆENE

Det var først fra Bøgestrømmen og videre frem, at tingene udviklede sig rigtigt problematisk for flere af deltagerne. 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 i havn i Vordingborg. Marie blev udpeget som navigatør og gik ned om læ for at orientere sig på søkortet. Til sit store chok trådte Marie ned og stod i vand til knæene!

Der var rigtig meget vand, og panikken var kortvarigt ved at brede sig. Vi holdt hoved 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).

Efter Farøbroen begyndte løjerne at tage til. Vi kunne igen mærke, at moder natur 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 rorpinden 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 (DEN 243), som fortæller:

På vej mod Storstrømsbroen ringede vi hjem efter en aktuel vejrmeddelelse 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 storbommen rykket af i en bomning, så vi måtte stryge storsejlet og sejle til Kalvehave for fokken. Det gik ok, selv om 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, 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 letelse 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.

I forbindelse med 40-års jubilæet blev Per Godtfredsen æresmedlem af Spækhuggerklubben. Han har aldrig ejet en Spækhugger. Han blev æresmedlem for at markere betydningen af den gode gast. Han har ubetinget rekorden med flest mesterskaber i Spækhuggerklassen. I alt 7 stk. er det blevet til fordelt over 25 år.

”Det har aldrig interesseret mig at sidde ved roret. Optimering af manøvrerne. Logistik om bord på båden så alting fungerer samt taktik har været mit store fokuspunkt i mange år”, siger han. En af de vigtigste ting han fremhæver er, at der i alle de både han har sejlet, altid har være ro. Ingen råben og skrigen. Alt er foregået planlagt, stille og roligt.

Pers store interesse var oprindelig atletik. Var løber på kortdistance og trænede flittigt 3-5 gange om ugen. Starten var vigtig og så fremad. Lidt lige som kapsejlads. Trænede senere hækkeløb, hvor hele løbet var mere teknisk betonet. Af statur er han 70 kg tung, bygget let og atletisk og har vejet det samme de sidste 60 år.

Han startede med at sejle sent. Som 18-årig fik Per sin først sejltur, først i folkebåde og senere i juniorbåd. Deltog i landsjuniorstævner i starten af 60'erne og fik interesse i kapsejlads. Mødte Jens Demant Schmidt, som han sammen med købte en 505 jolle af Elvstrøm og begyndte at kapsejle flittigt. Blev enige om at købe en ny 505, fra det Engelske Værft Parker. Ved 1. DM havde Jens Demant Sch-

midt forfald. Med Henning Wind som låne-styrmand vandt de DM i 1965. Det er i øvrigt Henning Wind der udviklede den så kendte Winner optimistjolle.

Arrangerede vintertræning på Gl. Hellerup Skole, for sejlere som en del af Christian d. X's minde-sejladser. Deltog senere i Olympisk fællestræning på Forsvarets Gymnastikskole på Ryvangs Kaserne sammen med Poul Richard Høj Jensen som han sejlede Tempest og Trapezjolle med. Vintertræningen blev arrangeret af Svend Carlsen,

Sejlede fra 62 til 70 udover 505 i flere forskellige jolletyper. 420-jollen med Jonas Madsen-Mygdal. De vandt sammen Nordisk Mesterskab. Prøvede også 470-jollen med Henrik Søderlund. Kortvarigt Flying Dutchmann med Poul Richard Høj Jensen, samt Trapez-jolle, da den skulle introduceres i Norge. Deltog flittigt i talrige inden- og udenlandske sejladser overalt i Europa.

Vandt sammen med Jonas Madsen-Mygdal Christian d.X's mindesejladser i 69.

Blev i starten af 70'erne uddannet arkitekt. Blev gift og flyttede til Espergærde. Fik travlt med arbejde og dette førte alt sammen til en betydelig nedgang i sejlsaktiviteten. Forlod jollesejladser og startede på kølbådssejladser i. Sejlede Sjælland Rundt i 1970 med Poul Richard Høj Jensen i en Trias. Kom til at kende Peter Bruun i miljøet omkring Espergærde Sejlklub og gastede hos ham de efterfølgende år i kapsejlads, både i Spækhugger,

Af Søren Due Olsen

PER GODTFREDSSEN DEN EVIGE GAST



Grinde og Kaskelot. Deltog i flere Spækhuggerstævner i DEN 1 med Jørn Bond.

Begyndte senere i halvfjerdserne at sejle Spækhugger med Anker og Eggert Schrøder. Per kendte Anker fra arkitektstudiet. De vandt sammen DM i 1980 og 1984. ¾-tonner blev det også til bl.a. med Jim Hartvig.

Senere blev Per en del af Jørgen Dannesboe projekt, og blev gæst på Magic Maestro med Tom Carlsen og Flemming Christiansen og var med til bl.a. til Sardinia Cup som led i forberedelse til Admirals Cup

Vandt DM i Ylva i 1984 med Flemming Ibsen og Jonas Madsen Mygdal. Sejlede i 80'erne også på den store Luffe Peugeot med Henrik Søderlund.

Han havde stor lyst til storbådssejlads, så da Buksesnedkeren kom til i 1988, var han helt naturlig at finde der som gæst i selskab med Jens Knud Lind og Jan Persson. Der fulgte mange år med sej-

lads med Buksesnedkeren. Deltog i mange stævner som Tjørn Rundt, Gotland Rundt, Bornholm Rundt, Fyn Rundt og Sjælland Rundt. Stod for forplejningen ombord, tog sig af planlægning og logistik omkring de enkelte sejlads. Under sejladserne fungerede han som kok og fordæks-gæst og da han var letteste mand om bord, var det ham der skulle de 26 meter til vejs i masten, når man mistede et fald eller ud og hængte spileren af, når man skiftede spiler flyvende

Sideløbende med sejlads i Buksesnedkeren sejlede han Spækhugger DEN 256 med Hanne Skovbjerg og Flemming Christiansen. Det gjorde de godt. 5 danmarksmesterskaber blev det til på 10 år. I flere år skulle man bare sejle efter dem, så kom man frem på banen. Den vægtmæssig letteste besætning af alle sejlede hurtigst.

Huggertoppen, hvor man fandt Mesternes Mester, var udprægede spændende sejlads.

Sidste gang Per gæstede på en Spækhugger var til 50` års jubilæet i 2019. Han sejlede med Eggert og Anker Schrøder.

Pers medaljeskuffe er tung og man kan med rette kalde Per Godtfredsen for en supergæst, og det er baggrunden for, at han er æresmedlem i Spækhuggerklubben. Han har gæstet i rigtig mange jolle og bådtyper og hos mange prominente og dygtige sejlere. Der er ikke tvivl om at dygtige gæster søger dygtige skippere, eller mon ikke det er omvendt.

*DM 2018. Det grå Guld.
Per Godtfredsen som forgæst.
Foto: Per Heegaard.*

Af Mia Krogh Andersen

FÆLLESSKAB OG FRIHED

Som Spækhugger-sejler og ejer i Aarhus er jeg en del af et fantastisk fællesskab omkring denne klassebåd. Det betyder alt for mig som bådejer. Mit valg af båd faldt på Spækhuggeren fordi den, for mig at se, kan det hele – sjov og udfordrende til kapsejlad, og stabil og tryk til tur. Og da jeg er vokset op med en 27 fods sejlbåd, er Spækhuggeren en fin størrelse for mig til sommerens 3-4 ugers sejlerferie med familien.

NÆSTEN I LÆRE SOM BÅDEBYGGER

Hvalborg var i fin stand, da jeg købte hende, men efter et par år fik jeg lyst til at lave nogle forbedringer – det greb om sig. Ildsjæle i Spækhugger-klassen har i en årrække udviklet og forenklet bådens indretning, både udvendigt og indvendigt. Og det kan ses på de mange renoverede Spækhuggere, der hører hjemme i Aarhus. Som ny i klassen og som ny bådejer uden nogen forudsætninger for at skrue båd eller lave glasfiber-arbejde er der massere af inspiration og hjælp at hente. Jeg kunne slet ikke lade være med at gå i gang, så i 2020 begyndte jeg en renovering af båden. Vi bliver flere og flere kvindelige sejlere. Men lidt atypisk er det nok, at det er mig, der er sejleren i vores familie og mig, der har skubbet på for, at vi skulle springe ud i et liv med sejlbåd. Dermed er det også mig, der lægger arm med slibemaskiner, støber glasfiber og svinger ma-

lerpensler. Og jeg er vild med båd-arbejdet. Det er spændende at lære noget håndværk, og der er stor tilfredsstillelse i at kende hver en krog i sin båd. Det har gjort en kæmpe forskel at have båden stående indenfor på Piratfabrikken hos Per Risvang i Hasselager ved Aarhus 2021-2022, hvor jeg har arbejdet på den seneste etape af renoveringen.

På fabrikken omgivet af tre andre Spækhuggere og Spækhugger-entusiaster, bådebyggere og håndværkere, har jeg set, at langt det meste kan lade sig gøre, hvis man har mod på at gå i gang og spørge om hjælp. For mig er det vigtigt, at båden fungerer både til kap- og tursejlads. Og er bådens dæk og cockpit rigget til kapsejlads, så er det som bekendt også optimalt til tursejlads. Derfor har jeg også kastet mig ud i nogle større projekter, som kun har kunnet lade sig gøre fordi jeg har haft adgang til kyndig vejledning og hjælp. En af de forandringer, jeg er rigtig glad for at have lavet, er en halvering af hullet til kistebænken, så der er god plads (på sædet) til løjgangen.

SPÆKHUGGER FOR ALTID

Renoveringen af min båd er en investering i mit og min families sejlerliv de næste mange år. Og jeg er kommet til at love mine to drenge, at hvis de synes pladsen er for trang på sommerferierne, så er løsningen, at de må få deres egen hugger, når de selv kan sejle – og ikke mindst vedligeholde den.



*DEN 515 under renovating.
Fotos: Ole Hartmann-Schmidt.*



Af Jakob Ege Friis
og Povl Friis

Spækhuggeren og resten af Peter Bruuns hvalfamilie har altid haft en stor betydning i vores familie. Det startede i 1970'erne da Povls far købte en Spækhugger Family, DEN 418 "Høkeren," som blev flittigt brugt til tur og kapsejladt helt frem til midten af 90'erne. Det var også i "Høkeren" at Jakob (søn af Povl) lærte at sejle. Herefter blev Spækhuggeren skiftet ud med en Grinde i en årrække, for endelig at blive til en Kaskelot, som vi har i dag. Da Spækhuggeren var det sted, Jakob lærte at sejle, har der gennem sejlsportskarrieren udviklet sig en drøm om engang at købe en Spækhugger og sætte den i stand for at bruge den til tur og kapsejladt. I foråret 2016 gik drømmen i opfyldelse og en Spækhugger Racing, DEN 152 "Pastis", blev købt for en Europajolle og en 470 jolle trailer. Pastis blev sejlet hjem til Aarhus fra Svanemøllehavnen af Jakob og hans bror Christoffer.

Det var egentlig tanken at "istandsættelsen" skulle bestå af mindre reparationer, noget maling og nogle nye sejl. Men på grund af det gode spækhuggermiljø i Aarhus, med inspiration og gode råd særligt fra Per Risvang, blev planen lavet om. Hen over sommeren blev dækslayoutet opdateret til et mere simpelt og kapsejladt layout, og et nyt stel sejl blev indkøbt. Da sejlsæsonen sluttede, startede en total reovering af apteringen, alt gammel aptering inklusiv glasfiberdørken blev revet ud, og hele inderskallen blev slebet ren for gammel ma-

ling og rottehud. Igennem vinteren blev den nye aptering sat i, bestående af to langsgående sidekøjer og en bred forkøje, som er flyttet lidt tilbage og ned i forhold til den oprindelige. Mere end 400 timer blev lagt i reoveringen hen over vinteren, hvor Povl blev så tændt af ideen om igen at sejle Spækhugger, at endnu en blev tilføjet til Friis rederiet. I foråret blev DEN 225 "Viagra" ligeledes købt i Svanemøllehavnen og sejlet hjem til Aarhus. Viagra blev omdøbt til det lidt mere neutrale Pillen, og det blev hurtigt besluttet at give Pillen den samme reoveringstur over og under dæk. Sammen har vi brugt vintermånederne hvert år på reovering af Freja og Pillen, som blev helt færdige til sejlsæsonen 2021.

I vores reoveringsprojekter har vi efterhånden haft alting skilt ad og har blandt andet lavet følgende: Modernisering af dækslayout, ny rig, ny aptering bygget op fra bunden, støbning af maste-huller, udskiftning af råddent balsatræ i sidedæk og ruf tag, udskiftning af vinduer, maling af dæk og fribord og endelig slebet bund og køl helt ned og bygget op igen. Det eneste vi endnu ikke har prøvet på vores Spækhuggere er afmontering af kølen. Disse store reoveringer har kun kunnet lade sig gøre med de fantastiske råd og vejledning, vi har fået undervejs af særligt Per. Freja og Pillen ligger nu side om side i Aarhus, hvor vi bruger dem flittigt til kapsejladt og tur.



*Familien Friis'
Spækhuggerflåde.
Fotos. Forfatterne.*

Af Søren Due Olsen

På Sejlklubben Sundets landplads i Svanemøllehavnen står i sommerhalvåret en Spækhugger på trailer. Den står fast på traileren med masten på, har ingen vandplads. Den sættes i vandet hver gang den skal bruges. Det er DEN 74 Seventyfour, en nystandsats Spækhugger ejet af Niels Bank, Stig Jørgensen og Ivan Stubbe. De købte båden i 2019 i Århus, satte den på en trailer og kørte den hjem. Niels Bank fortæller:

”Vi købte Spækhuggeren med det ene formål at sejle kapsejlad. Vi deltager i onsdagsmatcher, DM, træningssejladser og kapsejladser på Øresund. Vi benytter ikke båden til tursejlad eller ferier. Det tager os ca. 25 min fra båden står på land til den ligger sejlklar i vandet. Vi er faste brugere af løftekranen på havnen og har et årskort til kranen. Med mindst 20 årlige sø- og ilandsætninger koster det ca. 10kr hver gang vi benytter kranen.

Vi har før Spækhuggeren sejlet X79 i mange år. For 25 år siden kunne der være 40 både til et DM. Siden har klassen oplevet total nedsmeltning. Der er ikke afholdt DM i klassen de sidste 6 år og op til da besluttede klubben at afholde mesterskaber på skift i Sønderborg og i Glücksburg i Flensborg Fjord, for simpelthen at skrabe både nok sammen til en kapsejlad. Efter et par år var der ikke danske både nok til at opretholde sejladserne i Sønderborg, så vi er i de sidste 5 år således kørt til Tyskland for at sej-

le banesejlad med X 79. Der blev ikke arrangeret danske stævner. Det har i 25 år været nemt for os at have en båd på trailer, og det var naturligt for os at fortsætte på samme måde med Spækhuggeren. Man er meget fleksibel på den måde og området hvor man kan sejle kapsejlad bliver meget større. Det tager 4 timer at komme til Århus og 5 timer at kommer til Flensburg.

I Spækhuggerklassen har vi oplevet, at det ofte er transporttiden af båden, der skal sætter grænsen for muligheden i at deltage i en kapsejladslængere væk. Når DM holdes i Jylland, er der få både fra Øresund med og omvendt når det holdes i Københavnsområdet. Man tager ikke til Jylland eller Fyn for et weekendstævne. Det bliver muligt når båden kan trailes. Transporttiden bliver således af mindre betydning. Skulle båden sejles til Århus og hjem igen efter et DM ville tidsforbruget blive 5-6 dage afhængigt af vejret.

Der er en anden fordel ved at båden står fast på land. Der bruges ikke bundmaling. Båden har en gang fået helt glat epoxy kobberforhudet overflade som vandslibes let ved behov. Der er aldrig oplevet begroning. For os er det en ideel løsning med en trailer. Det sætter selvfølgelig krav til bilen der skal kunne trække 2800 kg samt til trailer der skal være godkendt til at tage en Spækhugger på 2300kg. Vi har modificeret en motorbådstrailer og svejset et bådstativ ovenpå. Det fungerer godt for os”.

JOVIST KAN DEN STÅ PÅ EN TRAILER



Af Martin Bach

Onsdagsmatcher i Svanemøllen: Fantastisk leg på vandet og hyggeligt samvær på en hverdagsaften.

Hver onsdag aften fra maj og frem til slutningen af september ligger der mellem 15-20 Spækhuggere og sejler kapsejlads ude i Svanemøllebugten ud for Østerbro og Hellerup i København.

For Spækhuggersejlerne i Svanemølleområdet starter sæsonen i maj måned med den første onsdagsmatch. Onsdagsmatcherne, der arrangeres i regi af Svanemøllekredsen, har været en fast tradition i årtier, og har utvivlsomt medvirket til at holde et godt niveau for kapsejlads i klassen og et stabilt antal kapsejlende både, samtidig med at andre klasser langsomt er blevet mindre.

Således er onsdagsmatcherne for Spækhuggere i Svanemøllen, så vidt vides, den største koncentration af entype klassebåde til aftenmatcher i Danmark. Hvor mange andre klasser med tiden er decimeret og opslugt i starter, hvor der konkurreres på måltal, kan man i Spækhuggerklassen sejle mod ens både, hvor det i princippet er mandskabets evner der afgør sejladserne.

Spækhuggerens holdbarhed, lave pris og den relativt stærke koncentration af aktive sejlere har fungeret som tiltrækning for både nye og rutinerede kapsejlere. Ligeledes har koncentrationen af Spækhugger skolebåde i Svanemøllehavnen, hos Sundet, KAS, Frem, SK og Kvindelig Sejlklub, fun-

geret som udklækning for nye kapsejlere, da der har været kort vej fra skolebåd til rigtig, organiseret kapsejlads.

Spækhuggerne har i dag deres egen bane, hvor der sejles klassisk op/ned, 2 gange rundt. Der sejles 2 til 3 sejladser, alt efter hvad vind og tiden for solnedgang tillader. I dag har Bane 2 sejlerne deres egen RIB med egen fører, hvilket har stor betydning i forhold til visheden for at der sejles på bane 2 hver gang. H-både og folkebåde sejler også med i deres egen start, og dommeropgaven skifter mellem besætningerne.

HVEM SEJLER?

Hver sæson er der mere end 30 tilmeldte Spækhuggere. På en god aften med let 'Spækhuggerluft' er der ofte omkring 20 deltagere til aftenmatchen. Feltet er en god blandet skare af nye sejlere, der ønsker at prøve kræfter med kapsejlads, og mere rutinerede sejlere, der gerne vil udfordres i tætte dyster i et større 'fleetrace' mod andre dygtige sejlere. Der er således både matchracere, tidligere deltagere i OL og OL-udtagelse, klassens 'koryfæer', der har været med siden Spækhuggerklassens storhedstid i 1980'erne, sammen med sejlere fra skolebåde, rene kvindebesætninger og andre nye og rutinerede sejlere, der mødes til en fantastisk aktivitet med sjov 'leg' ude på vandet en almindelig onsdag aften.

NYE SOCIALE TILTAG

Det sociale element efter sejladsene er også en vigtig del af succesen med onsdagsmatcherne. Sejlerne mødes i den arrangerende klubs restaurant. Dette veksler mellem Svanemølleklubberne KAS, Frem og Sundet. Et nyt tiltag er, at der den sidste onsdag i hver måned arrangeres grill på Svane-knoppen for enden af Svanemøllehavns nordmole, hvor der snakkes og hygges livligt. Ligeledes arbejdes der på at få stadig flere sejlere til at ligge på N3 broen på Nordmolen, 'Spækhuggerbroen', hvor der allerede er en stor koncentration af Spækhuggere.

Den store succes, som onsdagsmatcherne er og som vi håber vil fortsætte, kræver stærke frivillige kræfter, der for eksempel ordner organisation af Bane 2, RIB, dommerliste, tilmeldinger med mere, samt gode kræfter der arrangerer grillaften sidste onsdag i måneden. Uden dem havde vi ikke haft den solide organisation og aktivitet omkring onsdagsmatcherne.

*Onsdagsmatch i Svanemøllebugten.
Foto: Tobias Pock-Steen Jørgensen.*



SEJLEVENTYR

Foto: Henrik Simonsen.





Floyd II

BMW

Easton Cup

an cup

Benham

*Af Asger Laursen
og Christian Emil Villsen*

FARVEL ERIC

Vi sejlede ud fra Arendal
Det var mig og Christian Villsen, og vi sejlede lige ind i natten
En stjerneklar og vindstille nat med morild
Jeg var søsyg og Villsen var halvsøsyg, og så røg på-hængsmotoren
Der blev helt stille. Det klukkede vel lidt, men vi sagde ingen ting
Så brækkede jeg mig, og Villsen tændte en smøg
Vi satte sejl og fortsatte mod Skagen
Vindroslerne fløj med os i mørket
Isac har lært mig at høre dem
De hedder rødvingetrast på Svensk
Båden hedder Baktus
Til vinter skal ruffet males mariehønefarvet, og til foråret skal vi have en jolle på slæb
Den skal hedde Karius.

PÅ GÅRDEN SYD FOR HORSENS

Det var i et hvidt landskab, at vi lidt syd for Horsens påbegyndte renovering af Baktus. Gården blev nu vores og Baktus' nye hjem den næste tid. Begge havde vi sagt op på vores arbejde. Vi så tilbage på en travl hverdag og frem mod bådebyggerens fredfyldte idyl. Vi skulle bygge båd, læse store værker og fundere over tingenes tilstand.

Første aften gik med online indkøb af værktøj og remedier af forskellig art. Næste dag kørte vi til

Hasselager lidt udenfor Århus og fik rådgivning. Det var primært i form af logistik og organisering - læg en plan og keep it simpel - men det vigtigste, og det som står tydeligst, var ordene: "Det kommer i ikke til at nå, drenge."

De efterfølgende uger gik med at slibe og rive alt aptering ud - koben, hammer, vinkelsliber, excen-tersliber og så en gang til. I disse uger fik Baktus en masse uvurderligt selskab af energiske venner fra nær og fjern. Der blev ikke læst, og hurtigt forsvandt forventningen om bådebyggerens idyl til ærgerrigheden om at soignere Baktus til lyden af "det kommer i ikke til at nå, drenge".

Vi arbejdede alle vågne timer i hverdage, og i takt med at vi kom fremad, gav det mere mening at snuppe weekenderne med.

Ruffet blev skiftet hvor det var råddent, aptering blev sat i - tommestok, stiksav, glasfiber, epoxy og igen - brændeovn blev installeret, og endelig blev der læst et værk; "Strøm om bord". Denne bog, sammen med gør-det-selv himlen YouTube, lagde viden til vores strømsystem.

Selvom det ikke kunne lugtes, kunne man nu ane Baktus' soignering, og nu skulle der males. Og når der skal males, skal der tapes. Ved hvert lag maling på dækket brugte vi 5 timer to mand bare med tape. Vi var nu bedre venner med radioværterne, end med hinanden.

UD AT SEJLE MED BAKTUS



*Baktus på tur.
Foto: Forfatterne.*

I midten af Maj var Baktus sejlen i havblik fra Horsens mod Århus. Her skulle de sidste justeringer laves, sammen med en sund pause Baktus, Asger og Christian imellem, inden turen gik mod øst den 2. maj.

PÅ TUR

Karius følger brusende efter os nu. Baktus har fået sit fastelavnskostume på, og en lille stump skorsten stikker op af ruftaget lidt over forreste vindue i bagbord. Det går bare derudad. Vi startede i Aarhus og

UD AT SEJLE MED BAKTUS

sejlede denne rute med utallige mellemstop: København – Bornholm – Kolobrzeg – Gdansk – Øland – Stockholm – Mariehamn – Helsinki – Tallin – Gotland – Gøtakanalen, (og før vi anede det) Aarhus igen.

Det er en dejlig turbåd, men det er også første gang, vi har været på sejltur. De første to måneder var vi kun os to. Vi kunne sejle inden, men vi ville blive bedre og lære hinanden at kende, inden vi fik venner med ombord. De sidste 2,5 måneder havde vi besøg.

Vi har været fire på båden i godt vejr, og tre på båden i dårligt vejr, og vi har kun været på grund tre gange. Vi kunne næsten altid sejle for sejl, for vi havde god tid. Alt elektronik og lys kører over 100-watts solcellen, der driver vores strømsystem.

Venner og familie besøgte os under rejsen. Det var på mange måder en fornøjelse. At få ansvaret for landkrabbers glæde og behag ved at sejle var en super fed opgave. De gav Baktus uvurderligt selskab, og samtidig var det bare skønt at dele vores oplevelser og vores begejstring.

Stemningen på båden bar præg af nysgerrighed; nysgerrighed for kulturer, mennesker, sejltrim og ikke mindst hinanden. En tur hvor der blev lært at sejle, eksperimenteret med one-pot-retter, vi besøgte venner, vi endnu ikke havde mødt, og der blev festet fra de svenske skove og til den finske industri.

Det var også en tur med mange slags stil-

heder; de fredfyldte, ærgerlige, bekymrede, eftertænksomme og de ekstatiske. En tur der fortæller noget om, hvordan det er at sætte to drenge på en båd, og slippe fortøjningerne...

BLAŻEJ

Dwa betyder to, og pivo betyder øl. "Come to my nightclub, good looking girls." Vi ligger i Gdansk, og det er knusende varmt. Hovedet gør ondt, og Baktus har ligget stille i 7 dage.

Nu sejler vi videre. Vandlinjen er under vand, og Blażej er med os mod Øland. Han er aktiehandler og tøjdesigner og har Carl Jung med i hånden.

Vores gæst har all time kolbe-rekorden. Han blev søsyg ved Hel, sov i 12 timer, stod op og pis-sede 1100 ml i kolben - den var helt fuld. Halvvejs mod Øland stod Østersøen blank og stille som en lille skovsø. Vi spillede skak i cockpittet og udvekslede musiksmag. Blażej skruede op for "Trance Metal." Det dannede en fin kontrast til omgivelserne, og vi undgik at blive forledt af sirener.

Det er første gang, vores polske ven er på en båd. Han har aldrig siddet i en robåd og aldrig være med en færge. Han bader ikke, men han kan godt svømme. Han er tænksom og søgende, og han tror på det gode og det onde. Hvem er vi, og hvad har vi gang i? Herzog - se os nu!

God vind.



*Baktus i Aarhus.
Foto: Forfatterne.*



Af Jochen Hell

PÅ LANGFART I EN SPÆKHUGGER

Fra København den halve jorden rundt og rigtig meget mere... Jeg vil her prøve at beskrive Spækhuggeren som langfartsbåd. Ganske vist er Spækhuggeren ikke den mest almindelige type og størrelse båd til langfart, men alt har jo, som bekendt, fordele og ulemper.

Vi, Rainer Verhoeven og jeg, Jochen Hell, valgte Spækhuggeren til vores togter, fordi vi i sin tid ikke havde tålmodighed til at vente på, at vi havde sparet penge nok sammen, så vi kunne anskaffe os en større båd. Vi formodede, at vi sagtens kunne sejle Jorden Rundt i den, selvom der var mange, der mente andet, og siden har vi ikke kunnet enes om en anden model.

I årenes løb sejlede vi bl.a. til Færøerne, Hebriderne, Marokko, Azorerne, New York, Kolumbien, Kapverde-øerne, Galapagos, Marquesas-øerne, Tuamotu-Atollerne, Tahiti... mv.

Alt sammen med udgangspunkt i København.

En ting er oplagt: Komforten er typisk større på større sejlskibe, men oplevelserne er mindst lige så gode og intense, som på de i dag typiske langfartsbåde – alle sammen over 36 fod.

Hvorfor skulle man vælge en Spækhugger til formålet? Der er jo mange andre og mere oplagte bådtyper til langfart.

Men:

1. Spækhuggeren kan krydses fri af en lækyst – også i store grundsøer.
2. Spækhuggeren er nem at betjene.
3. Den er hurtig.
4. The "tiny-boat-effect": Sådant betegnes forholdet i ankerbugter eller havne, hvor man ved anker- eller havnemanøvrer bliver fulgt af alle de andre både, fordi man laver det for sejl og er den mindste båd i bugten. Så går der ikke længe før en af de andre sejlere stikker forbi i deres jolle, og det ender med, at man bliver inviteret til drinks til solnedgang over hos dem. Og sådan er det altid.

For at være helt ærlig: Det er ikke så relevant, hvordan båden er egnet til langfart, den skal nok klare mosten under selv de groveste forhold, men hvordan besætningen klarer det nødvendige. Der er bare komforten til forskel i forhold til større både.

For dig, der er interesseret i noget lignende selv. Absolut vigtigst af alt er....

1. At værdsætte hinanden og være gode ved hinanden under spartanske og til tider ret ukomfortable forhold!
2. At respektere, når en af besætningen ikke tør blive ved.
3. At passe på hinanden og møde hinanden med et åbent sind.

4. Om muligt at sejle med en komfortabel vejrsigt og hellere vente nogle dage længere i en sikker havn. (Kære yngre sejlere: Jeg ved, jeg snakker for døve øren, hvad det angår)

Men tilbage til båden og dens langfartsudstyr. Følgende bør især kapsejlere overveje, om man kan leve med. Altså, som minimum:

- En ræling, mindst i cockpit-området. (Rainer er engang om natten i grov sø ved en halv kæntring blevet hængende i ræling-støtterne - fæstnet i livlinen - hvorfor vi stadig er sammen i dag).
- En prædikestol i stævnen.
- En lille kaleche hen over nedgangslugen. Ellers kommer der ofte ret meget af havet med ned om læ.
- Et selvstyre-anlæg. Vi brugte alle årene et vinddror, et "Windpilot Pacific Light", men jeg kan i skrivende stund - og har i et halvt år ikke kunnet - få fat i producenten Peter Föhrtmann i Hamborg, men hvis man kan lave tilstrækkeligt strøm om bord, kan et elektrisk selvstyr-anlæg måske også klare mosten.
- Ekstra store cockpit-afløb. Et bordfyldt cockpit begrænser bevægelsesfriheden og formindsker styreegenskaberne.
- To rebbaner, der hver især formindsker stor-sejlets areal betragteligt. Lad dig rådgive af din seilmager.

- En stormfok, eller en meget lille krydsfok.
- Nogle solpaneler. Der mangler plads på dækket til dem, derfor kan man bruge nogle mindre paneler, der kan flyttes efter forholdene.

Følgende bør man ikke gøre: Altså lad være med at udstyre riggen med et babystag: Masten skal kunne bevæge sig i midten, især i grov sø, i midtskibsretningen. Hvis man prøver at begrænse denne bevægelse vha. et babystag, risikerer man, at T-terminalen oppe ved salingerne river et hul foran i maste-profilen (jeg ved, hvad jeg snakker om).

Et par anker-tips:

- Brug altid en ankerbøje, der er fastgjort til ankeret, så ankeret kan trækkes ud af et sted, hvor det måtte have sat sig fast i bunden, fx under en sten.
- Brug ankeralarm.
- Udstyr din ankerbøje med et lille led-lys.
- Overvej, hvordan du vil lægge dit anker ud i tidevand. Især i et tæt pakket ankerfelt. Her er to ankre ofte ikke en god option, fordi de andre både svajer anderledes og uforudsigeligt, når strømmen skifter.

Vær opmærksom på tidevand og ustabil vind. Når du f.eks. runder et kap skal du have i tankerne, at du måske ikke vil kunne bruge din påhængsmotor

SPÆKHUGGEREN SOM LANGTURSÅD



*Kap Verde Øerne.
Foto: Forfatteren.*

i søen. Visse steder sætter strømmen på tværs og kan trække dig med mellem klipper.

Vi strandede en gang i Andalusien syd for Cadiz, ved et forsøg at bruge det sidste aftagende tidevand til at komme ud på åben sø - igennem et såkaldt outlet - et "hul" i revet.

Strømmen tog os forbi udsejlingen og satte os i stor sø og branding på en sandbanke. Heldigvis skete der ikke større skader, og vi kom flot igen, da vandet løb op igen. I Caribien opdagede vi dog, at rorets forfinne var knækket på langs forneden - men den holdt altså over Atlanten.

Dykkergrej:

Vi havde det ikke med, men jeg mener, man må kunne skaffe en lille flaske på måske 3 liter til koralev, skrog-inspektioner eller et fastklemt anker.

■ TVILLINGER I TVILLINGENS FAVN

Det er faktisk ikke så længe siden, at vi blev rigtige grebet af den verden som kredser sig om bådklassen, Spækhuggeren. På trods af at vi har sejlet i familiens Spækhugger utallige varme (og våde) sommerdage som små børn på familieferie, så er det først de seneste år, at vi selv er begyndt at tage det med sejlsad mere seriøst. Vi, Malene og Lisa Eskling, er vokset op på vores forældres Spækhugger, hvor en rigtig stor del af vores barndom har fundet sted med det maritime i centrum. Vores forældre, Anders og Marie, købte deres Spækhugger, Sytten med nr. D17 i sejlet, i 1997 imens de stadig boede i en andelsbolig i indre by. Da bleer og sutteklude ikke var en del af hverdagen endnu, var de fast besluttede på at lære at sejle, hvilket i høj grad var det som drev dem til at blive medlemmer i sejlklubben Sundet i Svanemøllehavnen. Men det var ikke i mange år, hvor vores forældre fik lov til at sejle blot de to, fordi bare et år senere i 1998 kom der to tvillingepiger til verden, os to. Det betød også, at vores forældres interesse for at bruge tiden på vandet blev kombineret med tidlige morgener og opdragelse. Sytten skabte heldigvis pragtfulde omgivelser for to nysgerrige unger. Cockpittet blev vores kravlegård (og på de rigtig varme dage, badekar) mens slingre køjerne nede om læ var hver vores krybbe. Det var også senere i vores opvækst, at vi blev vant til at være på vandet. Lydene og larmen som kom oppe fra dækket var ikke uhyggelige, men derimod

almindelige. På de dage der var høj sø blev kølens slåen mod vandet og tovværkets pisker oppe på dækket blot baggrundsstøj, når vi spillede Nintendo og legede med Build-a-bear. Spækhuggeren agerede som en fantastisk ramme for en familie, der allerede dengang begyndte at dele kærligheden for sejlsporten. Selv hvis yndlings aktiviteten ikke var at sidde ved roret, så elskede vi at fange krabber fra bådebroerne, da vi lå i havn. Efterhånden som

Af Malene og Lisa Eskling



vi blev ældre, fik vi også travlt med andre sportsgrene og sejladsskibe var ikke længere lige så interessant. Gymnastik fyldte mere i teenage årene samtidig med, at vennerne og andet ballade også tog over. Derfor stod ture til Svanemøllehavnen med forældrene heller ikke særlig højt på prioriteringslisten i flere år. Det ændrede sig dog i takt med, at vi flyttede hjemmefra, og vi påbegyndte vores studier i København. Som familie har vi altid delt udendørsaktiviteter som camping-, ski- og dykkerferier, der har været et stort hit hos Esklingerne. Derfor var det også naturligt for os at finde et fælles samlingspunkt i sejlsporten som voksne. Frem for mange familiers traditionsrige søndagsmiddage blev det så småt til, at vores firmandsfamilie mødtes hver tirsdag til en amatør kapsejladsskibe i Sejlklubben Sundet. Det er ikke blot en fantastisk måde for os at mødes en gang om ugen, men vi også blevet bidt af sejladsskibe. En ellers travl hverdag i storbyens sus bliver afløst af en tur på havet med frisk luft og vind i håret hver tirsdag i sejlsæsonen. Den interesse medførte også, at vi begge to har taget duelighedsbevis og prøver at dygtiggøre os i at sejle Spækhugger. Vi opdagede ligeledes hurtigt, at der ikke var mange andre unge kvinder, der sejler Spækhugger. Det har dog ikke taget modet fra os. Tværtimod! Vi har sammen med vores veninde Sophie fået lov til at låne Spækhuggeren til et sommertogt i 2022 i de danske farvande, men det betinger også, at vi

får trænet en masse ude på havet. Selvom vi alle tre har duelighedsbevis, så skal vi også være trygge ved at sejle uden forældre og deres ofte værdsatte erfaring, når det brænder på. Specielt når vi er blevet betroet det ansvar at få lov til at låne vores forældres nye opgraderede Spækhugger, som erstattede Sytten i februar 2022, hvor den ældre dame blev solgt. Enden på et fantastisk kapital og starten på et nyt. Slingre køjerne er udskiftet med hvad der faktisk nærmer sig en seng og indretningen egner sig væsentlig bedre til tursejladsskibe; perfekt timing til vores første tur alene i sommeren 2022. Den nye spækhugger har D99 i sejlet og båden blev navngivet Gemini, tvillingernes stjernetegn. Ironisk nok har Gemini samme grønne farve på kølen som Sytten og samme løjgang i cockpittet, hvorfor navnet passer endnu bedre, da bådene er som enæggede tvillinger. Spækhuggeren egner sig utrolig vel til alt fra kapsejladsskibe til tursejladsskibe for tre amatører, der gerne vil ud på vandet og danne vores egne erfaringer, så vi kan komme hjem og fortælle gode røverhistorier fra egne sejlture. Vi tre veninder har enormt meget at lære endnu, men vi glæder os over, at vi snart kan kalde os ægte Spækhuggersejlere, når vi sejler ud på vores første tur alene i Gemini.



Familiebilleder.

Foto: Familien Eskling.

Af Henrik Nepper-Christensen

I snart mange år er vi to ældre herrer, der har været afsted på et årligt sommertogt. Vi har kendt hinanden siden skoletiden, hvor vi lærte at sejle i en optimistjolle, og det er også blevet til en del kapsejladser i årenes løb. Nu glæder vi os hvert år til det bliver juni, så vi kan komme afsted fra Christianshavns Kanal på knap tre ugers sejlertogt med Penelope.

D-98 PENELOPE

Om læ er båden simpelt indrettet med petroleumslus, et elastiksystem der gør at dynerne nemt rulles sammen og med et system, der giver mulighed for at etablere to behagelige lænestole.

Båden har fast løjgang, lazy jack samt en kickingstrap, der holder bommen vandret, når storsejlet tages ned. Det letter havnemanøvrerne. Der er elastikker på fordækket til at holde forsejlet på plads, når det er bjerget. Der er to reb i storsejlet, og de 2 liner, der går igennem storsejlets agterlig for at kunne rebe storsejlet, er altid monteret. Båden er altså indrettet ovenpå, så den er nem at håndtere både ved havnemanøvrer og også når vejret hurtigt ændres fra f.eks. løjt vejr til kuling.

I de første år sejlede vi båden, som om vi deltog i en kapsejlad, det vil sige optimalt trimmet både med hensyn til højde og fart. Nu er vi gået over til en mere magelig sejlads. Med et reb i storen, hvis det blæser mere end 6-8 m/sek. Og vi bruger ikke

genuaen men kun fok og endda fok uden storsejl, hvis det blæser mere end 10 m/sek

Sejladsen bliver utroligt behagelig både på kryds og læns, og vi sejler nemt 5-6 knob alligevel, uden at blive våde overhovedet. Blæser det endnu mere, og skal vi afsted, sætter vi en stormfok.

SEJLERFARINGER OG RUTINER

Årene har lært os, at Spækhuggeren er en daycruiser. Det betyder, at man på en almindelig dag kan sejle cirka 25 sømil. De gange, hvor det er nødvendigt at komme op over 30 sømil, må man altså stå tidligere op og indstille sig på at bruge op mod 10-12 timer for at komme frem.

Årene har også lært os, at sejladsen skifter karakter på det tidspunkt, hvor man vender næsen hjemover. Pludselig skal man måske skynde sig at komme frem, så stressniveauet stiger, og det der sker ude i verden kommer igen tættere på. Det vil kunne løses, hvis man er to besætninger, der har båden, således at en besætning sejler den ud, og en anden besætning sejler den hjem.

Vores daglige rutine ser nogenlunde sådan her ud! Vi står op ved otte tiden, hvor vi med et håndklæde over skulderen enten går i havbad eller bruger havnefaciliteterne, så vi kan blive barberet og ordentlig vasket. Faciliteterne i de forskellige havne er gennemgående aldeles fortrinlige, og fordi vi sejler i juni måned heller ikke overrendt.

Så en gang morgenmad og derefter afsted, normalt ved ti tiden. Jeg checker altid vant, ror og diverse sjækler inden afgang.

Vi stiler normalt mod at være fremme i næste havn ved fire tiden, og i alle disse timer er der fuld gang i Det Sejlende Universitet! Den ene af os ved alt om filosofi, historie og litteratur, så der er her tale om en uudtømmelig kilde (Det er ikke mig). Normalt får vi lidt frokost og en enkelt øl under sejladsen.

Vel ankommet til den nye havn, hvor vi altid forsøger at lægge båden længst muligt inde i havnebassinet, går vi på opdagelse i byen, ser på kirker og seværdige bygninger, men også spisesteder. Det kan godt tage flere timer. Vel ankommet til vores båd igen får vi en gintonic eller to og går så op og spiser på den udvalgte restaurant.

Vi går normalt til køjs ved ti tiden og falder hurtigt i søvn, den ene meget snorkende.

EVENTYRET

Selve sejladsen er den ene del af EVENTYRET. Håndtering af båden, kurser, udkig og vejrforandringer. Det er meget meditativt at sejle, ingen stressmomenter. Vi har stor fornøjelse af Boating, en super APP der fortæller præcis, hvor du er og også af WeatherPro, der er god til at fortælle om vind og vindstød.

Enkelte gange kan man komme ud for vejrskift som kan rumme ganske store udfordringer. Jeg vil

blot nævne to. Begge episoder handler om en tordenfront.

Vi ligger mellem Kullen og Hornbæk, tættest på Hornbæk, kl. er vel omkring 14, da vi kan registrere en tordenfront fra vest. Vi bjerger storen og også fokken, surrer os fast og sejler for riggen alene, ca. 5 knob og med vinden mod Sverige. Det går over efter 1 time, og vi sejler lidt stille til Helsingør, der er ikke andre både at se, og slutter dagen med en god middag.

Vi ligger vest for Rugen i pragtfuldt vejr, det blæser en 4/5 m/sek. fra SV. Ret pludselig tårner der sig en helt sort front op fra SV, vi har aldrig set noget lignende.

Vi lukker lugen til kahytten, bjerger storen, surrer os fast og sejler med fokken alene med lidt slæk, og så kommer vinden. Op mod 30 m/sek. vil jeg tro, vi ligger fladt hen ad vandet, og vi sidder oppe på siden af båden, helt helt stille, og jeg tænker på, om riggen og sejlet mon holder.

Der går 1 time, der går 2 inden vinden begynder at tage af, så vi igen kan få fuld kontrol over båden. Måske skulle vi også have bjerget fokken og så bare være sejlet med vinden, men så var vi kommet langt ud af kurs og meget tæt på land, det er altid en afvejning. Vi kom ind til Warnemünde ved 18-tiden og fik igen en super middag.

Det andet element i EVENTYRET er samtalen ombord, som jeg vil forskåne læserne for.

DET ÅRLIGE SOMMERTOGT



Det tredje element er de steder vi besøger, hvor jeg vil forsøge at komme med en række anbefalinger.

Byer som fx Præstø, Stege, Fåborg og Bogense er bestemt et besøg værd. De er lidt "Matadoragtige" med en fin bymidte, en flot kirke med tilhørende anlæg og et pulserende byliv.

Vordingborg har en fin lystbådehavn, der ligger tæt på voldanlægget med Gåsetårnet, hvor der er et meget fint museum, og hvor man føler sig hensat til Valdemarernes tid 1157-1241.

Besøg Roskilde, indsejlingen er helt enestående smuk efter passeringen af Eskildsø. Også museumsøen med Vikingemuseet er en stor oplevelse.

Det gælder også Rugen og den lille by Kloster. Her er usædvanlig idyllisk, med gamle stråttækte huse, fine hoteller, brostensbelagte gader og masser af fugle. Byen har været et kulturelt centrum i 20'erne, hvor nobelprismodtageren Gerhart Hauptmann boede her og havde besøg af familien Mann og Asta Nielsen. Og sejladser ind mod Stralsund, en fin Hansestad, fås ikke meget bedre.

Så er der de lidt mere ydmyge steder, som bestemt også har sin charme. Bøgeskoven ved Stevns, hvor man bare skal passe lidt på dybdegang. Det er meget specielt at komme fra det fashionable Skanør i Sverige fyldt med gode fiskerestauranter og svenske herrer i lyserøde skjorter og så komme til Bøgeskoven efter blot 4-5 timers sejladser, som er helt anderledes fredeligt og ude på landet. Det kan

også være Sejerø, hvor man ligeledes føler sig hensat til en anden tid.

Guldborgsund er en stor oplevelse med sit meget smalle farvand, og nede om hjørnet venter Nysted, der ligger meget poetisk med Ålholm Slot i baggrunden.

Men intet slår spilersejladsen fra Kåsabergh til Hammeren, hvor man runder 50 meter fra land, inden Bornholms østkyst dukker op og de næste meget smukke sømil tilbagelægges, inden man går ind i Gudhjem. Det fås ikke meget smukkere. Og tænk så at skulle til 50-års studenterjubilæum dagen efter.

Der er cirka 45 sømil fra Gilleleje til Anholt, og det er fascinerende, når Anholt dukker frem, og en fornøjelse at komme ind i den ret store havn med hyggelige spisesteder.

Nyord er noget helt specielt og nok min yndlingshavn. Indsejling gennem Bøgestrømmen, med mange mange koste at hold øje med. Meget hyggelig havn, og så den helt enestående landsby der sammen med Reersø er de eneste landsbyer tilbage i Danmark, hvor gårdene ikke blev "udskiftet" efter 1788. Stegt ål på Lollens Kro til middag, uha. Smålandsfarvandet og Det sydfynske Øhav kan heller ikke besøges for tit.

SÅ ER DER SVERIGE

Uanset om du vil sejle til Stockholm eller til Mar-



Morgenrutine.

Foto: Forfatteren.

strand, er man nødt til at indstille sig på, at der skal investeres i ret lang transportsejlads, inden man når frem til disse enestående steder. Mit forslag er at 2 besætninger slår sig sammen så man kun skal sejle båden den ene af vejene. Læg til ved Vasa i Stockholm, det svenske flagskib, som sank under jomfrusejladsen i 1628, eller til ved fæstningen i Marstrand. Det er alle anstrengelserne værd.

■ SØSTÆRKE SILD I EGEN BÅD

*Af Sannie Jørgensen,
Lisbeth Hagenbøl, Birgitte
Nielsen og Inge Mathisen*

Når man først har lært at sejle en Spækhugger – altid Spækhugger! Det var vi enige om, da vi i maj 2009 besluttede at købe vores helt egen DEN 118 i fællesskab. Den havde det forunderlige navn Smæk. Man ændrer jo ikke bare navn på sit skib, så det havde vi meget fornøjelse af, og lidt ironiske bemærkninger fik vi her og der.

”Vi” er fire voksne kvinder fra København: Birgitte, Lisbeth, Sannie og Inge. Vi mødtes i Kvindelig Sejlklub. To havde sejlet i barndom og ungdom, to af os lærte at sejle i klubben på sejlerskolen. En af gevinsterne ved at melde sig ind i en sejlklub er, at man lærer at håndtere en båd, man lærer at vedligeholde og passe en båd. Med andre ord, man bliver klar til at eje sin egen båd.

Vi havde alle lyst til at sejle kapsejlad og meldte os til onsdagskapsejlad i Svanemøllekredsen med sejlklubbens skolebåde. På det tidspunkt var der mange kapsejlere i vores sejlklub, så vi måtte deles om bådene, skifte besætning og sidde over nogle onsdage. Det synes vi ikke var sjovt. Vi ville have vores egen båd, og det skulle være en Spækhugger. Ingen tvivl om det. Man kommer tæt på vandet i den livlige båd, kan sejle i let såvel som hårdere vejr og den danser så fint med bølgerne.

Vi har primært sejlet kapsejlad. Konkurrencegenet har ikke fejlet noget. Det er også blevet til DM sejladser i Øresund og Kragenæs og enkelte sommer- og aftenture.

Vi har altid fået meget hjælp og opbakning fra de andre spækhuggersejlere, både i Svanemøllekredsen og i Spækhuggerklubben. Tak for det.

Smæk DEN 118 er nu blevet svensk ejet, men hun er et sted derude.



SØSTÆRKE SILD I EGEN BÅD



Af Jan Jansen

SLYNGELSTUEN – EN FAMILY SPÆKHUGGER MED SJÆL, MEN OGSÅ KAMPKLAR TIL KAP.

”Ferskvandsfjollert, operetteadmiral, bundvandsbeduin, skamskudte skonnert, din løjser, luskefis, skovlpadde....”

(frit efter Kaptajn Haddocks ordbog).

S står for **Slyngelstuen**. Det er et sted med plads til alt og alle, det er her mennesker samles med højt til loftet, snak, tosserier, bramfrihed, til at lege og lære, tænke, snakke, nyde og grine. Det kommer fra det sted på en kro, der ikke var den fine stue ”vær-saagodstuen”, men der hvor der var fest og ballade.

”Men Slyngelstuen er jo ikke et pigenavn” har flere sagt, men hvem siger det skal være et pigenavn til en båd, eller at det ikke er et pigenavn? Vores slyngler er skidt og kanel, sorte og hvide, unge og gamle. De er til tur og kap, til øl og vin, til Noma og Obama, men måske også til Oma og dårlig karma.

Over Slyngelstuens bogstaver er her en kort fortælling om Spækhuggermiljøet, og det at købe en Spækhugger, uden at vide noget om båd eller det at sejle. Hvert af de 12 bogstaver i Slyngelstuen giver skiftevis gode og dårlige oplevelser på vores første 2 år som ejere af Slyngelstuen.

L står for **Leg**. En af de første ting vi blev inspireret af var, da vi første gang så 20-30 Spækhuggere lægge fra kaj (alene for sejl selvfølgelig) en onsdag

eftermiddag for at tage på havet til kapsejls. Jeg hører tonerne fra Pirats of the Caribbean for mig. Forventningerne stråler ud af alle. Det er tid til at forløse sin indre drenge- eller pigerøv uanset, om man er 25 eller 65. Der er dømt leg! Efter mange løb og timer på vandet er legen ikke færdig, man kan jo også komme først fra banen og ind til broen. Ingen snakker om hvem der kommer først her, men en sejr er altid godt i banken, så hvorfor ikke også i ræs mod bassinerne og broen. Grin og gejst, trætte kroppe og en smittende stemning også til alle dem, der kigger på og fortryder, at de ikke købte en Spækhugger.

Y står for mange **Yderligere omkostninger**. Vi købte en båd, vi vidste kan holde næsten evigt. Men det kom bag på os, hvor mange ekstra omkostninger, der har været i overgangen fra den båd, vi købte med navnet Dagmar til den båd, vi har skabt, der hedder Slyngelstuen. Dagmar kunne tøffe rundt, var generelt sund i skroget, men trængte til en meget kærlig hånd, der kom helt i bund med det ydre og indre, samt blev opgraderet med muligheder for trim. Vi har fx fået speciallavet en særlig løjgang i midten, der kan tages af og på, så der også kan sættes bord op til middag med venner og familie. Vi har fået et hækstak med stor udveksling, der er godt og nemt til trim, sejl der ikke ligner poser, skøder der ikke er flossede og vejer et tons, og mange

andre større og mindre forbedringer. Det har været stort set lige så dyrt som båden. Men den er også mere sikker nu, rustfri i bunden, spartlet ud, skal ikke gåes grundigt igennem de næste ti år, og den er blevet meget nemmere og bedre at navigere til både tur og kaptrim.

N står for "**Naturligvis en Spækhugger**". Jeg forhørte mig, før vi købte båden, og mange pegede på en Spækhugger som et godt køb. Den er uopslidelig, sejler godt, der er et meget engageret miljø flere steder i landet, og alle deler erfaringer, tips og tricks og alt muligt andet. Fx var der en, der kastede en pose låseringe ned i båden og sagde, at vi trængte til nogle nye. Andre har lånt os deres vantspænder, hjulpet med at få mast af og på, taget os med ud at lære, sagt at man selvfølgelig bare går ombord på andre Spækhuggere, hvis man skal inspireres til trimløsninger. Det er superfedt som ny at blive en del af. Det er et miljø, hvor konkurrence lever side om side med sjov, hygge og hjælpsomhed.

G står for, at der er **Ganske meget arbejde** især de første år. Meget er blevet lavet og opgraderet og gået igennem fra top til bund. Meget nyt er lært om sejlads og om det særlige ved en Spækhugger, men også om nogle af de mange trimmuligheder i båden, om vedligeholdelse og forbedring, brug af værktøjer, metoder og materialer. Af de mere vigtige

er selvfølgelig på en Spækhugger at ødelægge alt design ved at sætte en billig, grøn plastikslange i næsen af båden.

E står for at **Elske at lære**. Det er og har været supersjovt at skulle lære noget næsten helt forfra. Gennem sejlerekole, ved at tage ud med en masse andre og ved i starten under rolige forhold at prøve selv og lære derfra. Vi var så inspireret af Spækhuggernes lidt cool tilgang til at sejle ind og ud kun for sejl, at det har vi gjort næsten fra start. En motor der strejkede gav den tilgang et ekstra skub. Det har givet mange sjove bassinræs med tungen lige i munden, når vinden er stor og ligger lige i snuden. Vi startede med princippet om først sikkerhed så leg, men også at legen skulle sniges ind hvor overhovedet muligt, også når sikkerheden skulle læres. Derfor lå vi i meget lang tid lige uden for havnen og gjorde ikke andet end at træne mand over bord (også hvis én skal gøre det hele), stop af båden, "blindesejlads" hvor styrmand lukker øjnene for kun at fornemme balance/tryk på roret og krængning. Det snakker de dygtige jo om hele tiden. Tosede eksperimenter har gjort det sjovt og mere sikkert at sejle.

L for **Lost in translation** om det hav af begreber, man skal lære for at kende bådens enkeltdele, samt dem man skal lære for at sejle.

*Slyngelstuen
i Svanemøllehavnen.
Foto: Forfatteren.*

S for **Sejlsads om vinteren**. Det kan man blive helt høj af. Når det er koldt, solen er fremme, folk er gået i vinterhi og brokker sig over de få timer, det er lyst, og man så sidder i sin Slyngelstue med gode venner ude på havet med rolig vind og båden glider stille gennem vandet. Det bliver man glad i låget af. Det er sol, vind og havvitaminer lige til at putte i banken.

T står for at der skal **To eller flere til tango**. Men mere om det til sidst.

U står for **Uendelige muligheder** med en FAMILY for hygge både i havn og på vandet. For mig er det det helt rigtige valg. Til hyggedelen har vi lavet vores egen øl hjulpet af min søn, der er brygmester, jævnligt haft gode venner og familie på besøg på havet eller i havnen, til at pleje Slyngelstuen med lidt olie på udsatte trædele, til pluk-selv-rejer i cockpitet ved det bord, man kan slå op ude og inde. Når der ikke kapsejles, er det en ramme for gode snakke om både de store vigtige ting, og de små endnu vigtigere ting.

E står for **Evnen til at lære fra sig**. De bedste trænere, jeg har lært af på sejlskolen, kapskolen eller 1-1 på båden, giver plads til refleksion over det, der skal læres og det, der er lært både før og efter. De spørger meget, involverer. De er rolige, også når det

går stærkt på båden. De fokuserer mest på, det der virker, når nyt læres. De er detektiver på at fange succeserne. Så vokser folk, de tænker mere selvstændigt og fremadrettet, og kommer med glæde hver gang, det overhovedet er muligt. Blot en iagttagelse.

N står for **NU er det snart mandag**, og jeg skal til kaptræning med gode folk med brændende engagement og i weekenden nok på en tur med venner måske til Hven? Men N står også for at **eNden** på én rejse er begyndelsen på den næste. Min gode ven, som jeg fik båden sammen med, kan ikke længere få det til at gå op med familie og andre interesser, at have båd. Jeg må derfor lige selv genbesøge, hvilken form min drøm skal have. En af mine oprindelige forudsætninger for at have egen båd og ikke blot være gast var, at der skulle to eller tre til tango. En god ven at dele planer og drømme med. En man kan snakke med, om det der skal ske og de sjove oplevelser, der er sket. Nu er det anderledes, så drømmen skal genbesøges. Slyngelstuen skal bruges til det hele; tur, hygge, kap og leg. Sandsynligvis bliver det med mig som ejer og ellers andre, der sammen griber drømmen. Hvem ved, hvad fremtiden bringer.

SLYNGELSTUEN



Af Kathrin Susanna Gimmel

Det var næstsidste feriedag, og trods stærk vind, er der langt fra Hårbølle på Møn til Kalkbrænderihavnen i København for en kun let befaren solosejler. Idylliske Hårbølle havde været en øjenåbner for et livligt miljø jeg ikke anede eksisterede. Således blot en af mange skønne oplevelser på min første lille sejlerferie rundt om Sjælland. Ud af havnen kom jeg og fik med møje og besvær vrikket og hevet den



*Ud i det blå.
Foto: Forfatteren.*

lidt for tunge påhængsmotor op over hækken på et let bukket beslag. Sejlene sat og syd om Daneflint, og hele vejen henover Hjelm Bugt, for at runde klinten i den smukkeste formiddagssol. Fri af klinten med vinden i sydvest brækkede alle bølgerne under Susanne Himmelblå, det gik over stok og sten, surfende nordover.

Det var slet ikke meningen at jeg skulle have været alene afsted. To venner var sprunget fra i sidste øjeblik inden afsejlingen fra Kalkbrænderihavnen, men min begejstring for at komme ud i Spækhuggeren var for stor til at jeg kunne lægge planerne om. Jeg havde fået Susanne Himmelblå, DEN 413, foræret af Christian Belvedere Christensen. Han havde i mange år boet med sin hustru, Susanne og sine to børn, Sidsel og Jakob, i Sandnes. Båden er opkaldt efter Susanne, men kærligheden til Christian forblev større end kærligheden til sejlad og det lykkes aldrig at få hende med om bord. Men for Christian har Susanne Himmelblå været det fysiske bånd til Danmark og når lejligheden bød sig, tog han til Assens og derfra ud i de omgivende farvande. Som unge var Jakob og Sidsel flyttet til København, hvor Jakob og jeg i fællesskab med Jan havde startet en tegnestue. Det var på den måde jeg mødte Christian, som levende fortalte mig om Susanne Himmelblå; denne arkitekttegnede, danske Spækhugger med former, der trækker tråde langt ind i historien.

Jeg er selv opvokset i Arbon på den schweiziske bred af Bodensee. Med en meget entusiastisk sejlerfar krydsede vi rundt imellem byerne i den sydlige sø i den svenske skærgårdskrydser S30. Som barn var jeg dog mere optaget af at bade end af at sejle, og ret beset er sejladsen dernede også enten for stille til at være sjov eller for voldsom til at være for børn. I København fik jeg ny lyst til selv at kunne sejle.

For mig at se er havet for Danmark hvad bjergene er for Schweiz. Det store naturrum som sætter hverdagen i perspektiv. En dansker, der ikke sejler, må være som en schweizer, der ikke vandrer i bjergene, og sådan en ville jeg ikke være. Jeg meldte mig ind i et dejligt fællesskab i Kvindelig Sejlklub hvor seje sejlerkvinder gav grundig oplæring i alt fra klargøring til praktisk sømandskab.

Christians sejladser fra Assens var i mellemtiden blevet sjældnere. Da han så min nye entusiasme besluttede han at båden skulle til København og sejles af mig og Jakob. I flere sæsoner er Susanne Himmelblå nu stævnet ud fra Kalkbrænderihavnen med venner og familie, med kolleger og med dates. Det sidste har ført til en ny stille periode for Susanne Himmelblå. Sammen med min kæreste har vi købt en faldefærdig gård ved Hårbølle og fået en lille pige. Vi håber snart at få Spækhuggeren til Hårbølle Havn, så hun kan blive ramme om en masse gode sejlerstunder for vores nye familie.



Af Jørgen Øllgaard

Januar 2022. Vi er på ferie i Valle Gran Rey på La Gomera, en lille ø på Canarieøerne. Og pludselig ligger de der, to Spækhuggere, hjemmehørende på La Gomera. Ejerne er to tyskere på ca. 60 år, Thomas og Ralf.

”Jo, lidt skørt er det jo at have bådene her. De regelmæssige vejrforhold er ikke som i Østersøen. Derimod skifter det mellem næsten vindstille og kraftig vind, men der er lange regelmæssige bølger. Vi har ikke haft problemer med at bjærge os under disse forhold. Det største problem, vi har haft, var en spiler, som satte sig fast, og der måtte en mand op. Men ellers bjærger bådene sig fint”, fortæller de.

”Men vi er ikke de eneste lidt skøre. For nogle år siden mødte vi her på Gomera en svensker, som var på vej over Atlanten i en Spækhugger. Og nogle år efter mødte vi ham såmænd igen. Da havde han solgt Spækhuggeren i Caribien, tog han tilbage til Skandinavien, og nu var han igen på vej over Atlanten – i en Grinde”.

De to både har ikke sejlet hele vejen fra Tyskland (30-Orca blev købt i Amsterdam, 411-Graval i Slesvig). Bådene blev kørt på trailer til Lagos i Portugal for at undgå Biscayens barske forhold. Derefter så tog det 2x5 dage at sejle til Canarieøerne, inklusive nogle vindstille perioder.

Bådene har ikke danske sejlmærker og numrene afspejler heller ikke byggeårene. 411-Graval er en racing med indenbordsmotor og 30-Orca er en

family med 6 hk-udenbordsmotor. 411-Graval har ældre lamineret kapsejls-storsejl, som er hærget af sydens sol. 30-Orca har ældre dacron-sejl, som klarer sig fint. Begge både har rullegenua.

Bådene er fastligere i lystbådehavnen i San Sebastian, som er La Gomeras hovedby, hvor færgerne fra Tenerife anløber. Thomas-411 og frue har bolig på land i San Sebastian, som de bruger i november til marts.

Ralf-30 og frue bruger deres båd som sommerhus i efteråret, julen og påsken: ”Den manglende ståhøjde er ikke et problem, for man er jo meget ude. Eneste problem er at køjerne er for korte til mine 1,90, så jeg optager forkøjen alene...” (De har også større båd i Østersøen, som de sejler i om sommeren).

KONTAKT ADRESSER

411-Graval Thomas email: JT-Berthold@gms.de.
30-Orca Ralf email: info@line17.de

I San Sebastian ligger der faktisk også en tredje Spækhugger, Iceberg, som er ejet af en ir-lænder. Han er dog blevet en ældre herre, så båden er sat til salg for ca. 100.000 kr. Den har ikke sejlet ret meget de sidste år, men er helt opdateret med ny indenbordsmotor (60 gangtimer). Interesserede kan se den på www.inautia.com.

Det koster ca. 10.000 kr. årligt at ligge i San Sebastian (med hækfortøjning).

Af Mads Fuglbjerg

Jeg har sejlet hele livet og voksede op i en Omega 42. Efter at have sejlet jolle siden jeg var helt lille og til at sejle 49er nu, kunne jeg også godt tænke mig en anden form for sejlads.

Jeg valgte at købe en spækhugger i efteråret 2021 sammen med min bror, fordi det var fedt at have noget sammen.

Jeg var nået til et tidspunkt i mit sejlerliv, hvor jeg godt kunne tænke mig en båd, der mere var beregnet tursejlads og hygge og ikke kun kapsejlads, som jeg har været vant til. Jeg så på flere forskellige klasser, men da jeg altid har været medlem i Aarhus blev det til sidst indlysende for mig, at det skulle være Spækhuggeren. Miljøet i Aarhus, med så mange både og på samme tid så mange unge som havde det hyggeligt sammen, gjorde udslaget.

Vi ser frem til at være en del af det fede miljø i lang tid og har allerede mens vi har renoveret båden henover vinteren mærket hjælpsomheden og interessen i klassen.

Spækhuggermolen i Aarhus.

Foto: Søren Due Olsen.



DM RESULTATER



Foto: Henrik Simonsen.



DM RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

Af redaktionen

SPÆKHUGGERMESTERSKAB

1971	Espergærde	8 deltagere	D 2	Hans Storm	HS
				Ulrik Storm	HS
				Mads Mørch	HS
1972	Espergærde	30 deltagere	D 33	Peter Bruun	ES
				Peter Bang Nielsen	ES
				Jan Persson	ES
1973	SSF	30 deltagere	D 33	Peter Bruun	ES
				Flemming Christiansen	SKS
				Jan Persson	ES

DS-KLASSEMESTERSKAB FOR SPÆKHUGGERE

1974	Mosedede	33 deltagere	D 44	Tom Carlsen	KDY
				P Trock-Jansen	KDY
				Peter Høegh	KDY
1975	Hellerup	32 deltagere	D 72	Jørgen Bojsen Møller	MØN
				Jakob Bojsen Møller	MØN
				Jens Thordrup	MØN
1976	Helsingør	34 deltagere	D 63	Poul Richard Høj Jensen	RKS
				Henrik Sørensen	RKS
				Steen Joost	RKS
1977	Kerteminde	23 deltagere	D 72	Jørgen Bojsen Møller	MØN
				Jakob Bojsen Møller	MØN
				Jens Thordrup	MØN
1978	Rungsted	43 deltagere	D 72	Jens Thordrup	MØN
				Henrik Søderlund	RKS
				Poul Haldager	MØN

DM RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

1979	Aarhus	40 deltagere	D 212	Niels Ditmar	NSK
				Flemming Risager	NSK
				Lars Jensen	NSK
1980	Sundet	28 deltagere	D 232	Eggert Schrøder	KDY
				Anker Schrøder	KDY
				Per Godtfredsen	ES
1981	Lynæs	26 deltagere	D 24	Kim Bruhn-Petersen	SKS
				Jesper Hørløck Jensen	ØSF
				P Jensen	SKS
1982	Vedbæk	38 deltagere	D 500	Lars Netterstrøm	SKS
				Palle Murmann	KDY
				Henrik Sørensen	KDY
1983	Egå	23 deltagere	D 24	Kim Bruhn-Petersen	SKS
				Roy Bruhn-Petersen	SKS
				Peter Bruun	ES
1984	Helsingør	25 deltagere	D 232	Eggert Schrøder	KDY
				Anker Schrøder	KDY
				Per Godtfredsen	ES
1985	Skovshoved	26 deltagere	D 33	Kim Bruhn-Petersen	SKS
				Lars Netterstrøm	SKS
				Klaus Lange	SS
1986	Horsens	30 deltagere	D 65	Peder Skogstad	SS
				Svend Aage Bauer	SS
				Bjarne Lindquist	SS
1987	SYC	25 deltagere	D 65	Peder Skogstad	SS
				Jens Bech	SS
				Bjarne Lindquist	ESØ
1988	KvS	38 deltagere	D 33	Klaus Lange	SS
				Bjarne Lindquist	ESØ
				Carsten Hørløck Jensen	SS



DM RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

1989	SSF	36 deltagere	D 17	Hans Erik Ortving	SS
				Bjarni Jensen	SS
				Henrik Almegaard Ohlsen	SS
1990	Rungsted	30 deltagere	D 33	Bjarne Lindquist	ESØ
				Klaus Lange	SS
				Carsten Hørløck Jensen	SS
1991	Aarhus Ss	22 deltagere	D 33	Bjarne Lindquist	ESØ
				Klaus Lange	SS
				Carsten Hørløck Jensen	SS
1992	KAS	33 deltagere	D 65	Peder Skogstad	SS
				Søren Due	SS
				Per Andersen	SS
1993	Svendb. SS	22 deltagere	D 65	Peder Skogstad	SS
				Søren Due	SS
				Jens Bech	SS
1994	Sundet	21 deltagere	D 65	Peder Skogstad	SS
				Søren Due	SS
				Per Andersen	SS
1995	Juelsminde	26 deltagere	D 123	Lars Røpke	HAS
				Søren Persson	HAS
				Kent Christensen	HAS
1996	Skælskør	22 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg	KvS
				Flemming Christiansen	SKS
				Per Godtfredsen	ES
1997	Fåborg	30 deltagere	D 142	Ib Schneider	SUN
				Lars Olsen	TS
				Thomas Taatø	BS
1998	Præstø	32 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg	KvS
				Flemming Christiansen	SKS
				Per Godtfredsen	ES

*Spækhuggerklubbens
Vandrepræmie til DM.
Foto: Henrik Simonsen.*

DM RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

1999	Lynæs	25 deltagere	D 264	Carl Petersen Thomas Nielsen Michael Toftelund	SSS SSS SSS
2000	Hellerup	30 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg Flemming Christiansen Per Godtfredsen	KvS SKS ES
2001	Aarhus	28 deltagere	D 264	Carl Petersen Thomas Nielsen Michael Toftelund	SSS SSS SSS
2002	Svendborg	25 deltagere	D 140	Jesper Bendix Sørensen Jesper Baungaard Jakob Pors Nielsen	ASK ASK DS
2003	SYC	20 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg Flemming Christiansen Per Godtfredsen	KvS SKS ES
2004	Lynetten	29 deltagere	D 238	Flemming Djernæs Kim Løndahl Nielsen Morten Timmermann	SYC SYC SYC
2005	Egå	22 deltagere	D 256	Hanne Skovbjerg Flemming Christiansen Per Godtfredsen	KvS SKS ES
2006	Kragenæs	21 deltagere	D 109	Jesper Andersen Søren Andersen Per Risvang	ASK ASK ASK
2007	Tårnbæk	27 deltagere	D 47	Lars Røpke Jacob Staal Martin G Hansen	HAS SSS FSK-F
2008	Fåborg	15 deltagere	D 109	Jesper Andersen Per Risvang Søren Andersen	ASK ASK ASK

DM RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

2009	Sletten	27 deltagere	D 229	Kaj Thomsen	FSK-F
				Lars Nielsen	FSK-F
				Thomas Nielsen	SSS
2010	Sundet	39 deltagere	D 431	Jens Erik Hansen	ASK
				Peter Hansen	ASK
				Henrik Vierø	ASK
2011	Aarhus	27 deltagere	D 109	Jesper Andersen	ASK
				Søren Andersen	ASK
				Per Risvang	ASK
2012	Vallensbæk	19 deltagere	D 225	Lasse Köhler	KDY
				Christian Carlsen Mohr	KDY
				Theis Faurholt Nielsen	DSK
2013	Kragenæs	14 deltagere	D 229	Lars Nielsen	FSK-F
				Kaj Thomsen	FSK-F
				Thomas Nielsen	SSS
2014	Nivå	25 deltagere	D 210	Jens Lillegaard	SS
				Lars Møller Nielsen	SS
				Ole Eskildsen	SS
2015	Aarhus	19 deltagere	D 74	Jesper Høeg	ASK
				Mathias Aggerbo	ASK
				Emil Toft	ASK
2016	Sundet	26 deltagere	D 109	Jesper Andersen	ASK
				Lars Nielsen	FSK-F
				Per Risvang	ASK
2017	Lynetten	25 deltagere	D 72	Jacob Bojsen-Møller	HS
				Jørgen Bojsen-Møller	HS
				Anders Friis	SES
2018	Kvindelig Sejlkl. / København	31 deltagere	D 135	Peder Skogstad	SS
				Søren Due Olsen	SS
				Bjarne Lindquist	ESØ

DM RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB

*DM 2018 Kvindelig Sejlklub.
Sejlklubben København.
Foto: Henrik Simonsen.*

2019	Aarhus	20 deltagere	D 109	Jesper Andersen	ASK
				Søren Andersen	ASK
				Per Risvang	ASK
2020	Hellerup	29 deltagere	D 410	Lasse Köhler	KDY
				Christian Carlsen Mohr	KDY
				Theis Faurholt Nielsen	DS
2021	KAS	28 deltagere	D 63	Finn Heiden	SS
				Jesper Høegh	SS
				Per Stochholm	SS

DM RESULTATER DANSK SPÆKHUGGERKLUB



NYTTIGE ADRESSER

Foto: Henrik Simonsen.





DEN
266

DEN
208

DEN
143

DEN
123

135

51

104

DEN
105

DEN
109

Af redaktionen

SPÆKHUGGERKLUBBENS HJEMMESIDE

www.Spaekhugger.dk

Her finder man stort set alt, hvad der er værd at vide om Spækhuggeren.

- Nyheder
- Kapsejlads
- Kalender
- Køb og salg
- Teknik
- Stort arkiv med mange billeder tegninger tidligere spækhuggerbog m.m.
- Bestyrelsen, navne og adresser

FACEBOOK

- Spækhuggerklubben
- Spækhuggersejlerne i Svanemøllen
- Spækhuggersejlerne i Århus
- Spækhuggersejlere i Smålandsfarvandet

PETER BRUUN BÅDEBYGGERI

Munkegårdsvej 14b

3490 Kvistgård

Tlf 49139038

PIRATFABRIKKEN

Renovering, beslag og aptering

Per Risvang

Bøgekildevej 17

8361 Hasselager

Mobil 20997387

Mail piratfabrikken@stofanet.dk

VEJRTJENESTER

www.DMI.dk

www.YR.no

www.WeatherPro.dk

APP-BASERET NAVIGATION

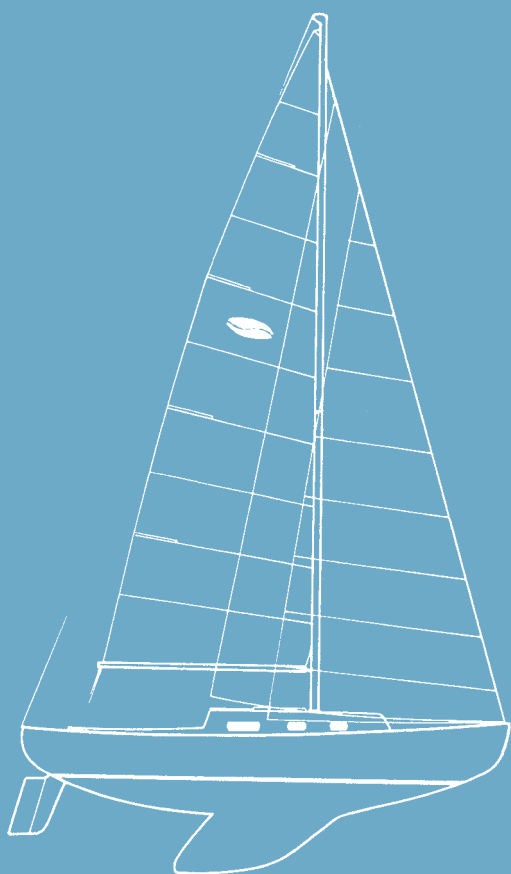
Navionics-Boating

Krak til søs

NYHEDER TIL SEJLERE

www.minbaad.dk

www.baadmagasinet.dk



SPÆKHUGGERKLUBBEN

