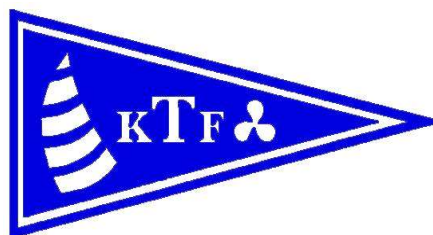


Bladet



Årgang 4

Marts 2004



Fra klubhuset – En hyggelig aften med Frederik og besætning

Kastrup Tursejler Forening

Stiftet 21. Oktober 1994

www.kastruptursejler.dk

Tilsluttet: Dansk Idrætsforbund - Dansk Sejlunion - Østersøkredsen,
SAMKAS, Foreningen Flakfortet og Kastrup Tårnby Idrætssammenslutning

Kastrup Tursejler Forening
Hermed indkaldes til ordinær generalforsamling
Fredag d. 16. April kl. 18.00
Klubhuset - Campingbygningen Amager strandvej 285

Ifølge vedtægterne følgende dagsorden:

- 1. Valg af dirigent**
- 2. Bestyrelsens beretning for det forgangne år.**
- 3. Forelæggelse af regnskab for det forgangne år, samt budget for det kommende år.**
- 4. Behandling af indkomne forslag.**
- 5. Fastsættelse af kontingent.**
- 6. Valg af formand i ulige år.**
- 7. Valg af næstformand i lige år.**
Niklas Joensen på valg - modtager genvalg.
- 8. Valg af kasserer i ulige år.**
- 9. Valg af sekretær i lige år.**
Mona Ekstrøm på valg - modtager ikke valg.
- 10. Valg af bestyrelsesmedlemmer, 2 i lige år og 1 ulige år.**
Ulrik Severin på valg – modtager genvalg.
Frank Ekstrøm på valg – modtager ikke valg.
- 11. Valg af 2 suppleanter til bestyrelsen for 1 år.**
- 12. Valg af 2 revisorer for 1 år.**
- 13. Valg af 1 revisorsuppleant for 1 år.**
- 14. Eventuelt.**

Efter generalforsamlingen er der spisning
(Skipperlabskovs med tilbehør) Pris 35,- kr. pr. person
Tilmelding til spisning inden mandag d. 13/4 på liste i klubhus.
Eller til Lone og Niklas på tlf. 32527675

DRIFTREGNSKAB 2003

INDTÆGTER

<i>Kontingenter</i>	52.650,00
<i>Salg i klubhus</i>	49.402,00
<i>Generalforsamling</i>	126,00
<i>Afriggerfest</i>	1.148,81
<i>Julearrangement</i>	3.970,00
<i>Bankospil</i>	1.695,00
<i>Salg af emblemer</i>	30,00
<i>Salg af emblemer</i>	20,00
<i>Renteindtægter</i>	3.201,93

INDTÆGTER I ALT **112.243,74**

UDGIFTER

<i>Kontingenter</i>	15.266,00
<i>Arrangementer</i>	620,00
<i>Møder</i>	1.975,00
<i>Nivåtur</i>	498,00
<i>Sankt Hans</i>	153,75
<i>Standerhejsning</i>	251,95
<i>Pinsetur</i>	260,00
<i>Fisketure</i>	695,05
<i>Ven træf</i>	350,00
<i>Standernedhaling</i>	142,00
<i>Porto mv.</i>	4.819,25
<i>Vimpler og standere</i>	21.587,50
<i>Diverse</i>	411,50
<i>Driftudgifter klubhus</i>	6.398,10
<i>Klubblad</i>	4.344,00
<i>Gaver</i>	996,40
<i>Administration</i>	1.089,20
<i>EDB omkostninger</i>	900,00
<i>Forsikringer</i>	3.208,23
<i>Stempel og gebyr</i>	3.447,09
<i>Tab på slettede medlemmer</i>	3.146,25
<i>Afskrivninger</i>	31.650,00

UDGIFTER I ALT **102.209,27**

RESULTAT **10.034,47**

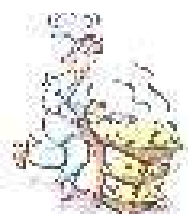
KASTRUP TURSEJLER FORENING
STATUSOPGØRELSE 31/12 2003

AKTIVER	Anlægs/omsætningsaktiver:	
	<i>Inventar</i>	136.089,61
	<i>Afskrivninger inventar 1999-2003</i>	-126.600,00
	<i>Varelager</i>	5.085,50
	Anlægs/omsætningsaktiver i alt	14.575,11
	Beholdninger:	
	<i>BG Bank</i>	113,32
	<i>Skandia Bank</i>	200.313,96
	<i>Kasse</i>	933,77
	Beholdninger i alt	201.361,05
AKTIVER I ALT		215.936,16
PASSIVER	Egenkapital	
	<i>Formue</i>	195.106,69
	<i>Overført årets resultat</i>	10.034,47
	Egenkapital i alt	205.141,16
	Gæld	
	<i>Codan kontingent</i>	4.045,00
	<i>Depositum (nøglekort)</i>	6.750,00
	Gæld i alt	10.795,00
PASSIVER I ALT		215.936,16

Ovenstående regnskab er fundet korrekt ifølge bilag.
Giro-, Bank- og kassebeholdning er konstateret tilstede.

Kastrup den 21-01-04.

 Tommy Johansen/Revisor	 Kjeld Grun/Revisor	 Lone Joensen/Kasserer
---	---	--



*Husk hver Søndag har
vi stor buffet til kun kr.*

95,-

*Bordbestilling er en
god idé*



Havudsigt, folkelig stemning og store retter til små penge er blot nogle af Lynettens specialiteter.

Her kan De få store stykker smørrebrød for kun **kr. 20,-** pr. stk., lune frokostretter, hjemmelavede Hamburgere med en bøf på hele 250 gram.

Kig forbi med bil, bus eller i egen båd og få en oplevelse, der ikke kun tilfredsstiller maven, men også sanserne.

Bus nr. 48 har endestation ved Lynetten.

RESTAURANT LYNETTEN

REFSHALEVEJ 200 Tlf. 32571708



”Gør-det-selv på båden”

Et nyt og aktuelt foredrag af HEMPEL tirsdag d. 23. marts 2004 kl. 19.00 i Lynettens nye klubhus.

Vi taler reparationer af fribord, dæk, om læ og bundmalinger.

Fra kl. 17.00 serverer restauratøren dagens ret: Svinekam mod betaling og tilmelding til køkkenet på telefon 32571708. Man kan blive siddende ved bordet og høre foredraget, da vi har åbnet foldedørene mellem Lagunen og Bestikket.

Kom og vær med, foredraget er gratis.

Inge Grandahl Andersen
Breddekoordinator i Østersøkredsen

Fra ”Colijnsplaat” I Holland til ”Kastrup” I Danmark



Forord:

Fortælling om privat handel med Nauticat 35 ved navn ”Orca”, købt af Carl Crikemann Belgien, hjemme-hørende i Antwerpen men med havneplads i Colijnsplaat Nordbeveland Holland, samt hjemsejls via Nordsøen og Kieler kanalen til Kastrup. ”Orca” er det Latinske navn for Spækhugger eller dræberhval og vi har selvfølgelig bibeholdt navnet til båden.

Søndag d. 17/3-2002.

Kl 07.50 Taxa til lufthavnen. Vi skal med en flyver til Amsterdam Kl. 08.45. Vores bagage vejer 40kg for meget, men bliver kun noteret for 20 kg og skal betale 1125,- kr. for overvægt.

Vi lander i Amsterdam kl. 09.50. med lidt hurtighed kan vi lige nå toget til ”Goos”. Vi skynder os til transportbåndet hvor kufferterne kommer fra flyveren.

Her venter vi noget tid, der kommer mange kufferter, men ikke vores? Der kommer en mand og spørger om vi ikke har fået vores kufferter endnu, hvilket vi svarer nej til. Han tager vores billetter og vil gå med dem. Det går Henrik ikke med til, nej giv mig billetterne, du kan huske billetnumrene!! Manden går sin vej og vi hører ikke mere

til ham.

Efter endnu et stykke tid bliver Henrik urolig, tænk hvis bagagen er blevet væk!! Han sender mig hen til informationen for at efterlyse vores bagage, her får jeg oplyst at kuffertslæberne har glemt at tømme hele flyet, så der er stadigvæk mere bagage i flyveren. Denne er man ved at tømme og om ca.10 minutter vil bagagen komme ned til båndet.

Vores tog er selvfølgelig kørt for længe siden, så vi skal tjekke, hvornår det næste går. Det gør Henrik, mens jeg passer på bagagen. Bagagen består af to sportstasker, en meget stor taske (her kan være lige så meget som i to til tre sportstasker), en stor vandre rygsæk og en grøn hånd kuffert. Henrik kommer tilbage og oplyser at der er en halv time til toget kører, vi skiftes til at gå på toilettet og derefter går vi ned til toget.

Toget har to etager, vi sætter os nederst, der kan vi bedre holde øje med vores bagage. Togturen til "Goos" tager et par timer og da vi kommer til stationen står Carl Crikemann og venter på os. Vi får bugseret bagagen ud til hans bil og kommer endelig af sted mod "Colijnsplaat". Køre turen tager ca. 20 minutter.

Da vi er kommet ned i båden, gennemgår Henrik og Carl endnu engang de forskellige instrumenter, motorer, el installationer, o.s.v. Det viser sig at Carl ikke, som lovet, har repareret de ting som han skulle!!! Radioen, dækslys, ankerlys virkede ikke. Vindmåleren, som han havde lovet at få til at fungere virkede heller ikke. Carl havde sagt at han ville fjerne sine personlige ejendele, men han havde stort set fjernet alt!! Søkortene, som han havde lovet at vi måtte få, ville han også have med. Henrik spurgte om ikke vi måtte købe dem, hvorpå han lod dem blive.

Vi blev enige om at tage en tur ud og sejle, hvilket vi gjorde. Hjemmefra havde vi undersøgt overnatnings mulighed i byen, men ville selvfølgelig helst sove i båden, vi fik en hjemmelavet nød nøgle til cockpit lugen, ingen originale nøgler, Carl Crikemann havde jo heller ikke fået nogen penge endnu?

Kl. 19,00. kørte Carl hjem, efter at han og Henrik havde aftalt, at han kom og hentede Henrik kl. 13.00. næste dag.

Vi gjorde klar til at blive i båden, da vi havde gjort det gik vi op i "Yacht klubben" og spiste noget dejlig mad, herefter hjem til "Orca" og sove for første gang. Henrik sov ikke så godt, mens jeg derimod, snorkede så jeg selv en gang imellem vågnede.

Mandag d. 18/3-2002.

Vi stod tidligt op og spiste morgenmad, som bestod af to sandwich fra dagen i forvejen og en kop the, Henrik kunne selvfølgelig ikke vente med at komme i gang med at inspicere båden, så mens vi spiste "hoppede lopperne" i bagdelen på ham, så han næsten ikke kunne sidde stille.

Radioen blev hurtigt lavet, der var en sikring i radioen som var brændt over.

Hvis du går ned og handler mad og drikke, så begynder jeg at chekke op på det som ikke er i orden sagde Henrik til mig. Ok. Jeg gik ned og handlede og var lidt muggen over, at vi ikke kunne gøre det sammen, men på den anden side kunne jeg også se, at vi jo skulle gøre "Orca" klar til at sejle.

Carl kom kl. 13.00. og Henrik fortalte ham endnu engang om alle fejl og mangler på båden, Carl sagde bare "it works yesterday" og da Henrik blev ved med manglerne sagde Carl "Du yoo vont to bay the boot" (Carl er Belgier 64 år). Det var bare så frækt, jeg stod nede i pantryet og tænkte, hvornår eksploderer Henrik!!! Det gjorde han ikke!!!! Han forklarede bare stille og roligt til Carl, at han jo havde ansvaret for mig og at vi skulle sejle via Nordsøen til Danmark, så det var vigtigt at båden var i orden.

Henrik og Carl tog til Antwerpen, for at afregne båden. Jeg blev på båden, som trængte til en rengøring. Henrik skulle være væk 5 - 6 timer, så jeg havde masser af tid.

Kl. 18.00. ringede Henrik og fortalte at nu var han blevet sat at i "Goos" den nærmeste større by med supermarked, nu havde han simpelt hen fået nok af Carl (han var blevet for meget) så nu skulle han lige handle mere mad og drikke varer, så ville han komme hjem bagefter. For øvrigt, sagde han at, Carl lige har ringet og han havde opdaget at Henrik havde glemt at få nøglerne til båden. Så de to har begge været lige forvirrede!!!! Henrik har højst sand-synlig været så tosset på Carl, at han ikke har tænkt særligt klart. Nå, men Carl skulle komme tirsdag kl. 13.00. med nøglerne. Aftensmaden blev "Kalkun i karry" derefter en kop the og på hovedet i seng.

Tirsdag d. 19/3-2002.

Tidligt op og hurtig morgenmad, Henriks "lopper hopper", Han går i gang med de udvendige reparationer og jeg fortsætter indendørs. Tiden går klokken slår!!!

Carl kommer ved 13.00. tiden, spørger hvad Henrik laver oppe i masten og tilføjer igen "but it has working", for øvrigt ville han gerne have den ene 220 volt forlænger ledning, for den har vi jo ikke brug for mere, Henrik spørger efter et flag til båden og Carl finder et gammelt udslidt Belgisk EU flag på 30cm x 40cm i sin bil som vi gerne må få.

Som respektable folk, bliver han selvfølgelig inviteret på en cola. Vi håber begge at han går hurtigt igen!!!, hvilket han heldigvis også gør.

Om eftermiddagen tager vi over og får diesel på båden, bagefter tager vi en tur ud og sejle. Jeg styrer og Henrik undersøger alle instrumenter om de virker. På et tidspunkt opdager Henrik, at jeg er sejlet ind på meget lavt vand et sted, hvor man ikke må sejle men heldigvis har der lige været højvande. Så tungen lige i munden, og hold godt fast så du ikke falder ved evt. grundstødning. Det skete heldigvis ikke! Vi kom ud på dybt vand igen. Jeg opdagede at det store kompas i cockpitet ikke fungerede og fortalte det til Henrik, som måtte erkende at det var rigtigt. Pris for nyt Ca. 7-8000.00 kr. så det blev et lille pejlekompas til 400.00 kr.

Aftensmaden blev "spagetti og kødsovs". Mens vi drak the, aftalte vi at vi skulle sejle næste morgen Onsdag.

I løbet at aftenen begyndte det at storme, rigtig storme, Henrik var oppe på dækket for at ryge en cigaret og han var ved at blæse over bord. Stormen fortsatte hele natten.

Onsdag d. 20/3-2002.

Onsdag blev en ventedag, hvor vi håbede på at blæsten skulle lægge sig. Henrik opdagede at Eberspæcheren nu ikke virkede!

Om morgenen da frøken Hov skulle putte med hr. Hi Hi blev fru Eberspæcher muggen og stoppede med at varme. Så ikke noget put! Henriks lopper hoppede, så han måtte ud af sengen og finde ud af, hvad der var galt. Efter mange timers arbejde fungerede Fru Eberspæcher.

Jeg handlede mere mad ind og Henrik fiksede flere ting ved båden. Han var nede i

havne shoppen og handle redningsveste,

kompas, livliner, tov, lygte, dimsedutter til alle mulige ting o.s.v.

Jeg fortsatte rengøringen under sengen i agter kahytten, det var en større opgave, der skulle meget vand til. Aftensmaden bestod af "salat, kartofler og steak" derefter the og godnat.

Torsdag d. 21/3-2002.

Torsdag fortsatte som Onsdag, reparationer og rengøring.

Aftensmaden blev "Kartoffelmos og gullasch uden kulør til at give farve"

Det blæste 4 – 5 Beaufort i de stille perioder, så Henrik ville ikke sejle.

Fredag d. 22/3-2002.

Vejret blev bedre i løbet at dagen. Vi fordrev tiden med at gå i bad, handle lidt og nusse, pusse om båden.

Vi aftalte at vi ville sejle i morgen lørdag og gjorde os klar til det.

Da vi spiste aftensmad, som bestod af "skruer og kødsovs" gik lyset sig en tur?

En rigtig Mandags båd, som bare ikke ville af sted til Danmark!!

Henrik i gang med værktøj og ledninger, hvad er galt?

Vi kommer ikke af sted i morgen, elektriciteten skal virke sagde Henrik.

Hans humør var ikke i toppen og når det ikke er det, er det bare med at holde mund og deltage, når han vil have det. Så det gjorde jeg – gør lige dit gør lige dat og sådan var så det, elektriciteten skulle jo fungere, så vi kunne sejle. Der blev arbejdet på højtryk til kl 23.00. så knækkede filmen for Henrik og det blev sengetid.

Lørdag d. 23/3-2002.

Tidligt op og hurtig morgenmad.

Vi gik til Havneshoppen og købte for? kr. ledning, pærer, sikringer og hvad det nu hedder. Tilbage til båden, hvor der blev arbejdet på højtryk.

Ved 16.00. tiden var vi klar til at sejle. Vi sejlede ud til "Rompoit Sluis" sluse, hvor vi kl. 19.00. lagde til kaj for natten.

Vi gik en tur udover stormflods diget, så vi kunne se Nordsøen. På vej tilbage blev vi enige om at gå en tur hen til slusen, så vi kunne se, hvordan den fungerede. Der var nok mest mig, som skulle se slusen, Henrik har jo set mange sluser. Tilbage til båden, vi er i gang med at spise restemad fra en af de andre dage, udenfor kommer der to mænd, som gerne vil ombord, de præsenterer sig som toldere. De kommer om bord og vil se vores pas, hører hvor vi kommer fra og om vi har noget at fortolde, cigaretter, sprut? De kan se at båden kommer fra Antwerpen og der kan man købe told varer.

Søndag d. 24/3-2002.

Kl. 06.45. Er vi klar til at sejle igennem slusen.

Vi sejlede hen mod slusen, Henrik prøvede at kalde på radioen, men ingen reagerede! Vi ventede og lysene ved slusen begyndte at blinke, efter et stykke tid skiftede lyset og porten til slusen begyndte at gå til side. Da vi sejlede fik jeg instrukser på at gå op på dækket foran og prøve at få tovet omkring en ring, så vi kunne holde os fast til siden i slusen, Henrik gjorde det samme bag til.

Jeg strammede selvfølgelig så meget at bogsprydet foran røg ind i sluse væggen og blev skævt. Vi fik dog båden til at ligge stille mens porten vi kom ind af lukkede sig. Der blev fyldt en del vand ind i slusen og da der var nok, åbnede den anden port sig så vi kunne sejle ud i Nordsøen.

Vi havde lagt ruten i søkortet og på GPS'eren. Afsted var det bare og vi sejlede derudaf. Båden gyngede godt, det var lidt "sjove" bølger!!!!

Det så ud til at teknikken på båden virkede, Henriks tryllekunstner og magiske hænder havde virket!!!!

Der gik ikke ret lang tid før Elle begyndte at blive lidt utilpas. Det blev værre og værre, til sidst måtte jeg prøve med en søsygepille. Jeg blev træt og sløv så "godnat".

Da jeg havde sovet et stykke tid, blev det bedre.

Teknikken virkede og det hele så lovende ud. Om eftermiddagen, begyndte problemerne, der blev vrøvl med autopiloten, Henrik prøvede alt muligt, men det virkede ikke. Der var ikke andet at gøre end at håndstyre efter kompasset. Jeg blev sat til at styre, mens Henrik rodede med autopiloten.

Der blev lavet mange forsøg for at finde fejlen og på et tidspunkt mente Henrik, at det var pipelines eller elkabler på havbunden, som var skyld i miseren. Disse var der en del af i det område vi sejlede i.

Kl 13.00. bliver vi sejlet op af en hurtigtgående gummibåd tilhørende et Hollandsk kystvagt skib, han sejlede op på siden af os i læ og spurgte hvor vi kom fra, vi fortalte at vi kom fra Rompoit Sluis og var på vej til Scheveningen, han ville ikke en gang se papirer, men han havde nok også snakket med Tolderne nede fra Rompoit Sluis. Det viste sig at gummibåden kunne sejle direkte op i agten på Kystvagt skibet.

Kl. ca. 14.00 satte vi kurs mod Scheveningen havn og ved 15.00 tiden lagde vi til kaj. Henrik sonderede lige og fik fat i "Havnefogden" som fortalte hvor vi kunne få strøm og vand og de aftalte at vi kom op på havnekontoret senere for at betale havneleje. Imens ordnede jeg "Salonen", dvs. slukkede instrumenter, lagde søkort på plads, redningsveste, kikkert, vores lille kompas, puder, tøj o.s.v. blev lagt på plads.

Henrik vaskede båden for skidt og saltvand, sikrede at fortøjningerne var sat rigtigt.

Vi gik en tur op for at betale havneleje og for at finde ud af hvor toiletter og skraldespande var. Der havde været et sejl stævne, så der var en masse sejlere på havnen, der var sådan lidt "Hellerup/Skovshoved" over dem! Vi spiste aftensmad i vores "salon" og sad og nød udsigten ud over havn og by. Der var lys over alt og stemningen hos os var dejlig, vi nød bare at sidde og se ud på livet, stjernerne og månen!!!!

Vi lagde planer for næste dag og plottede waypoint ind på søkort og G.P.S'eren.

Så til køjs og sove så vi var friske næste dag.



Mandag-Tirsdag d. 25-26/3-02.

Næste morgen sejlede vi tidligt i en skøn solopgang. Vi ville gerne nå så langt som muligt. Min søsyge var forsvundet og vi sejlede derudaf.

Eftermiddagen gik hurtigt og vi sejlede med ca. 6-7 knob i timen, hvilket var en ok fart.

Ved 16.00 tiden var vi i nærheden af Den Helder som var vores bestemmelsessted her skulle vi ændre kurs, men Henrik foreslog at vi sejlede videre og tog til Borkum. Her ville vi så ankomme kl. 03.00 om natten. Jeg sagde ok, men var ikke meget for det, jeg skulle ihvertfald ikke styre. Henrik var indforstået med at han skulle styre, han vidste godt at jeg ikke kan se om natten. Han sagde, bare vi kommer lidt videre, vi var nemlig lidt bagud med tid. Vi sejlede og i tussmørket styrede jeg stadigvæk, det var ok. Henrik tjekkede ruter og planlagde strategier!! Han spurgte hele tiden om det var ok at styre, hvilket det var.

Trawlerne begyndte deres fiskeri og der var en del af dem. Trawlere skal man holde sig langt væk fra, så langt væk som muligt, det ville ikke være rart at komme ind i deres wirer. Henrik overtog styringen og jeg lagde mig til at sove, jeg var træt bare ved tanken om at vi skulle sejle mange timer endnu og så i mørke.

Kl. 23.00 vågnede jeg igen og Henrik var i godt humør, "godt op at køre" nu sejler vi bare derudaf. Vi gjorde klar til at gå ned i dæksalonen og styrer der fra. Henrik underviste mig i lys på havet om natten. Fik mig til at prøve at styre efter et bestemt lys, det gik fint. Til sidst blev jeg mere tryk og havde ikke noget mod at styrer så han også kunne hvile lidt. Vi styrede og hvilede på skift og da vi kom til i nærheden af Borkum fortsatte vi bare. Vi så endnu en solopgang, hvilket betød at vi nu havde sejlet i 24 timer i træk. Vi var seje og lidt høje af træthed, så vi fortsatte videre.

Kl 11.00. oppe i Helgoland Bucht begynder et stort Tysk kystvagt fartøj at følge os, jeg kalder på Henrik, som hviler sig og han fortæller at det nok ikke vare længe før der bliver sat en gummibåd i vandet.

Ganske rigtigt, der bliver sat en båd i vandet, åden er lang tid om at komme hen til os, vi sænker farten og holder kursen. Det viser sig at gummibåden er mindre, med en lille motor plus 4 personer ombord, to kystvagt folk entrer Orca for at se

papirer og få oplysninger om hvor vi kommer fra og hvor vi agter at tage hen, de er flinke og høflige, så ingen problemer der!

Kl. 14.00-15.00 var vi ved munden af "Elben", vi var ligeglade med "Ebbe og Flod" "Tidevand" "Høj eller Lav" vande vi sejlede bare, vi ville nå "Brunsbuttlet" inden aften.

I starten gik det fint, det var bare med at følge sømærkerne, da vi kom forbi Cuxhaven, begyndte vi at få modstrøm, vandet var ved at forlade "Elben" det vil sige at vores "Log" viste op til 7,5 knob gennem vandet, men vi sejlede kun 1,3 knob over grunden. Henrik ringer til Frederik i Danmark for råd om det kunne svare sig at lægge til i Cuxhaven, fortsæt til Brunsbuttlet var rådet. De store skibe viste ingen hensyn, de sejlede deres ruter og lavede hækbølger som sammen med strømmen lavede store søer på kryds og tværs, det var vores problem at komme af vejen.

Henrik knoklede som en gal, styrede konstant på rattet for at holde båden væk fra de store skibe som sejlede forbi. Sådan fortsatte vi i mange timer. Ved 21.00 tiden om aftenen gik det bedre og der var mindre strøm på Elben. Vi kunne se "Brunsbuttlet" foran os. Ca. 4 sømil fra havn, kl. var 22.00 om aftenen, vi havde sejlet 40 timer og motoren gik i stå, den ville bare ikke mere. Jeg fik besked på at styre efter "Ticklers" på forsejlet, så kunne vi jo krydse op til Brunsbuttlet imens Henrik prøvede at kalde over radioen efter hjælp, der var ingen som svarede. Han åbnede for motoren prøvede at starte den uden held, han sprayede Deodorant i motoren, hvilket han havde haft held med i et andet tilfælde, det hjalp bare ikke nu.

Vi lå lige i trafikruten til og fra havn, så der kom mange skibe forbi, ligeledes kom der en del "Bugserbåde" dem prøvede vi at signalere til, at vi havde brug for hjælp, de sejlede forbi uden at tage sig af os. En signalerede til os at vi ikke måtte ligge der hvor vi gjorde. Det vidste vi sådan set godt! Så forsvandt vinden og vi lå lige ved siden af slusen, når slusen lukkede vand ud blev vi ført længere ind mod bredden. Til sidst smed vi anker 100m øst for slusen.

Efter et stykke tid fik Henrik endelig kontakt over radioen med "slusevagten" og han spurte om vi havde brug for hjælp, hvilket vi svarede ja til. Der gik yderligere en ½ time før der kom en lods båd, som bugserede os gennem slusen og ind i Brunsbuttlet Yacht Hafen.

Vi var trætte, så bare i bad og så lidt mad. Sove, Sove, Sove !!!!!!!!!!!!!!!

Onsdag d. 27/3-2002

Dagen efter fik vi fat i noget dieselolie og fik båden startet, men Henrik syntes ikke at den gik helt godt. Ved bunkerstedet talte Henrik med den ansvarlige for stedet og han kendte en, som vidste alt om dieselmotorer. Han ville komme ved middagstid, da han kom tjekkede han motoren igennem men der var ikke noget galt. Han ville ikke have noget for det, Henrik gav ham lidt penge og tilbød ham en "Carl Crikemann" øl, efter han var gået stod der stadigvæk en halv øl, som han ikke havde drukket.

Det viste sig at øllen var to år for gammel, senere da vi var kommet hjem og skulle en tur til "Flakfortet", syntes Henrik at vi skulle drikke de sidste to øl fra "Carl Crikemann". Jeg trak dem op og de lugtede temmelig meget af Humle, hvilket jeg sagde til Henrik, han tog en ordentlig tår, hvorpå han så meget forkert ud i hovedet og spyttede øllet ud "Føj for pokker" sagde han. Vi kikkede på datoen for udløb og det viste sig at de var to år over sidste salgsdag.

Henrik har haft store kvaler siden fordi han tilbød manden, som efterså vores motor i "Brunsbuttlet" en alt for gammel øl!!!!

Vi sejlede fra Yacht Hafen i Brunsbuttlet ind i Kielerkanalen som er 58 sømil lang og der må lystbåde kun sejle om dagen og i klart vejr, vi vidste at vi ikke kunne nå hele vejen igennem, da det var hen på eftermiddagen vi tog af sted. Ved tusmørke tid sejlede vi ind i Gieselau kanalen. Vi lagde til oppe ved slusen, spiste noget mad og gik tur i "Fuldmåneskin" nød at kunne slappe lidt af.

Torsdag d. 28/3-2002.

Næste morgen ville vi tidligt af sted, men da vi vågnede var det tæt tåge og rimfrost, vi prøvede at sejle ud men det var umuligt at se noget som helst, så der blev lagt til igen. Kl. 11.00 lettede tågen så meget at vi kunne sejle videre.

Om eftermiddagen nåede vi slusen og der var ventetid før vi kunne komme igennem. Da vi kom ind i slusen og ventede på at komme ud på den anden side, skulle vi nå at betale for at komme igennem og vi skulle sørge for at båden blev hvor den var. Henrik sendte mig op for at betale, jeg tænkte ,hvad har han gang i!!! Jeg skulle op af en stejl stige flere meter op og da jeg havde betalt skulle jeg ned igen. Jeg var nær aldrig kommet ned puuu haaa !!!

Jeg kunne jo godt se det fornuftige i at det var Henrik som tog sig af båden, det havde jeg slet ikke kunne styre.

På den anden side af slusen i Holtenu lagde vi til og provianterede, det tog os et par timer.

Vi var enige om at vi igen ville sejle om natten, så vi kunne komme hurtigt hjem.

Vi sejlede ud fra havn ved 18.00 tiden og da vi havde sejlet lidt syntes vi det var lidt for diset til at vi ville sejle om natten, derfor sejlede vi til nærmeste havn, Laboe i udmundingen af Kieler fjorden og lagde til der.

Sov til kl 3.00 om morgenen stod op ,vejret var klart så afsted med os, vi skulle nå "Kastrup" så hurtigt som muligt.

Fredag d. 29/3-2002.

Vi sejlede 5-6 knob i timen der var langt hjem, vi skulle forbi Femern, Lolland, Falster, Møn, Køge bugt o.s.v.

Om aftenen var vi i "Køge bugt", der var ikke meget at styre efter om natten i "Køgebugt" Henrik skulle hvile lidt og jeg skulle styre efter kompasset og en kurs.

Det var stjerneklar himmel og jeg fandt den tydeligste stjerne på himmelen (Nordstjernen), den sejlede jeg efter, det var lettere end kurser og kompas.

Ved "Drogden" begyndte motoren igen at blive mærkelig, lydene derfra var ikke "gode". Vi fortsatte og håbede at vi bare kunne nå "Kastrup" havn.

Lidt ud for Dragør kom der et stort fragt skib og dets bølger/efterdønninger lavede så meget ravage at motoren gik i stå. Henrik fik startet igen og vi listede videre, da vi kom ud for fyret ved "Kastrup" havn ville motoren næsten ikke mere, men ved miraklernes hjælp kom vi i havn kl.23.00. Afriggede og Henrik havde håbet på at vi var kommet lidt tidligere hjem, så han kunne ha' fået øller med "Gutterne" fra havnen. Han havde ikke drukket i de sidste 14 dage, han måtte "nøjes" med at drikke en øl med sin Kæreste, hvilket også var ok.

Båden lå endelig i "Kastrup havn" vi havde været 14 dage om at komme fra Colijnsplaat til Kastrup.

Elsebeth og Henrik (ORCA)

Historien om Flakfortet...



Goddav - mit navn er Cecilie, Cille eller bare Celie - ja jeg er så galt blevet kaldt Helmut, for et eller andet skulle man jo sætte mig i forbindelse med, men kære sejlere for det første er Helmut et spøgelse og det vil jeg ganske bestemt mene at jeg ikke er blevet endnu. Kært barn har jo mange navne. En opfordring om at skrive lidt om Flakfortet - jo hvorfor ikke. Der var jo mange sejlere der igennem mange år besøgte Flakken, en opfattelse om at de kendte øen på godt og ondt. Man havde jo læst lidt hist og pist, gang på gang hørte jeg, efter at de havde været med mig på ørundtur, at der var rigtig meget de ikke viste. Tænke sig at det engang har hørt under betegnelsen "Danmarks største arbejdsplads" grebet ind i vores daglige liv, flyttet bropæle, sorg og glæde, det var ikke bare et forsvarsværk for at beskytte vores hovedstad eller vort land, nej det afspillede et politisk rollespil om det nu var højre eller venstre der sad på magten. En enevældig monark der måtte bruge alliancer for at holde på den rigtige hest, et nederlag hvor vi tabte Sønderjylland. Københavns befæstning blev udbygget efter "Hærloven" af 1909, dels forbedrede man de eksisterende forsvarsværker og dels byggede man Saltholms og Kongelunds batterierne, Dragørfortet og Flakfortet. For at begynde med begyndelsen af opførelsen af Flakfortet må vi begynde med Prøvestensfortet det glemte søfort, for der er rigtig mange der ikke ved at det eksistere. Det er et af verdens ældste betonbyggeri, det ældste er vist nok Pantheon (27 f.Kr. af Augustus) i Rom. Prøvestensfortet blev opført i 1859 til 1863, nogle år efter det blev opført forstærkede man det med to meter tykke mure. Da man ikke kunne bruge fortet mere til militær formål, forsøgte man at springe fortet væk, men det lykkedes ikke. Idag er maskinhallen til olietankerne opført midt i det gamle fort, men det er nogenlunde intakt. På hovedindgangen sidder det kongelige navnetræk fra 1860, fantastisk at det ikke er blevet fjernet eller stjålet endnu. Derfor besluttede man at opfører Flakfortets sænkekasser i armeret beton, det var som sagt første gang man udførte denne metode. Middelgrundsfortet sænkekasser er delvis opført i tømmer, men frygtede senere at sænkekasserne ville blive angrebet af pæleorme. En pæleorm er en musling, der er berygtet for at bore lange gange i bolværkstræ og træskibe. Man fatter ikke mistanke om dyrets aktivitet før træet smuldre og byggeriet styrter sammen. Pæleormens aktiviteter har gennem tiderne medført store katastrofer. I 1730 oversvømmedes store områder af Holland fordi dele af de livsvigtige dige - og slusesystemer var ædt op af pæleorme. Derfor besluttede man i 1980'erne at opfylde

voldgraven omkring fortet. Middelgrundsfortet har været verdens største kunstige ø på 35.000 m², opført i 1880 til 1884 på en vanddybde på 7 meter.

Flakfortet er på 30.000 m² og har været den andenstørste kunstige ø i verden, dengang det blev opført i 1910 til 1914 på Saltholms Flak. Ordet Flak har intet at gøre med den fra 2. verdenskrig kendte betegnelse for antiluftskyt, det er et gammelt sø - mandsudtryk for "flad". Fladt vand betyder simpelthen lavvandet og lavvandet var der på Saltholm Flak, kun 3-5 meter dybde. Det ville forhindre større skibe i at nærme sig fortet og samtidig gøre opførelsen lettere. Herfra kan de to sejlrender øst og vest om Saltholm bestryges og den vestlige sejlrende "Hollænderdybet" total beherskes i samarbejdet med Middelgrundsfortet. På søsiden var et "hul" i nordfronten. Hullet skulle lukkes og det helt rigtige sted var Saltholm Flak. Stedent blev efter mange grundige undersøgelser udpeget. Stedet blev efter mange grundige undersøgelser udpeget af Orlogskaptajn H.O. Ravn.

Flakfortet ligger 4 km. NV for Saltholms nordspids på 4,7 m. vand. Det er et vandbygningsarbejde som er udført dels ved sænkning af betonkasser, dels ved indpumpning af sand.

Fortet havde til opgave:

- 1 - at forhindre et bombardement af København.
- 2 - at beskytte Københavns Nordlige minespæring i Hollænderdybet.
- 3 - at hindre fjentlige indtrængen i Hollænderdyb og Flinterrenden.

Det lå 8 km. fra land. Til Middelgrunden ca. 4 km. ligeså 4 km. NV for Saltholms nordspids. Til svensk territorialfarvand er der 1,3 km. AT fortet blev opført i beton skyldes dels de gode erfaringer fra Prøvestensfortet. Dykkerundersøgelser af havbunden som bestod af småsten på ler og mosejord, herunder lå den faste saltholmkalk. For at give fortet det bedste fundament, blev hele området afgravet ned til kalken og planeret.

Kalkundergrund - ja så må jeg lige tilføje, at når man skulle have prøveskydning med de store kanoner, måtte man først åbne alle vinduer på fortet ellers var der ikke et helt vindue på fortet. Et år havde man glemt at åbne døren ind til gymnastiksalen, den blev blæst ind - ak ja ny dør. Ligeså på Middelgrundsfortet havde man den aftale at der skulle advares igennem radioen, men af en eller anden årsag blev det glemt, hvilket gjorde at glarmesteren i Hellerup fik forhøjet sin indtægt ret betydelig.

Flakfortet er 30.000 m² stort, havnen er 23.000 m², vanddyben er ca. 5m., øen er 23 m høj, ca. 300 m lang og ca. 100 m bred. Fortet er et aflang femkantet kasemateret fort, der omgivet af en ca. 20 m dyb våd grav. Dækmolen rundt om øen er i alt 1140m lang. Til bølgebryderen skulle der anvendes 6 forskellige slags sænkekasser. Normal typen var 719 cm. lang - 456 cm. bred og 500 cm. høj.

De første sænkekasser blev støbt på "Lynettens" kajplads, hvor der var plads til ca. 32 kasser på en gang. Støbningen skulle begynde senest den 15. april 1910 og de nødvendige 94 kasser skulle være færdige senest 30. juli samme år. Efter at bølgebryderens sænkekasser var sat påbegyndes opfyldningsarbejdet. Kajmurens sænkekasser blev støbt på molen nord for Kalkbrænderihavnen, medens escarpemurens kasser senere støbes på selve fortets kajgade, da selve opfyldningsarbejdet var kommet tilstrækkeligt vidt.

Fundamentet til Flakfortet var en nyskabelse af armeret beton, konstrueret af Kaptajn N.F. Møhl.

Efter at sænkekasserne var blevet støbt, derefter sat i vandet af marinens store Dampkran og ballastede hver med ca. 30 tons sand, således at de flød tilskrækkeligt sikkert, hvorpå de blev slæbt ud på byggepladsen hvor de sænkedes med vand og derefter lukkes med et lag beton. Den 30. maj 1910 sættes den første sænkekasse.

Ved 10.30 tiden kom den første kasse (nr. 4) slæbt ud af bugserbåden "Sirius" der undervejs fik assistance af "Stuben" da den ikke alene kunne tage op mod den usædvanlige hårde Sønderstrøm. Det lykkedes først kl. 20.00 om aftenen at få den første kasse på plads, men det vidste sig at den kom til at stå ½ m forkert, hvad nu - jo så flyttede man da bare hele fortet efter den første sænkekasse.

Kajmuren på fortøen er dannet på lignende måde, hvad der havde den fordel at så snart alle kasserne var anbragte, havde man et indrammet areal som derefter kunne fyldes op. Opfyldningsmaterialet er sand, som en sandsuger suger op fra havbunden andet steds i sundet og derefter pumpes ud over fortpladsen. Sandet er hentet ved Lappegrunden ved Helsingør. Der er brugt ca. 450.000 m³ sand og 50.000 m³ jord. Det kostede i 1915 kr. 3.480.000,- det var hvad der var sat af til at opføre fortet, men for ikke at overskride det godkendte beløb, måtte man spare på jordfyldningen, det projekterede jerngitter om fortikernen, det vil sige at der er ligger kun ca. 30 cm. jord ovenpå sandet, så håbede man at fortet aldrig skulle blive angrebet. Det er en af de hemmeligheder man godt kan undre sig lidt over. At fortet aldrig kom i krig er en anden sag, men første gang man affyrede et skud mod Flakfortets sider, som jo består af sand ja så ville fortet simpelthen skride sammen, men det var en fjende som de aldrig havde forestillet sig der kom og næsten gjorde kål på fortet, nemlig efterårets storme, havet der havde frit spil efter at søstenene var blevet stjålet af stenfiskerne. Hvorfor man sparede på jorden kunne godt have den forklaring, at der man opførte fortet var udviklingen gået så stærkt. I virkeligheden var fortet forædlet allerede da man opførte det på grund af udviklingen, flyvemaskinens indtog og de store skibes artilleri.

Ja kære sejler, til en orientering til dem der ikke ved hvem jeg er. Mit liv på fortet kom til at strække sig over ni år. Den 9. maj 1991 ankom jeg med Langø til fortet for første gang i mit liv, det flotteste solskinsvejr, havde ingen anelse om at øen skulle gribe så meget ind i mit liv.

Der blev jeg modtaget af øens administrator, der kom til at præge mit liv med nogle af de bedste højdepunkter, men desværre også gav mig den største skuffelse, som jeg gerne ville have været foruden. Vi dannede par i 11 år.

Mit arbejde skulle hovedsaglig bestå som turistguide, men det varede ikke ret længe før jeg var alt lige fra WC passer til arkæolog, havnefoged, madmor for ø-lejr, spøgelsesjæger, modtog presse og tv. Men det er vel jer sejler der har der har betydet mest for mig på denne ø. At skille arbejde og fornøjelser ad, det opgav jeg for mange år siden. Hvem havde en arbejdsplads som min, den flotteste udsigt, en utrolig sjov, spændende og til tider lidt vandvittig arbejdsplads. I kære sejlere fik mig til at føle mig at jeg blev båret på hænder og føder, bare de gange når vi festede på øen

I fortsættelsen af historien vil jeg da gerne bidrage med OM selve fortet og mit arbejde, at være med til at rede øen. Der har været mange sjove og gode oplevelser, men tro mig også nogle hvor man skulle tro at verden var gået af lave.

Spøgelset Helmut passer på fortet, er stadigvæk helt vild med at spøge på fortet, men det er sjovere syntes han, når der er en lyshåret havnefoged hvis navn begynder med C.....

På sejlgenhør fra

Celie og Helmut. Medlem nr.22

Bestyrelse og kontaktpersoner

Formand	Erik Munnecke Japanvej 28 2300 København S	Tlf. 32 97 18 79 Mobil 20 94 25 14 email em@mb-teknik.dk
Næstformand	Niklas Joensen Skottegården 28, 1. tv. 2770 Kastrup	Tlf. 32 52 76 75 Mobil 22 21 82 70 email loni@mail.tele.dk
Kasserer	Lone Joensen Skottegården 28, 1. tv. 2770 Kastrup	Tlf. 32 52 76 75 Mobil 29 66 14 44 email loni@mail.tele.dk
Sekretær	Mona Ekstrøm Tripolisvej 11 2770 Kastrup	Tlf. 32 51 99 32 xtrem@privat.tdcadsl.dk
Best. Medlem	Erik Lund Saltum Alle 17 2770 Kastrup	Tlf. 32 50 17 18 Mobil 40 11 87 27 Fax 32 50 17 73
Best. Medlem	Ulrik Severin Amager Strandvej 376 2770 Kastrup	Tlf. 32 50 87 71
Best. Medlem	Frank Ekstrøm Tripolisvej 11 2770 Kastrup	Tlf. 32 51 99 32 Mobil 61268241
Best. suppleant	Bjarne Nielsen Røjlevangen 80 2630 Tåstrup	Tlf. 43 99 86 83 Mobil 61610142 email bjnwinn@post.tele.dk
Best. suppleant	Knud Lyngsø Jensen Engvej 144, 2. th. 2300 S.	Tlf. 32584805 Mobil 28764805
Redaktion	Elsebet og Henrik K. Nielsen	Mobil 23407431 kfblad@get2net.dk
	Erik Munnecke	Mobil 20 94 25 14 email em@mb-teknik.dk
Annoncer	Bjarne Kristensen	Tlf. 32 51 67 32 Mobil 26 22 06 51 email bjarne1_99@hotmail.com
Webmaster	Allan Mathisen	www.kastruptursejler.dk