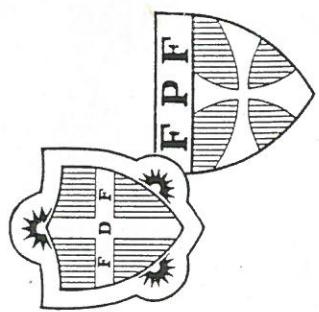
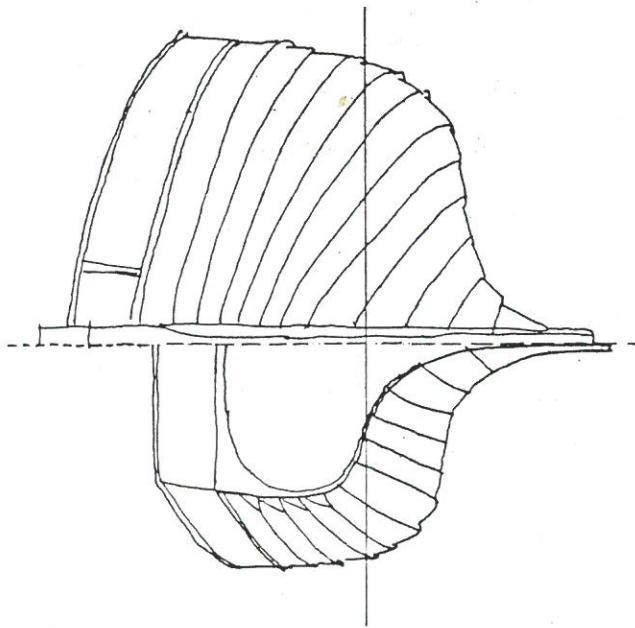
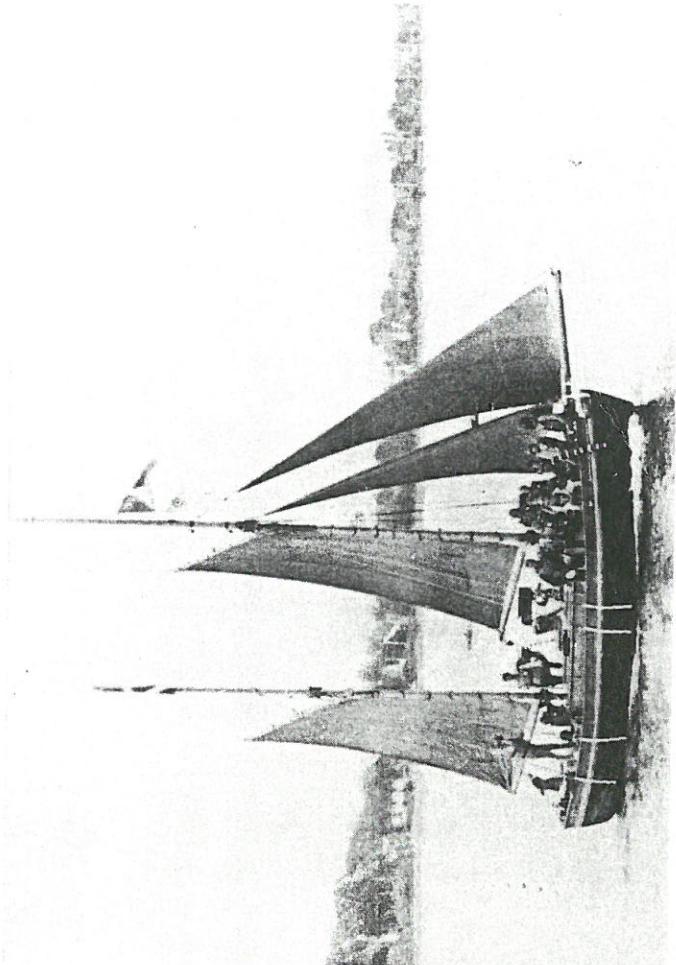


1962 - 1987

JUBILÆUMSBOG



FDF/FPF

FDF/FPF SØKORPS ÅRHUS

Ideanden til FDF Søkorp i Århus var Ole Elkjær Benisen, men han rejste fra byen inden det hele revnede og vi måtte have en selvstændig bestyrelse, hvor følgende har været og er medlemmer.

Formænd:

Krud Elbak
David Kjær Andersen
*Henning Grønkjær

Kredsledere:

Henning Rytter
Erik Kjær
Ole Tøgersen
Henning Edvardsen
Svend Iburg
Mogens Bodenhoff
*Ole Gottliebsen

Kasserer:
Ejvind Jensen
*Ole Tøgersen

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Svend Møller
Werner Parst
Jørgen Østergaard
Jens Høiberg
Erik Rønne
Ole Elsborg Hansen
Steen Rasmussen
*Poul Kellberg
*Kim Østergård

* Udgør den nuværende bestyrelse.

Årstat i Søkorpset.

1961	Startet i Aarhus 11. Kreds af Ole Elkjær den 1. oktober.	1967	Uddeling af telefonbøger. Køb af jolle med motor.
1962	Udgik fra Aarhus 11. Kreds den 8. marts. Fødselsdagsforening startet.	1968	Påskeløj på "Væbneren". Bygning af optimistjollen "Væbnerelevien". "Væbneren" er med på Julsølejr.
1963	Påskeløj på Vig Lyng sammen med KFUM Sjøkorps Oslo og FDF K 39. Start i Aarhus 1, Seniorkreds den 8. maj.	1969	Start af Aarhus 20. Kreds den 5. juni. Køb af S/Y "Skibet". Salg af "Væbneren". Sommerlejr på Sketten.
1964	Køb af M/S "Tumleren". Modtaget i bytte for "Tumleren". M/S "Magneten" fra "Skralde Otto". Køb af S/Y "Væbneren". Påskeløj på Knolen ved Hobro sammen med Lindholm FDF og Houkær Sejlskole. Mastchavari med "Væbneren".	1974	Jernstøberiet i Åbyhøj. Havari på "Skibet" med de nye kahytter.
1965	Der lægges glasfiber på "Væbneren".	1977	Til lykke med de 25 år med ønsket om, at søkorpset må bestå i mange år frem i tiden, at det må blive til mange gode og indholdsrike FDF/FPF-oplevelser for SKIBETS besætning, og at FDF/FPF's motto "Med Gud for Danmarks Ungdom" må være kurset og målet.
1966	Arbejde for fremmede. Forældrene gav et nyt storsejl til "Væbneren". Stranding med "Væbneren" den 2. oktober i Begrupvig. Ole Elsborg regner Julekort.	1980	Til lykke - Henning Grønkjær.
1967	Arbejde for fremmede. Forældrene gav et nyt storsejl til "Væbneren". Stranding med "Væbneren" den 2. oktober i Begrupvig. Ole Elsborg regner Julekort.	1984	Nyt dæk og nye kahytter.
1968	Lodsseddelsalg.	1985	Nyt cockpit.
1969		1986	Ny gearkasse.
1970		1987	
1971		1988	
1972		1989	
1973		1990	
1974		1991	
1975		1992	
1976		1993	
1977		1994	
1978		1995	
1979		1996	
1980		1997	
1981		1998	
1982		1999	
1983		2000	
1984		2001	
1985		2002	
1986		2003	
1987		2004	
1988		2005	
1989		2006	
1990		2007	
1991		2008	
1992		2009	
1993		2010	
1994		2011	
1995		2012	
1996		2013	
1997		2014	
1998		2015	
1999		2016	
2000		2017	
2001		2018	
2002		2019	
2003		2020	
2004		2021	
2005		2022	
2006		2023	
2007		2024	
2008		2025	
2009		2026	
2010		2027	
2011		2028	
2012		2029	
2013		2030	
2014		2031	
2015		2032	
2016		2033	
2017		2034	
2018		2035	
2019		2036	
2020		2037	
2021		2038	
2022		2039	
2023		2040	
2024		2041	
2025		2042	
2026		2043	
2027		2044	
2028		2045	
2029		2046	
2030		2047	
2031		2048	
2032		2049	
2033		2050	
2034		2051	
2035		2052	
2036		2053	
2037		2054	
2038		2055	
2039		2056	
2040		2057	
2041		2058	
2042		2059	
2043		2060	
2044		2061	
2045		2062	
2046		2063	
2047		2064	
2048		2065	
2049		2066	
2050		2067	
2051		2068	
2052		2069	
2053		2070	
2054		2071	
2055		2072	
2056		2073	
2057		2074	
2058		2075	
2059		2076	
2060		2077	
2061		2078	
2062		2079	
2063		2080	
2064		2081	
2065		2082	
2066		2083	
2067		2084	
2068		2085	
2069		2086	
2070		2087	
2071		2088	
2072		2089	
2073		2090	
2074		2091	
2075		2092	
2076		2093	
2077		2094	
2078		2095	
2079		2096	
2080		2097	
2081		2098	
2082		2099	
2083		2100	
2084		2101	
2085		2102	
2086		2103	
2087		2104	
2088		2105	
2089		2106	
2090		2107	
2091		2108	
2092		2109	
2093		2110	
2094		2111	
2095		2112	
2096		2113	
2097		2114	
2098		2115	
2099		2116	
2100		2117	
2101		2118	
2102		2119	
2103		2120	
2104		2121	
2105		2122	
2106		2123	
2107		2124	
2108		2125	
2109		2126	
2110		2127	
2111		2128	
2112		2129	
2113		2130	
2114		2131	
2115		2132	
2116		2133	
2117		2134	
2118		2135	
2119		2136	
2120		2137	
2121		2138	
2122		2139	
2123		2140	
2124		2141	
2125		2142	
2126		2143	
2127		2144	
2128		2145	
2129		2146	
2130		2147	
2131		2148	
2132		2149	
2133		2150	
2134		2151	
2135		2152	
2136		2153	
2137		2154	
2138		2155	
2139		2156	
2140		2157	
2141		2158	
2142		2159	
2143		2160	
2144		2161	
2145		2162	
2146		2163	
2147		2164	
2148		2165	
2149		2166	
2150		2167	
2151		2168	
2152		2169	
2153		2170	
2154		2171	
2155		2172	
2156		2173	
2157		2174	
2158		2175	
2159		2176	
2160		2177	
2161		2178	
2162		2179	
2163		2180	
2164		2181	
2165		2182	
2166		2183	
2167		2184	
2168		2185	
2169		2186	
2170		2187	
2171		2188	
2172		2189	
2173		2190	
2174		2191	
2175		2192	
2176		2193	
2177		2194	
2178		2195	
2179		2196	
2180		2197	
2181		2198	
2182		2199	
2183		2200	
2184		2201	
2185		2202	
2186		2203	
2187		2204	
2188		2205	
2189		2206	
2190		2207	
2191		2208	
2192		2209	
2193		2210	
2194		2211	
2195		2212	
2196		2213	
2197		2214	
2198		2215	
2199		2216	
2200		2217	
2201		2218	
2202		2219	
2203		2220	
2204		2221	
2205		2222	
2206		2223	
2207		2224	
2208		2225	
2209		2226	
2210		2227	
2211		2228	
2212		2229	
2213		2230	
2214		2231	
2215		2232	
2216		2233	
2217		2234	
2218		2235	
2219		2236	
2220		2237	
2221		2238	
2222		2239	
2223		2240	
2224		2241	
2225		2242	
2226		2243	
2227		2244	
2228		2245	
2229		2246	
2230		2247	
2231		2248	
2232		2249	
2233		2250	
2234		2251	
2235		2252	
2236		2253	
2237		2254	
2238		2255	
2239		2256	
2240		2257	
2241		2258	
2242		2259	
2243		2260	
2244		2261	
2245		2262	
2246		2263	
2247		2264	
2248		2265	
2249		2266	
2250		2267	
2251		2268	
2252		2269	
2253		2270	
2254		2271	
2255		2272	
2256		2273	
2257		2274	
2258		2275	
2259		2276	
2260		2277	
2261		2278	
2262		2279	
2263		2280	
2264		2281	
2265		2282	
2266		2283	
2267		2284	
2268		2285	
2269		2286	
2270		2287	
2271		2288	
2272		2289	
2273		2290	
2274		2291	
2275		2292	
2276		2293	
2277		2294	
2278		2295	
2279		2296	
2280		2297	
2281		2298	
2282		2299	
2			

Tørre tal, for sjov:

- 1964
- var formuen, kassebeholdningen kr. 270.70.
1966
- måtte vi låne penge af Bent og Erik for at have penge i kassen kr. 199,90. Med en bogført værdi af 3. "Væbnieren" på 8.000 kr. havde vi en egenkapital på 3.622,78 kr.

1968

- var året, hvor vi anskaffede "Skibet" og solgte "Væbnieren". Egenkapitalen var vokset til 15.999,99 kr. med en bogført værdi på "Skibet" på 35.538,31 kr. Vi tjente netto kr. 4.907,15 ved at dele telefonbøger ud.

1973

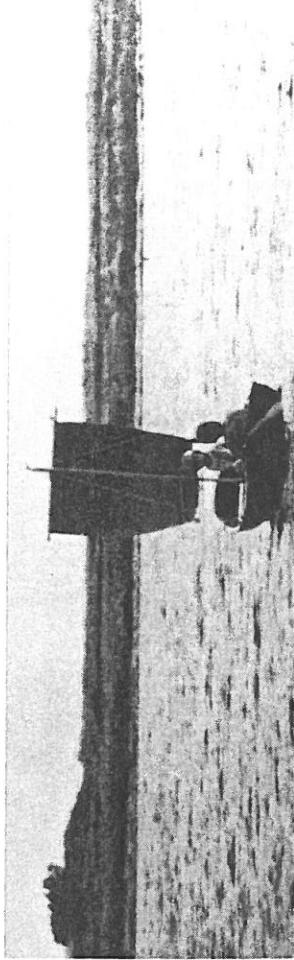
- er det sidste år, hvor der er en indtægt fra Fodboldstøreningen. Den var på i alt kr. 170,00. Arbejde for fremmede viser en indtægt på kr. 15.383,10.

1980

- Med en bogført værdi på "Skibet" på kr. 100.000 har vi en egenkapital på 79.317,99. Arbejde for fremmede har givet en indtægt på kr. 20.421,75. Året, hvor vi fik nyt dæk, var rig på indtægter, gaver og arbejde med løppemarked. Det gav indtægter på i alt 114.603,07 kr., og sammen med en opskrivning af "Skibets" værdi med kr. 100.000 til kr. 200.000 blev egenkapitalet på kr. 140.056,94. Greiden til Aarhus Kommunes Fond er på kr. 59.580,35, en gæld der ikke skal forrentes og aftdrages, men nedskrives over en årtakke til kr. 25.000, som vil stå som pant i "Skibet" med en tilbagebetalingsspligt, hvis vi afhænder det. Vi har gennem årene fåmt penge i Grey Knuth's Fond, Kaud Elbæk, i SDS, Julsfonden og FDF Aarhus Distrikts. Vi har fået penge fra bl.a. Holger Tornøes Fond, Tripsmiderne, og der har været indsamling blandt foreldre, når det kneb. Private firmaer har også ydet ikke uvesentlige bidrag til den slunkne kasse.

Arbejdet for fremmede er altid blevet udført af børnene og lederne, så det symboliske kontingent er til hver en tid blevet kraftigt suppleret af en pengegivende arbejdsindsats.

Ole Torgersen



din næste..."

vedkommende bare gået på toilettet. Jo, i dag forsvar man landkrabbers betankeligheder for øjen. Så vel også derfor endte det med begyndelsen til en selvstændig kreds.

Som den idenforstående i dag - efter 25 års forløb - kan jeg kun med stor glæde ønske Aarhus Søkops tillykke med milepælen. Endvidere give de nuværende ledere et skulderklap for deres indsats, en indsats som netop i dagens Danmark ikke er selvfølgelig mere, men ikke mindre værdifuld. Lad os håbe, at politikere og andre øvrighedspersoner stadig kan se værdien i dette frivillige arbejde. Slutte sig en lykønskning til de nuværende søkørpsmedlemmer, der ganske givet, men sikkert ud fra lidt andre kriterier, skal få en oplevelse for livet.

Ole Elkær Bentzen

Et andet iøjnefaldende hyppigt forekommende emne i dagbogen var EKSERCITS i Sems, gymnastiksals. En nylig opfæsning i Familien - kone og børn - af dagbogen om netop dette emne, skabte megen moro, især da det viste sig, at nedenstående eksersekspert var en af familiens hyggelige "gamle ræ" onklar. Cifat: "12/2-62, kl. 20 mødte Bent Hvild for at give instruktion i eksercits. Det varede ca. 1/2 time; det var værdig godt, han er meget dygtig." Tanker i dag om hint må være, at foregåendet var lidt for militant. Imidlertid lagde vi det nuværende og moderne ROLIGANS-SYSTEM - oppskrining af fællesskabs- og ligeværdsfølelse - til fund til eksercitsen, ... og så er det jo pludselig mere positivt.

Imidlertid vidner dagbogen nu mere om, at der virkelig blev lært noget på hin vinterskole, som sluttede med påskejr sammen med K-39 på Sjælland, hvor gutterne var til overhøring - jeg har nok kaldt det eksamen) - hos strenge, lærde og garvede søfolkscencorer fra K-39. Cencorene havde kun lovord til overs for mandskabet, som tildeles var svimde om den meget heftige diskussion på ledertilplan om, hvorvidt aktiviteten skulle fortsætte i 11. kreds.

Således mindes jeg den 8. marts 1962: Forældremøde i 11. Kreds, ca. 120 deltagere. På skift stod de forskellige afdelingsledere op og fortalte om det kommende arbejde i deres afdeling. Hver programklärning høstede stort bifald. Forældrenes opbakning var også dengang en nødvendighed i alungdomsarbejde. Det blev min tur - i sagens natur særlig forberedt: Indledning, opvarmning, pointe og fyndig afslutning. Bifald: "3" vildt klappende personer - alle mødre fra sen. afdelingen - og en pinlig tavshed fra de resterende 117 mødedeltagere. Herefter gjorde kredslederen opmærksom på, at dette "torrykie arbejde" - udtrykket blev ikke direkte udtalt - måtte standse pr. 1. maj.

I dag forstår jeg udmarket de 117's reaktion. Når jeg i dag som svømmelærer mangler en elev påbane 3, kan jeg blive fuldstændig afsindig, og så er

I dag 5 sider om Livet i By

En beretning med mod på stæll livet.
Søka ledere og foto uoprører er klar
til at styrke strabodser på Århus-bugter



Å sejltur med FDF/FFPs Skibet af Århus»

Det lyder også, hvad de østejere
drev for sig om, selv om vin-
drivere ikke har en særlig betydelig
plads i vores historie.

— DIT! HER er ingen-
mændene, fortæller Kapten, Jøn-
sens Probstsætt Ven-
ner. — Men SE, udbytterne er
omgående vredende.

Den holdige nævnden
siger, at man ikke kan
lætføre sine børn som en
hvor batteriet svigede, så
hjælpemotoren ikke kunne

komme ud af stand, og dermed
kunne nu så stolt værejet,
at man ikke kan komme ud af stand,

— Denne skibet er ikke
skibet af Århus, da vi
er et kapitalistisk selskab, og
vi har ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

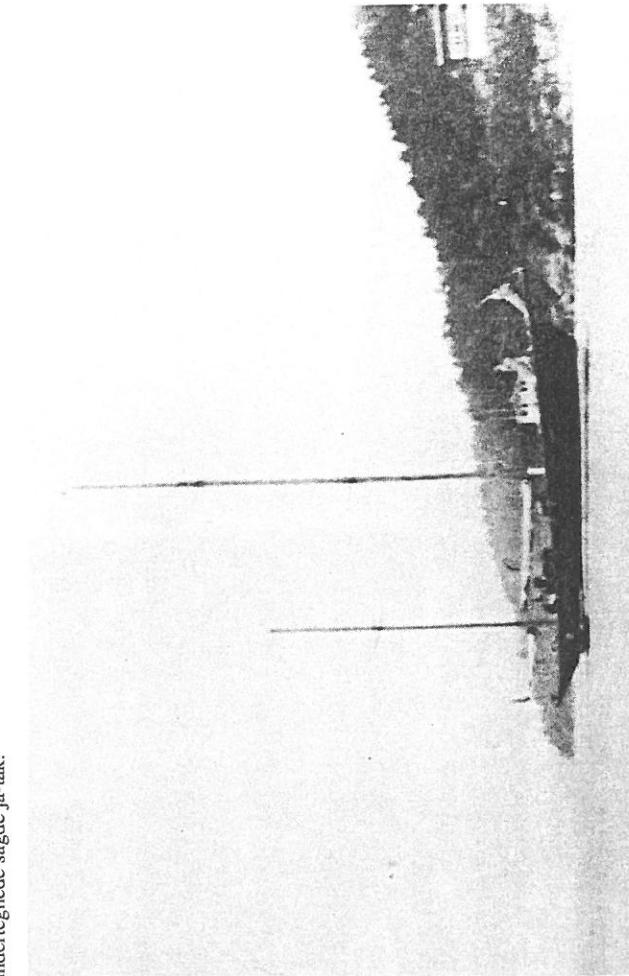
FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

FOR FLØDE, volvemote-
nærmændene der har sagt
at det er et kapitalistisk selskab,
og dermed ikke en værdi, som

K.F.U.M. SJØKORPS OSLO

På sommerlogt med SY MOHAWK 1964.

Der kom et tilbud fra Oslo:
2 pladser til et tog med deres skib. Erik Kjær og
undergneede sagde ja-tak.



På fergeturen hjem havde Erik og jeg en lang samtale om livet ombord på SY MOHAWK samt om K.F.U.M.s opbygning. Vi blev hurtigt enige om, at dette var noget, vi ville kopiere hjemme. K.F.U.M. SJØKORPS er en kristen organisation med meget stive former. Der skal hilses, når man møder en af højre rang på landjorden. Ombord er holdningen autoritær. Man er tilbøjelig til at tro, at det var officerne, der holdt ferie, og at mandskabet var ansat til opvarmning. Det skal dog siges, at når skibet var under sejl, var formere friere. Når en gut meldes ind i sjokorpset, får han et nummer, og de, der har de laveste numre, har højeste rang tilsætter.

Bent Sørensen

S/Y MOHAWK lå til kaj lige neden for Oslo Rådhus. Det var et pragtfuld syn. Det er en 24 m ketch på 35 tons, stormasten er 27 m, sejlarealet 300 m². Der er plads til 22 mand ombord. Da vi kom under dæk og betrægtede den store salon midtskibs, 4 x 4 m, kunne vi rigtigt se, at det var en gammel millionjæacht.

I troligt vejr sejlede vi ud af Oslo fjorden. Det tog 1,5 døgn. Velude i Skagerak begyndte det at blæse op til hård kuling. Kurset var Skagen. Skipper mente ikke, at det var forsvarligt at fortsætte. Kurset blev lagt om til Stromstad i Sverige. Vi sejlede indenskærs de næste dage. I Lysekil gik vi til kaj og blev en dag. Der var byfest. Fortøjningerne blev smidt og kursen sat mod Oslo fjorden. I en gren af fjorden ankrede vi op. Om natten blev en af de norske traditioner ført ud i livet. Alle, der var med på tog for første gang, skulle døbes til ære for kong Neptun, så efter at være blevet smut ind i alt muligt fra kabynnen, var det en tur i bøjen. Erik og jeg måtte også en tur udenbords. Væl fortejret ved kajen i Oslo afmonstrede vi og takkede vores værtfolk for en uforglemmelig oplevelse.

Uta, HVORDAN skal det
komme om, at der så
også vil styre lig mod
handen, den nu, lader
denne børger, som fra
hjemmen er født af fædre
af vilgerne med alle,

— Hold fast, når han
skibper Ole Gottliebsen
advarende, og ryber

gen passerer i god stand.

Fem minutter efter kom
der drømmene efter, at
der græsede vippetur og kri-
ven vilden bay.

— DENS LYGRER en skide-
balle af og til. Lige før var
JEG hængt for at skelede
Charlottet, fordi hun stod
og dansede på rullen. Taget
desværre ud af hovedet. Og
nu er jeg i et døde hjerte.
Mens han talte, så kom
en af de andre med en
større nødskål.

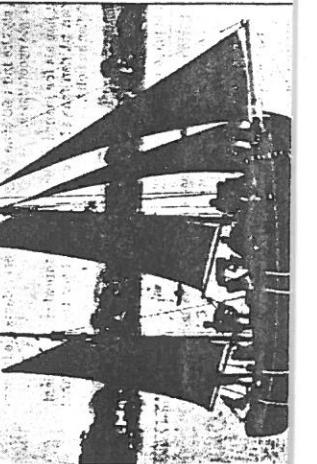
Slikkerheden er vigtig om
bord:

Vi er alle i godt
hårdt vær, hvilket vi
aller op, men vi er alle
vær bremmede under
disk, fortæller han.

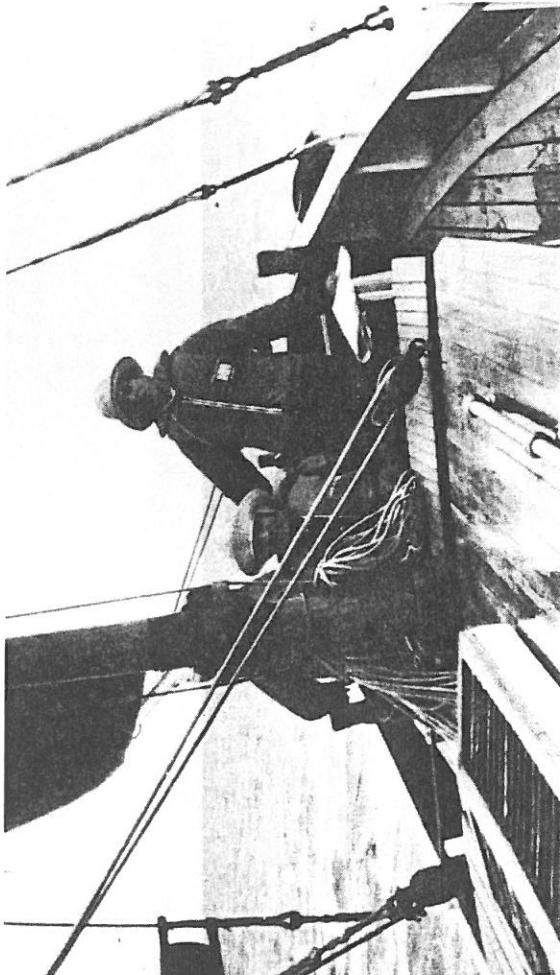
SØFOLKENE mylder

stortarmende rundt over
badehuse, dermeden på
badehuse, dermeden på
eller sådanne skeb.

Værmede og godt sky-
te fort! Den Færøiske
og nordfryen folk, Myer,
storkedele og misen i hulig
takkelede. Nu må jeg
sæjjet i motoren, tra be-



OM SØKORPSETS FARTØJER



M/S TUMLEREN

Type:	Kragejolle uden rig.
Byggeår:	Ukendt.
Byggematerialer:	Fyr på eg - klinbygget.
Motor:	Fabr. "Lille Bjørn" 1 cyl. - benzin.
Købt:	Februar 1962 for 2.500 kr. af havnemesteren i Thyborøn.
Solgt:	Ultimo 1962 for 800 kr. + en fladbundet motorpram.

Gennem hele søkorpsets historie har kredsens ejet 7 fartøjer - "TUMLEREN" som det første i 1963. Hertil kommer brugstet til "DEN LILLE SORTE" og sejlsads med andre fartøjer. I efterfølgende beskrivelse af samtlige fartøjer er der to afsnit på hver - et om specifikation og et om fartøjetts historie og udvikling.



trods af betalingsproblemer m.v. - Ak, ja! Fartøjet blev sejlkart - motoren ikke for god - og vi sikrede os en plads i Fiskerihavns "socialkrog". Herfra foretogs "sejlture" med en noget upålidig motor og med et sejlmæssigt udbytte af meget ringe kvalitet. Fartøjet havde dog en vis "samlende" betydning, idet ruffet gav løs for en skål over en kop kaffe. Vi måtte dog se at finde en uvej for anskaaffelse af et bedre fartøj, men det viste sig at være lidt vanskeligt at sæge "Tumieren". Vi måtte sidst på året acceptere at sælge for 800 kr. og en motorpram i bytte. De 800 kr. blev endda betalt i rater á 200 kr. Køberen var skraldemand ved navn Otto - kaldet "Skraldeotto". Han blev senere vred på os, idet han anklagede os for at have undladt at give oplysning om diverse sejl og mangler. Jeg husker tydeligt, at han truede med saganslag gennem sagfører Fabriansen. Sagen blev dog aldrig til noget.

Kredsens første fartøj - indkøbt af kredsformand Knud Elbæk. Udgangspunkt for fartøjskøb var, at sikkerheden i fartøjsstypen skulle have den allerhøjeste prioritet. Fartøjet blev købt i februar 1962 og blev ret hurtigt hentet i lånt lastbil fra Fa. Winter & Heide med kredslæder Henning Ryther som chauffør. "Tumleren", som aldrig blev omdøbt, blev sat på bedding på lånt plads ved Aarhus Skibs vært i sydhaven. Båden var ikke i specielt dårlig stand, men vi var noget mismodige, idet det ret hurtigt blev fastslået, at fartøjet (typen) aldrig ville blive et acceptabelt sejlfartøj. Indekom i det faktum, at nu var fartøjet der, og i bevidsthed om, at vi ikke havde andre muligheder, gik vi i gang med forårs klarlæringen. Allerede her blev kontakt til firma M. Jensen A/S, der leverede malerværter, værkstøj m.v. mod kredit og med rabat. Denne forbindelse har holdt siden da - på

- | | | |
|------|--|--|
| 1983 | 1. tog.
Rute: Århus-Anholt-Malmö-Göteborg-Skähamn-Södgravudden-Hjärtön-Lysekilde-Smögen-Hörne-Kanalen-Hjöögö-Göteborg.
Deltagere: Morten Eld, Søren Ledet, Ruth Andersen, Karen Barfod, Anders Bau, Bjørn Rasmussen, Tinne Frederiksen, Julie Pilgaard, Tina Vestergård, Rasmus. | Århus-Kolbykås-Bogense-Årsund-Sønderborg-2.-Årskøbing-Marstal-Lohals-Nyborg. Deltagere: Morten Eld, Toke Barfod, Peter Bach, Morten Bruun, Jens Bending. |
| 1980 | 1. tog.
Rute: Århus-Arholma-Mjällö-Göteborg-Skähamn-Södgravudden-Hjärtön-Lysekilde-Smögen-Hörne-Kanalen-Hjöögö-Göteborg.
Deltagere: Morten Eld, Søren Ledet, Ruth Andersen, Karen Barfod, Anders Bau, Bjørn Rasmussen, Tinne Frederiksen, Julie Pilgaard, Tina Vestergård, Rasmus. | Nyborg-Sakskøbing-Rønne-Trelleborg-Dragør-Helsingør-Odden-Langør-Århus.
Deltagere: Sven Ibburg, Finn Karlzen, Søren Ledet, Toke Barfod, Jarl Lose, Ole Dixen, Jan Hansen. |
| 1981 | 1. tog.
Rute: Det sydlynske Øhav.
Deltagere: Sven Ibburg, Ole Dixen, Morten Eld, Søren Ledet, Jarl Lose, John Mattesen, Brian Pedersen, Brian Andersen. | Frederikshavn-Grenå-Ebeltoft-Bønnerup-Aarhus. Deltagere: Sven Ibburg, Tom Hansen, Sigurd Barfod, Steffen Worsøe Laursen, Jarl Lose, Hans Henrik Kristensen, Michael Sørensen, Mads Hansen, Johan Ottosen, Søren E. Ottesen. |
| 1984 | 2. tog.
Rute: Århus-Nappedam-Århus.
Deltagere: Morten Eld, Toke Barfod, Jarl Lose, Brian Pedersen, Morten Schmidt. | Nu skulle turen gå højt mod nord, men for at nå dette, måtte et skift af besætningen finde sted i Göteborg. Turen vendte da også i Lysekilde, og så afisted over Kattegat og ned langs østkysten. Endnu en nordgående tur, og en naturoplevelse af rang. Det blev samtidig toget, hvor pigerne fik deres gennembrud, da det var det første tog med både piger og drenge. |

Mange nye skal på tog. Ruten bliver valgt sydpå og i Århus Bugten.

Ingen sommertog på grund af dokksætning.

S/V VÆBNEREN

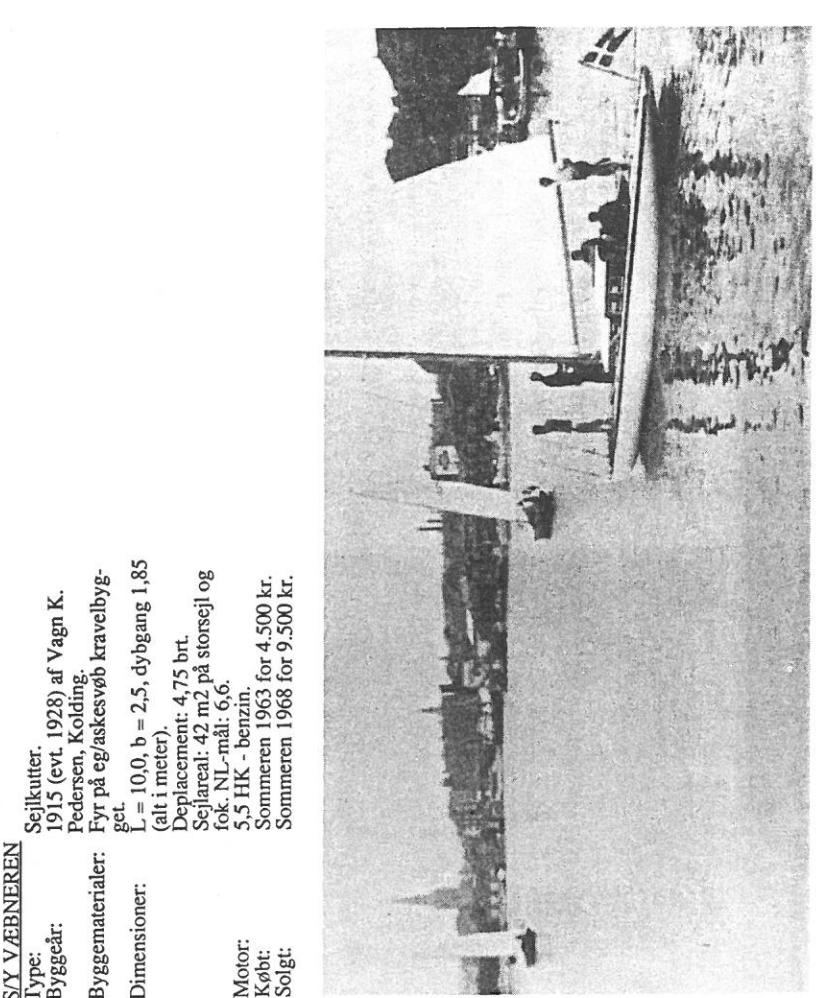
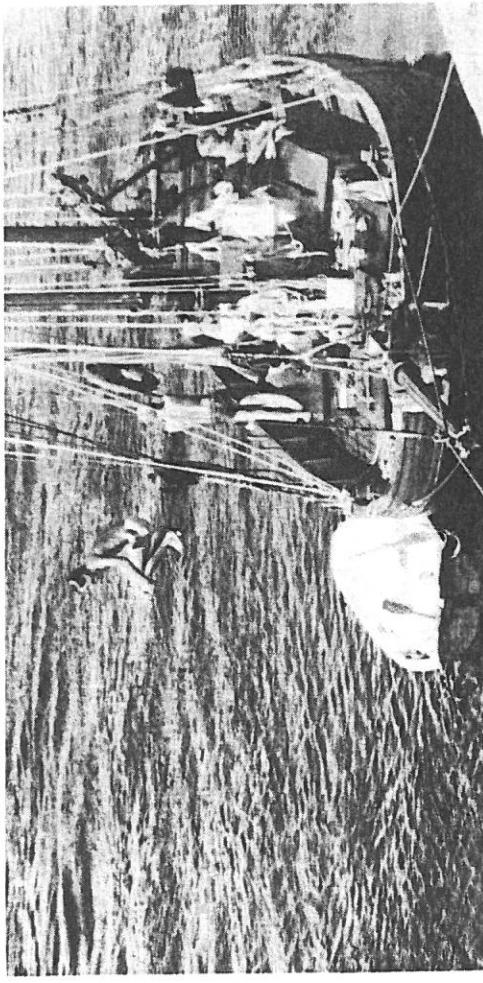
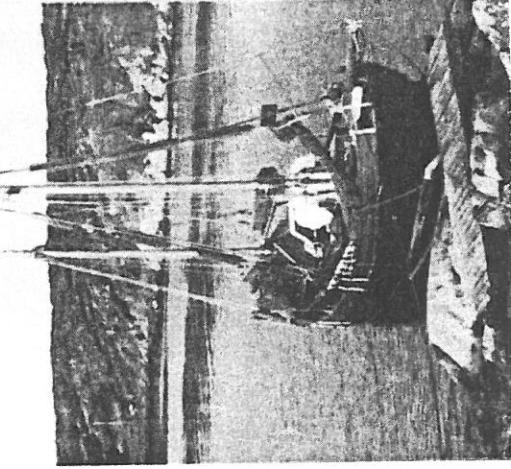
1978. 1. togt.
Rute: Århus-Grenå-Anholt-Hundested-Langør-Århus.
Deltagere: Sven Iburg, Bjørn Navntoft, Finn Mouritsen, Toke Barfod.
2. togt.
Rute: Århus-Grenå-Anholt-Målø-Saltholm v. Göteborg-Marstrand-Udevalla-Sagravrsodden-Skagen-Stenadby-Øster Hurup-Bønnurup Fiskerihavn-Langør-Århus.
Deltagere: Peter Hansen, Per Jacobsen, Henrik Hansen, Morten Eld, Jens Bønding, Rene Greil, Per Christoffersen.

Succesen fra sidste år bliver taget op. Turen går også dette år til den Svenske Skærgård. Dog kan der stadig opstå problemer med den gamle dame, f.eks. en læk som er svær at lokalisere.

1979. 1. togt.
Rute: Århus-Anholt-Balgø-Målø-Anholt-Læsø-Grenå.
Deltagere: Toke Barfod, Morten Eld, Stig Bruun Jensen, Finn Mouritsen, Per Jacobsen, Oluf Grønkjær, Henrik Højbjerg.

2. togt.
Rute: Grenå-Helsingør-Trelleborg-Mён-Klintholm-Vordingborg-Karebæksminde-Kalundborg-Langør-Århus.
Deltagere: Sven Iburg, Jens Bønding, Morten Eld, Jarl Lose, Søren Ledet, John Hansen, Per Sørensen, Peter Christensen, Michael Nyvang.

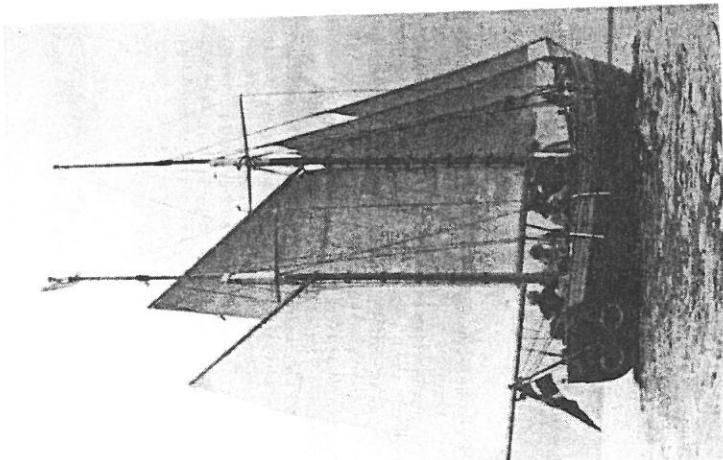
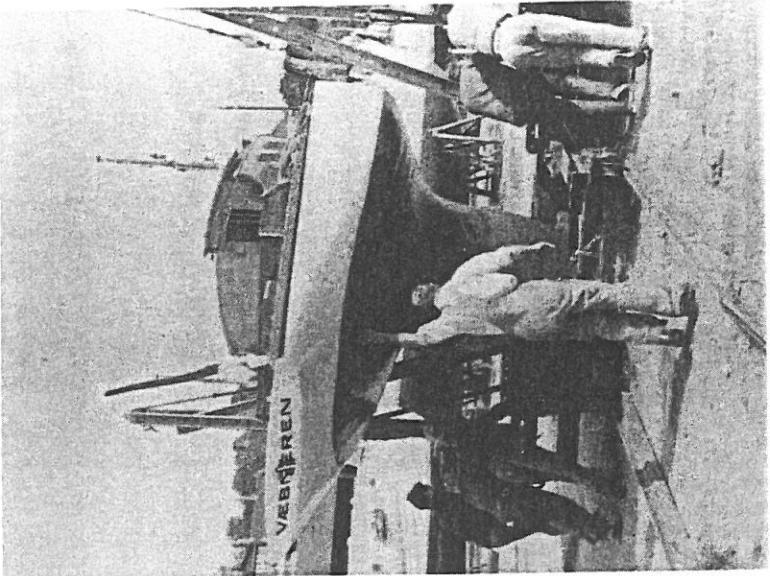
Nu gik der mode i det. Sommergoterne gik alle mod øst, og man skiftede i Grenå. Koreletter i flødesøv og heftig bading, samt råhygge på klipperne omkring bålet kan intet andet hæmle op med.



S/Y VÆBNEREN
Type: Sejlkutter.
Byggeår: 1915 (evt. 1928) af Vagn K. Pedersen, Kolding.
Byggematerialer: Fyr på eg/askesvøb kravelbygget.
Dimensioner: $l = 10,0$, $b = 2,5$, dybgang 1,85 (alt i meter).
Displacement: 4,75 brt.
Sejlearéal: 42 m² på storsejl og fok. NL-mål. 6,6.
5,5 HK - benzin.
Sommeren 1963 for 4.500 kr.
Sommeren 1968 for 9.500 kr.

Motor:
Køb:
Sølt:

reparationer, inden fartøjet var i forsvarlig stand. Arbejdet blev større, end vi havde regnet med. Vi gik i gang med skrabejern, kalfatring, malning o.s.v. og sætte fartøjet sent på sommeren. Navnet blev ændret fra SABRINA til VÆBNEREN. Det blev til nogle få korte sejlsæder, men sæsonen sluttede brat, da masten knækede under en sejlsæd i september. Hva' nu? Selve masten var ikke hovedproblem, da den delvis blev betalt af forsikringsselskabet. Den nye mast blev meget fint bygget i firkant-profil af bådebygger Søgård. Under den kortvarige sejlsæson blev yderligere konstateret mange reparationsbehov, og vi måtte besiemme os for en istandsættelsesplan. Planen blev lagt på basis af almindeligt reparationsarbejde, f.eks. udskifning af planstykker, og isætning af planstykker, hvor de oprindelige svøb var brækket. Endvidere omfattende dæksreparation. Da motoren var ubrugelig, blev den kasseret, og der blev ikke lagt en anden ned. Det var en svær tid, der stod foran os, men også læreri. Ud fra andres og - ikke mindst - mere



1974
S/Y Skibet. 1. tog.
Rute: Århus-Juelsminde-Fredericia-Skærbæk-
Århus.
Deltagere: Henning Edvardsen, Sven Iburg, Poul
Kellberg, Peter Christoffersen, Jørgen Lundgård,
Jens Nygård, Henrik Rønne, Thomas Leth, Kai
Snitborg.

S/Y Skibet. 2. tog.
Rute: Århus-Hov-Juelsminde-Fredericia-Skærbæk-
Assens-Svendborg-Troense-Marstal-Lohals-Korsør-
Reersø-Odden-Ebeltoft-Århus.
Deltagere: Ole Lundskov, Preben Pedersen, Orla
Sørensen (1 uge), Henrik Højbjerg, Søren
Flumner, John Hansen, Jens Brønding (1 uge),
Teis Krabbe, Stig Jepsen, Finn Mouritsen.

Sommertrens aktiviteter blev 2 togter mod syd med en
kænket mesanmast som det eneste uforudsete dette
år. En ny blev klar i løbet af en uge. Togt 2 og 3
blev et "skiftetogt", hvor der blev skiftet i
Svendborg. De nye skiptere, der gennemførte dette
togt, var sammen med besætningen godt tilfreds
med turene.

På grund af landslejren i 1972 blev der ingen sommerriger dette år, men vi vendte frigjældig tilbage. Det første sommertogt blevingen succes rent sejlsmæssig, hvis det skal måles i udsjede

søml. Med det nye skuetøj opstod der problemer, men efter at disse blev rettet, blev det et godt tog, som det fremgår af den følgende beretning. Krømleriet blev en oplevelse med besøg i nye havne og meget mere.

S/Y DEN LILLE SORTE - "PRIVATEJET"

Type: Kragjeolle med ringdæk og indvendig ballast.

Byggear: 1940 på Linders Værft i Vejle

(Nu Børresens).

Byggematerialer: Fyr på eg - klinkbygget.

Rundholter i pitchpine.

L = 4,75 m, b = 1,25 m.

Storselj og fok = 12 m².

Klyver = 2 m².

Ingen.

Foraret 1964 for 1500 kr.
1966.



Sommern 1973.

Et sommertogt som det i 1973 indeholdt alt til faget hørende - og ikke hørende. Havari, sol, storm, magvesjr, regn, m.v. Efter at det nye skuetøj var monteret, og den almindelige klargøring var overstået, skulle det hele stå sin prøve.

Afsejlingen skelede, som den burde, i diset vejr tidlig søndag den 8.-7. 73 kl. 8.40, og kursen blev sat sydpå. Op ad formiddagen klarede det op og vinden tiltog og roret blev lagt om mod Juelsmønde. Det nye skuetøj blev rutinejacket, og der konstateredes en større lækage ved stævnoret st.b. side. Situationen blev drøftet, og det blev besluttet, at en reparation skulle foretages på værft. Vi satte os i forbindelse med næsten alle værftet, men ingen havde tid. Vi besluttede at returnere til Århus, hvor vi ankom onsdag den 11.-7. kl. 14.00.

Så begyndte arbejdet. Agterkabhyt og mesannast blev afmonteret og motorkassen og alt fra agterskot til hæk blev taget ud, båden blev sat på beddingsvogn, og vi kom op på land. Efter vurdering fra værftet bliver agterflangen på stævnoret aftaget, og der bliver sydt gummi i hulrummet mellem tør og stævn. Efter dette sørsettes

skibet, og det hele bliver samlet igen. Søndag den 15.-7. startede turen med en besætning, der er suppleret, da mange kun havde beregnet en uges ferie. Turen gik med klargøringsservice og lidt sjelds, men den slags stød i livet skal man kunne klare, hvis man vil seje.

1973

S/Y Skibet. 1. tog.

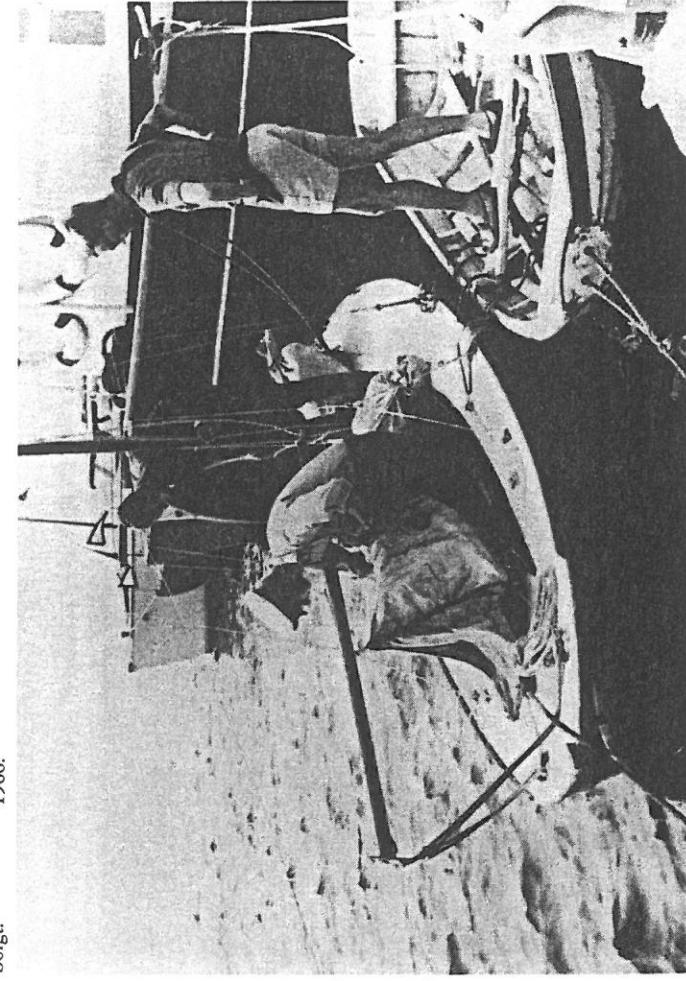
Rute: Århus-Juelsminde-Århus-Århus-Fredericia-Assens-Svendborg.

Deltagere: Erik Kjær, Henning Edvardsen, Niels Hansen, Orla Sørensen, Preben Pedersen, Ole Lundskov Jensen, Sven Iburg, Peter Christoffersen, Kjeld Stenolt, Poul Kellberg.

2. tog, krønertogt.

Rute: Svendborg-Fåborg-Kolding-Middelfart-Juelsminde-Hov-Aarhus.

Deltagere: Ole E. Hansen, Ole Tøgersen, Poul Damgård, Jørgen Lungsgård, Axel Frandsen, Bo Nørregård, Henrik Vedel, Søren Flummer, Jens Nygaard, Taus Krabbe.



For at klare problemet med manglende sejltartøj købte et lille privat "konsortium" dette fartøj.

Ejerkredsens bestod af:

P. B. Schmidt	med en andel på 300 kr.
O. E. Hansen	- 200 kr.
D. Sørensen	- 300 kr.
E. Kjær	- 700 kr.

Det var et smukt lille fartøj - sortmalet med hvitt læredæk, rundholter i blankt lakeret pitchpine og hvide hornuldssejl på bermudariggen. Jollen blev afhentet i Bredballe ved Bømø Fjord, lastet stillet til rådighed af entreprenør Blåbjerg. Efter en mindre klargøringssindssats kom fartøjet hurtigt i brug. Et

vensejende lille fartøj, som efter sælgens oplysninger skulle være tegnet efter et Utzon produkt. Det blev til mange aftenetur og nogle gode weekendsejladser bl.a. ved kysten ud for Skæring. Jollen blev sejlet til pladsen af nogle, medens andre cyklede med grøjet og lavede lejplads på stranden - det kan man nok ikke mere!

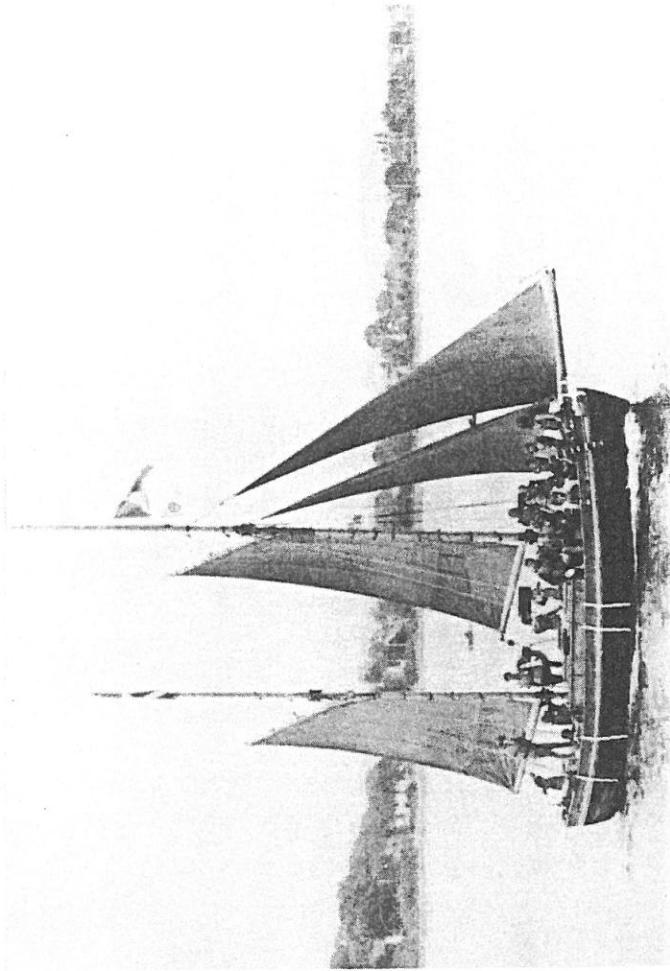
Efter ferdiggørelse af VÆBNEREN i 1966, blev jollen solgt - så vidt vides for samme beløb som ved købet. Jollen gjorde tjeneste i herved tre sæsoner.

Kredsen betalte driftsomkostningerne og

partshaverne fik deres penge tilbage. Det var egentlig et godt lille arrangement.

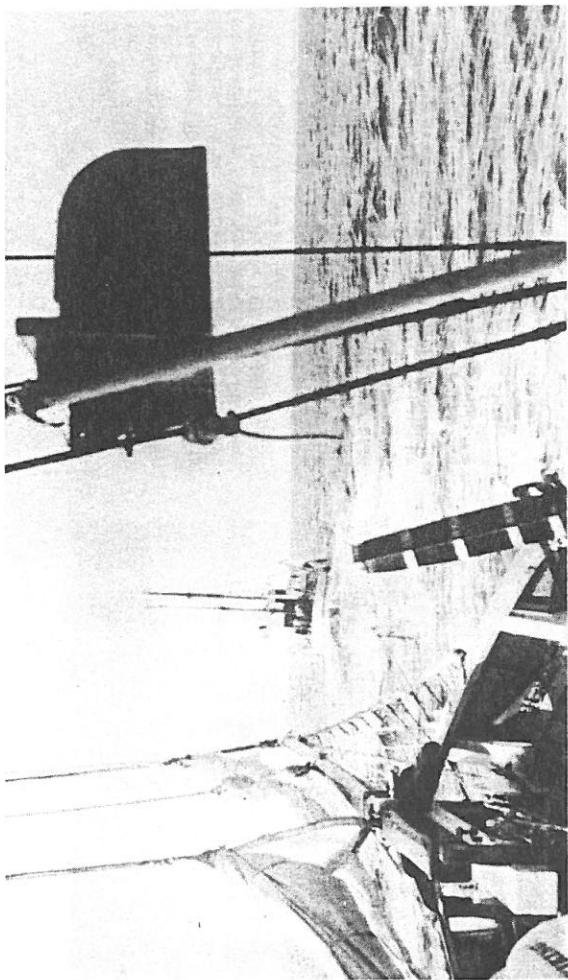
S/Y SKIBET

Type: Galease.
Byggeår: 1880 af R. Hansen, Dyrehaugen.
Byggematerialer: Eg på eg - klinkbygget.
Dimensioner: L = 10,42 m, b = 3,33 m,
dybgang = 1,35 m.
75 m² sejl fordelet på storsejl,
mesan, fok og klyver.
Fond, 4 cyl. diesel, 70 HK.
1968 for 19.000 kr.
Ikke til salg.



Lidt historie om SKIBET.

1880 aflatning som jagt med dimensionerne l = 8,42 m, b = 3,33 m, dybgang = 1,35 m og bygget af fyr på eg. Typen er identisk med Nordenhusbad som i stor udstrækning anvendes til fiskeri i bæltene. Bestrvivelse kan læses i bogen "Danske bådtyper" af konserverator Chr. Nielsen.



1971
S/Y Skibet 1. tog!
Rute: Århus-Begtrupvig-Grenå-Anholt-Hesselø-Hundested-Odden Havn-Ballen-Langøre-Århus.
Deltagere: Jens Peter Skov Jensen, Sven Iburg, Ole L. Jensen, Mads Flummer, Mads, Ole Bendixen, Peter Christoffersen.

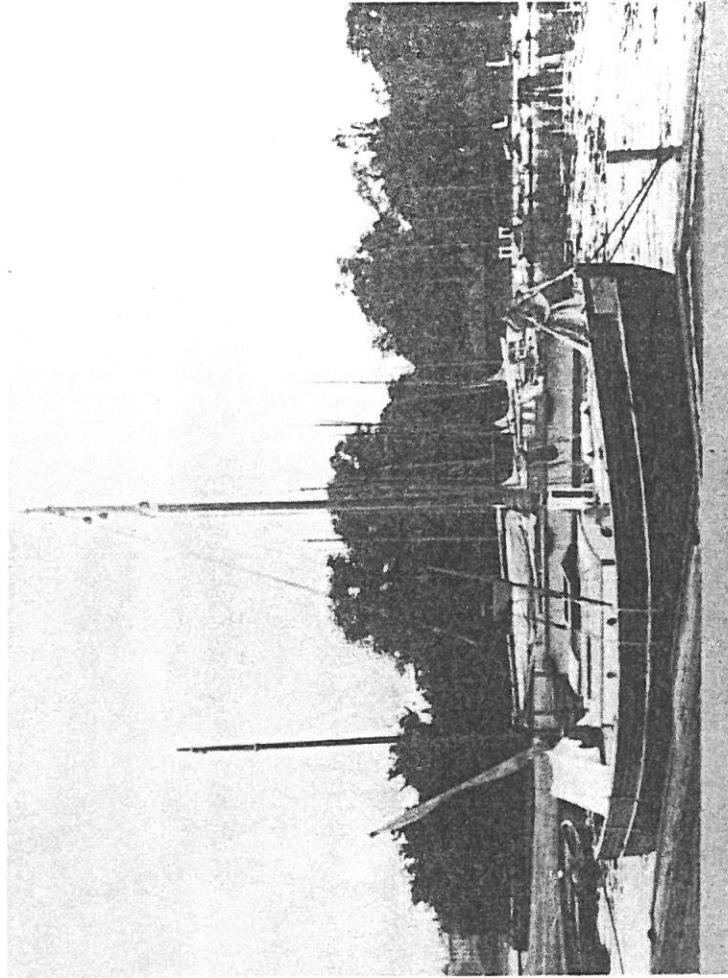
Det specielle ved dette tog var, at vi ventede på reservedele til motoren, (vandkølet manifold), så turen blev utsat gang på gang, men man kom altså og kælningen foregik med en våd klud.

S/Y Skibet 2. tog.
Rute: Århus-Juelsminde-Fredericia-Sønderborg-Marstal-Lohals-Reersø-Ebeltoft-Århus.
Deltagere: Erik Kjær, Orla Sørensen, Henrik Højberg, Preben Pedersen, Ole Nygaard Hansen, Thomas Leth, Per brygger, Poul Kellberg, Keld Stenløf, Poul Damgård.

S/Y Skibet 3. tog (Kronmlertog).
Rute: Århus-Knebelshø-Nørrepedam-Kongsgård-Tunø Havn-Kongsgård-Århus.
Deltagere: Ole Hansen, Henning Edwardsen, Niels E. Hansen, Lars Jørgen Laursen, Claus Holm, Henrik Rønne, Jørgen Lundgård, Søren Flummer, John Bo Nielsen.

CIMBRIA hjemmehørende i Hvalpsund.
Kredsen gik i gang med diverse istandsættelser, og
kredsarbejdet blev etableret under ledelse af
fiskeribetjent Steffen Nielsen.

1959 solgtes fartøjet til P. Høgholt, Viborg. Han havde BOOMERANG liggende i Hjarbæk. Så vidt vides, lå fartøjet ubenyttet det meste af tiden, indtil Hvalpsund FDF i 1964 købte det og gav det navnet



1969
SY Skibet. (Alle øvrige togter er med dette skib).
Rute: Aarhus-Juelsminde-Fredericia-Middelfart-Assens-Svendborg-Mulleruphavn-Kerteminde-Hunghavn-Aarhus.
Deltagere: Ole E. Hansen, Niels E. Hansen, Per brøgger, Poul Kellberg, Henning Hornbek, Ole Nygaard, Poul Damgård Jensen, Ole Olesen, Lars Jørgen Laursen, Poul Dixen.

Vi sprang et år over. Vi havde købt "Cimbria" og døbt det "Skibet", og det krævede en tur på land, hvor vi reparerede det fra mast til køl. Og som det fremgår af logbogen, var der stadiig noget, der skulle rettes på konstruktionen under seje sommeren. Det er et smukt skib, vi har fået. Vi bliver studerer i mange havne, og her skal bestemt nævnes kæppelan O. Kure, Assens, der altid har vist stor interesse. Skibet levede op til vores forventninger på alle måder.



rustet sammen og riggen mangelfuld), havde vi til lejligheden aftalt bugsering med fiskekipper lens Kjær og deines kutter AS 1 - Dagny Kjær. Med skipper Jens Skutt ved roret tog vi til Hals. Det var en meget fin tur derop, men ret hurtigt efter starten på hjemturen begyndte - et til formålet - aldeles hårdt og uegnat vejr. Hjemtransporten blev en blandet formøjelse - ret beset blev den i løbet af et par timer til en ufersvarlig handling. Den almindelige bugsering var besværlig i den svære sjø - slabebotet sprængtes flere gange, og hele aktionen forværes af mange lækager på CIMBRIA - havrand fra neden og regnvand fra oven gennem et aldeles utæt ruf og dæk. Efter nogle hårde nattetimer blev vejet hen under morgen bedre, og vi landede i Aarhus hen på formiddagen. Ved hjemkomsten lænneses fartøjset, og nærmere besigt blev foretaget. Herunder konstateredes temmelig mange svagede og mangler ved båden, og stemningen var nogen "behersket".

CIMBRIA deltog - efter en besværlig landstransport - i landsforbundets landslejr på Sletten i 1967. Som et lille kuriosum skal nævnes, at de første ledere i Aarhuskredsen bestod eksamen og fik "Duelighedsbevis i sejlsads". Dette foregik under eksamination af Steffen Nielsen, som havde autorisation som censor til denne prøve. Steffen Nielsen arbejdede ihærdigt med kredsen, men det skulle desværre snart vise sig, at børneunderlaget i området var for ringe. Dertil kom det vanskelige i at finde initiativtrive unge ledere - dedukkede op, men forsvarst hurtigt på grund af uddannelse. Vi husker dog Verner Siegelmann som en ihærdig medarbejder, og som vi i øvrigt selv havde korivarig, gæde af her i Aarhus. På grund af navnene vanskeligheder blev arbejdet indstillet og CIMBRIA sat til salg. 1968 kobes fartøjet af FDF/FPF Aarhus 20. kreds for 19.000 kr. og blev af sælger bugseret til Hals havn, hvor vi overtog. Da fartøjet ikke kunne sejle for egen kraft (motor



SKIBSDAGBOG

for

Skibets navn	S / Y " SKIBET "
Hjemsted	AARHUS
Kendingsignal	
Registertons brutto	
Registertons netto	
Barometerstanden er angivet i	

Det egentlige skibstømmerarbejde med planker, spænder o.s.v. blev overdraget Aarhus Centralværft med Svend Kaas som mester. Motoren - de rustne stumper - blev leveret til NLB A/S Renoveringsafdeling, Kahyt og aptering startede vi selv med - smukt designet af Ole Elsborg. Vi var så heldige at fåne et værksted i det nedlagte Aabyhøj Jernstøberi på Nørdrevej i Aabyhøj - venligst udlånt af Erhard Horup. Her blev der hele vinteren arbejdet hårdt - det var nødvendigt for at holde varmen i det upvarmede lokale.

På trods af mange genvordigheder blev CIMBRIA A sejklar i juli 1969 og blev omdøbt til SKIBET af Aarhus.

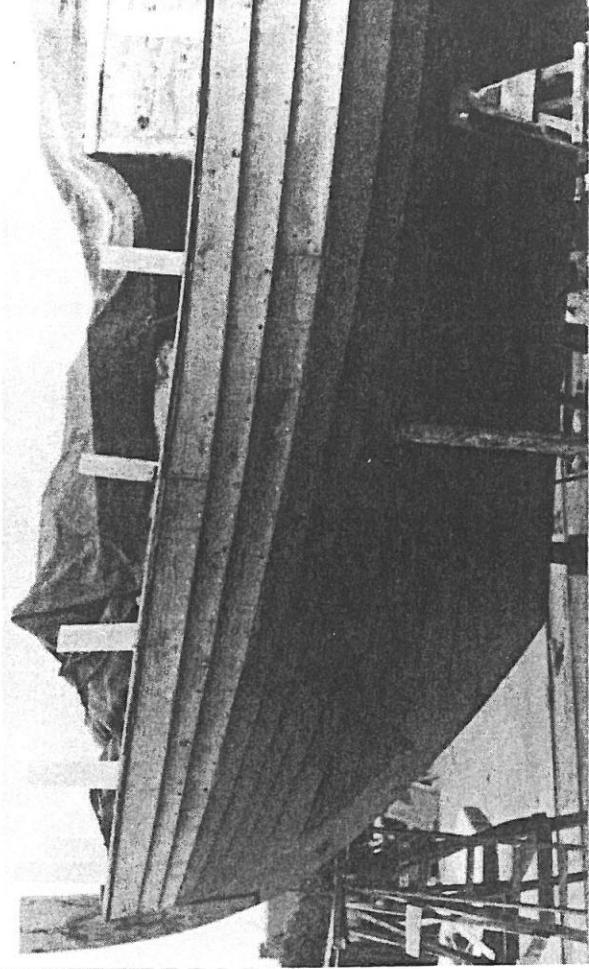
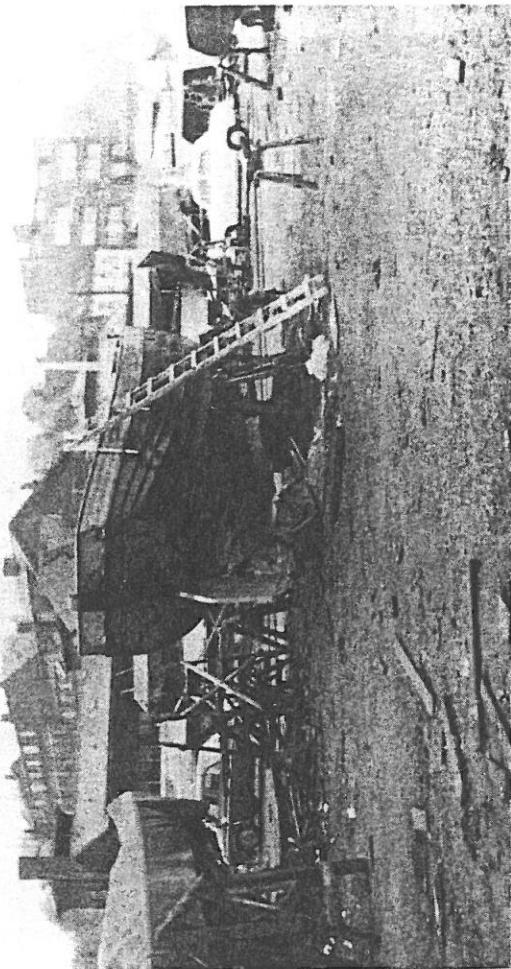
Den første sejlsæson blev generet af diverse fejl og havarer, men vores skib klarede sig og fremstår i dag - efter store investeringer og mange arbejdstimer - som et smukt, velsejende og velfungerende fartøj.

Denne dagbog, som består af 176 folierede blade, og som på den gennemdragne liste af mig er forsigtigt, autoriseres herved.

d:n

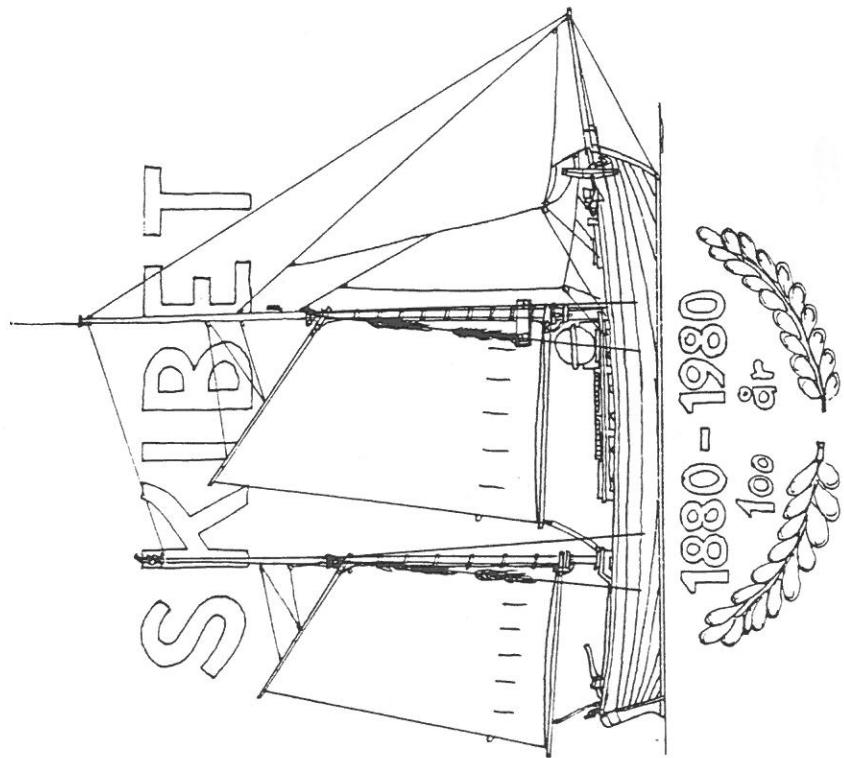
På skibet ~~fares~~ en særlig forhårsborg, jfr. sommandstorv § 64, sidste sikk.

Dagbogen skal benyttes, til den er udskrevet eller af anden grund ikke længere kan binges. Den skal opbevares i mindst 3 år efter døaon for sidste indforelse, og hvis der for retten er rejst sag vedhæftet skibets rejse i det tidsrum, da bogven opfatter, skal den opbevares, indtil sagen endeligt er afgjort.



FIDJISVÆR

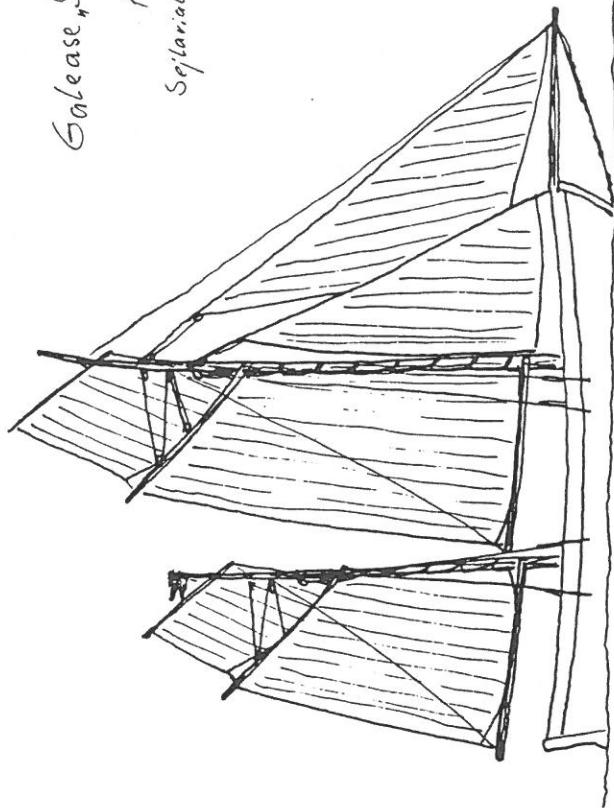
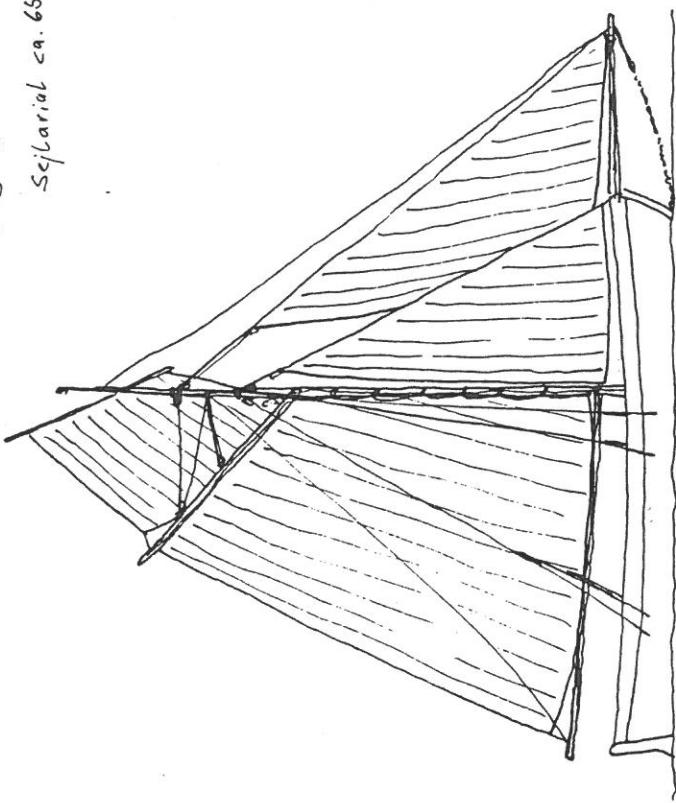
No. 1 Årgang 17



FIDJISVÆR

Tugt "SKIBET" Aarhus
Sejlarial ca. 65 m²

Galease "SKIBET"
Aarhus
Sejlarial ca. 60 m²



Forslags fil.
R.S. 27/2 76 CN
Skala ca 1:100