

B/K BOLVÆRKET  
CHRISTIANSHAVN

**Godt Nytår**

**KLUBNYT.3.**

Gældende 1/1 – 31/7 2004.

**Vis dit medlemskort og få 10%.**

**Korsør Motor**

**og**

**Propellerfabrik A/S**

**Nordvangen 12.Korsør**

**AL-SPORT**

**Alt i Fiskeri og Sport**

**Torvegade 31**

*Rastrup Marine Service*

## Speedbåde.

Den 1. juni 1999. trådte en ny lov i kraft om at alle førere af speedbåde skal være fyldt 16. år. Og skal være i besiddelse af et speedbådskørekort – eller have bestået både den praktiske og teoretiske prøve i duelighedsbevis for lystsejlere.

### Hvornår er båden en speedbåd.

Båden er en speedbåd, hvis dens motorkraft er lig med, eller overstiger følgende udregning

Bådens længde i meter gange bådens længde i meter, herefter skal lægges 3 til. Eks. 5.m. X5.m.=25 + 3 =28

en 5 m. Lang båd bliver således en speedbåd såfremt den fremdrives med 28 KW. For at udregne hvor mange HK. Det er, skal dette tal ganges med 1.36 hvilket giver =38,08 HK. Monterer man en 40.HK. I en båd på 5 m. Vil den derfor være en speedbåd, såfremt båden er en planende båd.

B/K Bolværket gør opmærksom på at denne regel skal overholdes, Både af hensyn til klubbens ansvarsforsikring og den enkeltes ansvar for sit medlemskab. Det er konstateret at alle i klubben overholder denne regel, og det er godt sømandskab, tak for det.

### Nødråb fra medlemmer og både!!! er det din båd så gør noget ved det!

Nogle Fartøjer i Klubben Bliver tydeligvis hverken vasket eller passet, men ligger og forfalder, og skriger på deres ejer, efter en smule opmærksomhed, og det er ikke acceptabelt, der henvises til reglementet, stk. 17.

Velkommen til nye medlemmer  
Ingrid Arnsberg

## **Praktisk sejlads Oktober 2003.**

**Lærer: Paul Sørensen. Båd: Lykkens Prøve.**

Følgene 16 elever var på kursus, og alle bestod.

Sebastian Larsen. - Kim Lindgren Hansen.

Michael Andersen - Brian Brandhøj.- Ingrid Arnsberg.

Elsebeth Andersen.- Rebecca Harboe.- Jytte Sørensen.

Egon Hansen.- Helge Taggatz.- Kim Tietze.- Peter Voss.

Helle Elene Andersen.- Niels Jørgen Skydsgaard.

Steen Stendal.- Karen Daugård.

**Bestyrelsen ønsker tillykke med kortet..**

## **Navigationskursus:**

**Lærer: Kaj Schiønning.**

Der er i øjeblikket 8 af de ovenstående elever på kursus

hos Kaj, og de er færdige den 23/4 2004.

**Bestyrelsen ønsker held og lykke .**

**Nyt Navigationskursus starter igen mandag den 4/10. 2004.**

## **VHF. Kursus April 2003.**

Følgene elever fik VHF. Kortet

Helge Taggatz

Per Bolund

Per Bruhn

# Christianshavner-gruppen

## ..INDSIGELSE..

København er en utroligt privilegeret by i kraft af at have en så centralt placeret havn. Med debatoplægget til *Den blå plan* sætter Københavns Kommune gang i en vigtig debat om, hvordan dette særlige aktiv skal udnyttes, nu hvor den erhvervsmæssige brug af havnen er på vej til at forsvinde og dermed muliggør en anden og mere rekreativ udnyttelse. København har allerede mange idylliske områder ved vand, men vi har kun havnen, der tillige kan tilbyde et liv og en dynamik på vandet. Det er der også stor opmærksomhed omkring i debatoplægget til *Den blå plan*, og i forbindelse med spørgsmålet om stiforbindelser på tværs af havneløb og kanaler, står der, at "det er vigtigt, at disse tværforbindelser ikke hindrer brugen af vandet eller forringer oplevelsen af havnes store skala væsentligt." Derfor kan det kun undre, at der i selv samme debatoplæg er foreslået en bro over havnen mellem Kvæsthusbroen og Holmen samt flere småbroer over Christianshavns Kanal.

Netop Christianshavns Kanal er i dag det eneste sted i København, hvor en verden ved vandet spiller aktivt sammen med en verden på vandet. Bylivet og bådlivet på Christianshavn får deres helt specielle stemning i kraft af hinanden, og hvis vi med broer begrænser den frie adgang for sejlbåde og større motorbåde, vil det betyde et stort tab ikke blot for bådmiljøet, men for livet på Christianshavn som helhed. Uden et aktivt havneliv vil kanalen miste en væsentlig del af den dynamik, der hver dag får hundredvis af mennesker – borgere som turister – til at søge ned til kanalen for at spise frokost, gå ture eller bare sidde på bolværket og nyde kanalens intense stemning. Det er ikke tilfældigt, at det netop er Christianshavns Kanal, der er havnerundfartens hovedattraktion. De finder ikke nær den samme levende puls syd for Knippelsbro, for selvom der dér er mere bolværk og langt mere vand, er området præget af den maritime stilstand, der er en uundgåelig konsekvens af, at man begrænser den sejlede adgang.

Med Christianshavns Kanal er vi med til at bringe verden helt ind i hjertet af København. Cirka 10.000 både gæster hvert år Inderhavnen, og af disse lægger over 3.000 til i Christianshavns kanal for én eller flere overnatninger. En stor del af bådene kommer fra udlandet; ikke bare fra resten af Skandinavien, men også fra lande som Polen, Tyskland, Holland, Frankrig, England, Irland og USA, og langt størstedelen af dem er sejlbåde. Da bådene i gennemsnit hver har fire personer ombord, betyder det, at Christianshavns Kanal hvert år tilbyder en billig og centralt beliggende overnatningsmulighed for mindst 12.000 besøgende. Alle disse mennesker bliver under deres ophold aktive brugere af kultur- og forretningsliv både på Christianshavn og i resten af København. Christianshavns Kanal er sejlernes eneste mulighed for at komme helt ind i centrum af byen, og for en by med Københavns historie, størrelse og (inter-)nationale betydning er det en mulighed, der også bør tilbydes fremover.

Det bliver i debatoplægget til *Den blå plan* foreslået, at en eventuel bro fra Kvæsthusbroen til Holmen vil kunne konstrueres således, at den kan åbne og lade sejlbåde passere med jævne mellemrum. Dette er selvfølgelig positivt, men det er

langt fra at være en åben havn med fri passage af både. For det første viser al erfaring, at sådanne broer hurtigt tilpasser sig byens betingelser, hvorfor der med tiden vil blive længere og længere mellem åbningerne. I Næstved er det endda gået så galt, at den nye bro ikke åbner for lystfartøjer overhovedet, selvom det i udgangspunktet blev lovet, at den ikke ville komme til at begrænse den sejlene adgang til byen. For det andet er det ikke muligt at planlægge lystsejladser efter faste brotider, idet man på vandet må indordne sig vind og vejr. Det er derfor nødvendigt, at sejlene kan komme uhindret ind i havnen på alle tidspunkter af døgnet.

At der er behov for en trafikal løsning mellem holmen og indre by er åbenlyst, især når operahuset og senere skuespilhuset åbner dørene for publikum. Det er også primært disse to kulturelle sværvægttere, der i debatoplægget til *Den blå plan* nævnes som grundlag for at bygge en gang- og cykelbro over Inderhavnen. Og sikke et herligt syn, det vil være at se 1.500 operagæster i deres fineste skrud gå og cykle over broen på en våd, kold og blæsende novemberaften! Men igen; mon ikke det store flertal vælger at tage bilen over Knippelsbro i stedet?

Det er vores klare overbevisning, at broer over Inderhavnen og i Christianshavns kanal vil ødelægge mere, end de vil løse – både for bylivet og for bådlivet. I stedet vil vi foreslå at lade mindre både sejle i pendulfart mellem for eksempel Kvæsthusbroen og Holmen. Der behøver blot at være tale om simple bådkonstruktioner med plads til både cyklende og gående, således at omstillingen mellem land og vand bliver så enkel som mulig. En overfart vil på den måde ikke tage længere end 2-3 minutter. Det er en løsning, der tidligere har fungeret effektivt i København, dengang *Hønen* hver morgen og eftermiddag bragte en stor del af de 3-4.000 arbejdere ved B&W, Orlogsværftet og Flådestationen frem og tilbage over havnen. Og det er en løsning, der i dag fungerer med stor tilfredshed i for eksempel Amsterdam og Stockholm, der i endnu højere grad end København udfordres af sammenspillet mellem by og vand. Udover at sejlturen over havnen vil kunne blive et spændende break i den daglige færden i byen, vil den give københavnere en aktivt brugende omgang med havnen og vandet. Hvis København virkelig vil have glæde af sin havn, var det så ikke bedre at sejle i den end at bygge bro over den?

Ikke nok med, at en bro efter vores bedste overbevisning er en ringere løsning end små, tværgående både; det er også en markant dyrere løsning. Alene for den pris, det vil koste at bygge broen, vil man kunne lade både sejle frem og tilbage i årevis – især hvis man ønsker sig en bro af international arkitektonisk standard.

Afslutningsvis må det endnu en gang pointeres, at ønsker vi en dynamisk havn, der åbner sig for kulturel mangfoldighed, må vi også lade den være åben i fysisk forstand. Hvis vi med broer forhindrer den frie adgang for sejlbåde og større motorbåde, vil vi uundgåeligt begrænse den spontanitet og den levende puls, der gør havnen til byens vigtigste herlighedsværdi.

Driftsregnskab

<u>Indtægter</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Leje/kontingent	113613	105.600
EI	12451	6.400
EI, restance	0	9.000
Leje, restance	0	13.000
Kurser, standerhejsning m.v.	7071	0
<b>Indtægter ialt</b>	<b><u>133.135</u></b>	<b><u>134.000</u></b>
KBH's Havn	82099	83.200
Forsikringer	6455	6.856
EI	9338	6.400
Diverse indkøb	5922	4.500
Aktiviteter og møder	6251	600
Administrationsomk.	5487	3.700
Advokat	4000	0
Kurser	5093	0
<b>Udgifter i alt</b>	<b><u>124.645</u></b>	<b><u>105.256</u></b>
<b>Resultat før renter</b>	<b><u>8.490</u></b>	<b><u>28.744</u></b>
Finansielle indtægter	1237	1124
<b>Resultat</b>	<b><u>9.727</u></b>	<b><u>29.868</u></b>
<b><u>Balance</u></b>		
<u>Aktiver</u>		
Amagerbanken, Folio	113.076	121.883
Amagerbanken, (Kirstens fond)	1.487	1431
Amagerbanken, opsparing	40.367	24000
Kassebeholdning	4.983	8.247
<b>Aktiver i alt</b>	<b><u>159.913</u></b>	<b><u>155.561</u></b>
<u>Passiver</u>		
Egenkapital primo	152.511	103.903
Regulering fra tidligere år	-6.546	18.740
Årets resultat	9.727	29.868
Egenkapital ultimo	<u>155.692</u>	<u>152.511</u>
Skyldig moms	4221	3.050
<b>Passiver i alt</b>	<b><u>159.913</u></b>	<b><u>155.561</u></b>

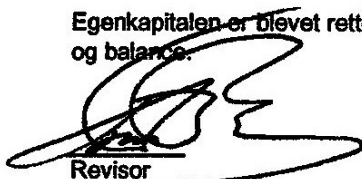
**Budget**

<b><u>Indtægter</u></b>	<b><u>2004</u></b>	<b><u>2003</u></b>
Leje/kontingent	120.000	97.400
EI	6.500	4.800
Srandersalg	600	1.500
Restancegebyr	1.900	2.000
Lejeregulering	4.500	6.000
<b>Indtægter ialt</b>	<b><u>133.500</u></b>	<b><u>111.700</u></b>
KBH's Havn	86.800	85.200
Forsikringer	7.000	6.600
EI	6.500	4.800
Standerhejsning	3.600	3.000
Best.møder/generalf.	500	400
Administrationsomk.	3.600	2.500
<b>Udgifter i alt</b>	<b><u>108.000</u></b>	<b><u>102.500</u></b>
<b>Resultat før renter</b>	<b><u>25.500</u></b>	<b><u>9.200</u></b>
Finansielle indtægter	1000	1000
<b>Resultat</b>	<b><u>26.500</u></b>	<b><u>10.200</u></b>

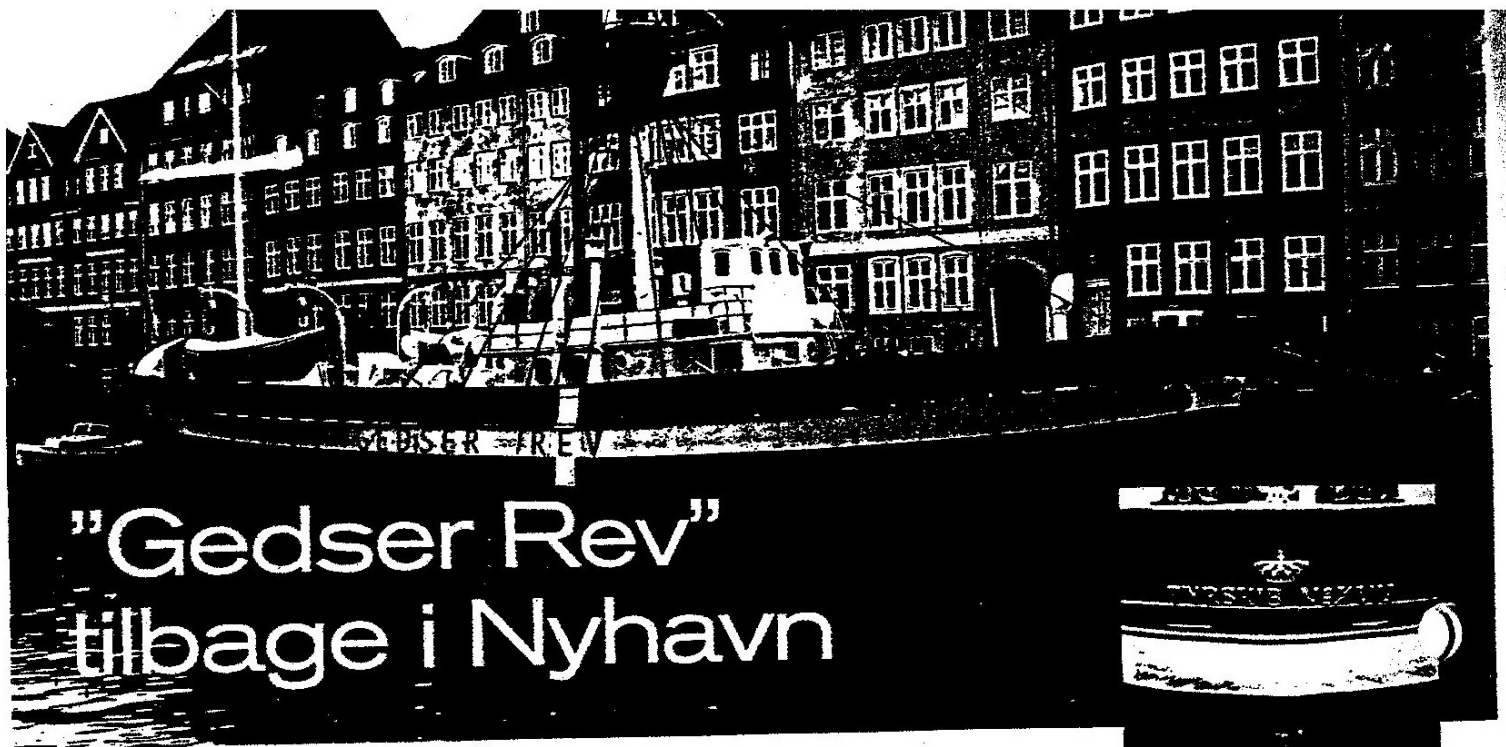
**Revisorpåtegning**

Jeg har revideret årsregnskabet for år 2003.  
Revisionen af årsregnskabet for år 2003 har ikke givet anledning til anmærkninger.

Egenkapitalen er blevet rettet til i år 2003, således at der nu er kontinuitet i årsregnskab og balance.



Revisor



# "Gedser Rev" tilbage i Nyhavn

Det over 100 år gamle "Fyrskib XVII" ligger nu nymalet ved Charlottenborgsiden og er igen en pryd for Nyhavn. For godt 50 år siden sank skibet på dramatisk vis

Af John Pri Foto Dennis Rosenfeldt



Fyrskib XVII blev i 1970'erne sat i stand af en gruppe pensionister med tilknytning til Fyrvesenet. Efter mange års forfald har Nationalmuseet endelig igen fået sat skik på skibet. Læs mere om fyrskibe via [www.horns-rev.dk](http://www.horns-rev.dk).

► Nationalmuseets "Fyrskib XVII - Gedser Rev" er efter længere tids fravær tilbage på sin gamle plads i Nyhavn. Takket være en større donation fra A.P. Møller fonden har fyrskibet gennemgået en større reparation og restaurering på Hvide Sandes Skibs- og Baadeværft.

I 1829 blev det første danske fyrskib udlagt ved Læsø Trindel og flere kom til. I 1970'erne var den epoke slut, og der var kun omkring fem fyrskibe i tjeneste. De blev efter lang og tro tjeneste erstattet af automatiske lysbøjer. Det var derfor af stor betydning, at Nationalmuseet i 1972 fik mulighed for at bevare et af de sidste fyrskibe for eftertiden.

## 100 års fyrskibshistorie

"Fyrskib XVII" er blot ét af en serie på cirka 20 skibe, der blev bygget fra 1870'erne frem til år 1900. Det blev bygget i 1895 på N.F. Hansens Værft i Odense og udlagt nord for Helsingør. Fra 1921 gjorde det tjeneste på Gedser Rev, kun afbrudt af en kort periode under krigen, hvor det lå i Storebælt ud for Kalundborg. Skibet blev i 1921 forsynet med en fremdrivningsmotor – en trecylindret Vølund glødehovedmotor på 135 HK.

Når fyrskibet lå på station bestod besætningen af to skiftehold, hvert bestående af syv mand: En skipper, en telegrafist, en tømmermand, en kok og tre matroser. Hvert hold havde en måneds tjeneste om bord og en måned fri.

## Flere påsejlinger

"Fyrskib XVII" har været påsejlet flere gange under sin lange tjenestetid. Den alvorligste hændelse fandt sted i 1954, hvor skibet blev påsejlet i bagbord side og sank på få minutter. Vagthavende matros, der stod på udkig, nåede at varsko den øvrige besætning, som alle blev reddede. Men uheldigvis for matrosen blev han ved kollisionen slynget over bord og omkom.

"Fyrskibet Gedser Rev" blev i 1972 taget ud af tjeneste og lagt op ved fyrmagasinerne på Holmen og sat til salg. Nationalmuseet erhvervede skibet og lagde det op i Nyhavn, hvor der var god plads efter at de sidste paketbåde havde indstillet sejladsen.

Nationalmuseet har ikke haft intentioner om at føre fyrskibet tilbage til dets oprindelige udseende, selv om det naturligvis har undergået mange ombygninger. Så det fremtræder i dag helt unikt med sin nuværende aptering og udseende, som det så ud efter den tragiske hændelse i 1954. Mandskabskamrene står, som da det sidste skiftehold forlod skibet i 1972, alt er funktionsdygtigt og de royale portrætter hænger atter på deres plads over sofaen i skipperens kahyt.

Nationalmuseet har i øvrigt også et par andre veteraner liggende i Nyhavn. Det drejer sig om Dækspram nr. 19 og galeasen Anna Møller, så med fyrskibet er der tale om tre perler på rad på Charlottenborgsiden. ◀



## Hvis du har en god historie, så send den til bladet.

Her er en anonce fra en gl. Chr. Havner avis.

### Ægteskabstilbud.

En enlig Herre, som er i god Stilling, ønsker at stifte Bekjendtskab med en tro pige eller Enke i 40 Aars Alderen, og som selv har Møbler. Billet, mrkt, R. Bedes indlagt på Bladets Trykkeries Kontor  
Den Søgende boer på Amager.

---

Den gamle radiostation på Holmen, som i dec . 2001 blev flyttet fra fredriksholm til Nyholm, ved mastekranen, er blevet sat i stand. Foreningen bag bevarelsen af Danmarks første kystradiostation, vil indrette museum i byg-



ningen, der er opført i 1908.-09 og som indtil midt i 1945 rummede Københavns radio, dengang et teknologisk vidunder, der med sin 75 m høje antenne kunne sende hele vejen til middelhavet.

Stationen var ved at miste livet på drund af boligbyggeri.

---

**vigtigt når du sejler :** Hvis du observere en ulykke til søs, kan du kontakte Lyngby Radio VHF. Kanal 16.

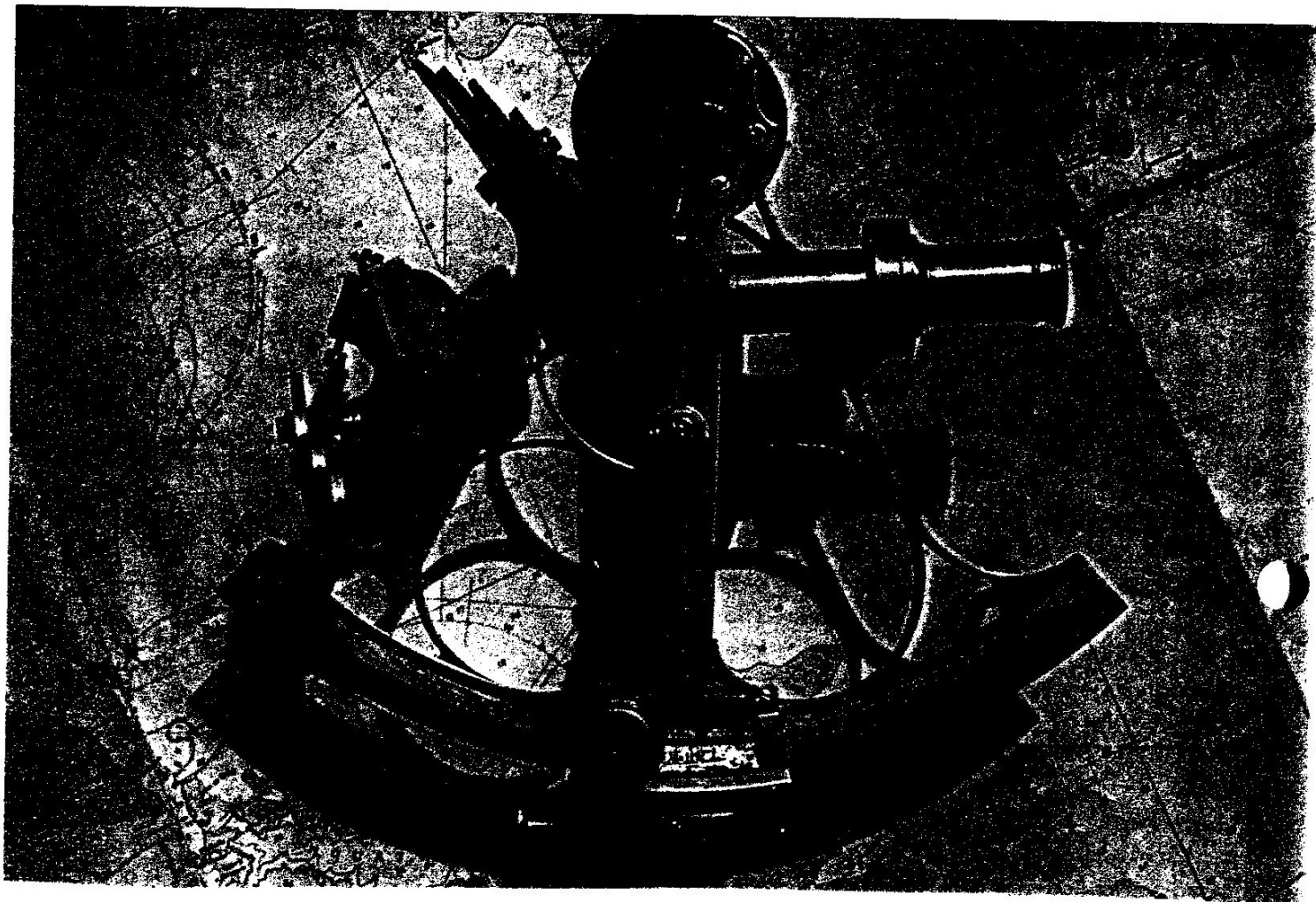
VHF / DSC. Tryk nødkaldsknap

Lyngby Radio tlf. **45 28 98 00**

SOK. Tlf. **89 43 30 99**

POLITIET. Tlf. **alarm 112**

Den myndighed , der leder redningsarbejdet, alarmere de øvrige parter, der skal medvirke, incl. det lokale fartøjsberedskab.



**Sig mig min gode mand, hvordan bliver man mere sikker på havet og i havnen, jo du ka' bare ta' dig et Kursus, det er ik' svært, alle bestod da sidste gang.**

**Kursus i praktisk sejlads: 13 April – 4. Maj.**

Vi mødes i Røde rum Sofiegården

tirsdag 13/4. Kl. 19.00, der er teori denne aften og sejldagene aftales denne aften

**Fælles fisketur på Øresund.**

Lørdag den 17/4. Kl. 8.30 ved klubstandere Sofiegade til en lille morgenbitter, der er præmier til flest fisk, og til største fisk, indvejning Kl. 16.00 ved standeren. Vi håber på en god tur.

## **Generalforsamling 2004 Røde rum Sofiegården.**

**Tirsdag den 11/5. kl. 19.00 Indkaldelse ifølge vedtægterne.**

## **Standerhejsning 2004 i Festsalen Sofiegården**

**Lørdag den 15/5. kl. 9.00**

) Tag konen, kæresten, og ungerne med til en dejlig dag ,vi mødes i festsalen, og går samlet ned ved kanalen og synger flaget og standeren til tops, herefter er der morgenmad, og under hyggelig sludren ved bordene, vil der som altid blive solgt Kinesiske lodder til fordel for Kirstens Fond; Præmierne bliver skænket af klubbens sponsorer..En overraskelse har sneget sig ind som formiddagens underholdning, inden vi herefter igen går op i festsalen ,og spiser frokost, drikker øl ,vand , kaffe. Øl og små ting til halsen til sædvanlige lave priser Kirsten trækker vinderen, som bliver skænket et legat på. 1500. Kr.

Mulige kandidater er: George Stage- FDF. Søspejderne Chr. Havn.- Fulton – Bombebøssen – Biens Dag Chr. Havn. Pris: voksne 50. Kr. Børn 10. Kr.

Der kommer invitationer med posten. **Men sæt X i kalenderen**

## **Årsmærke 2004 blå.**

) **Mærket skal være sat på båden senest 8 dage efter modtagelsen.**

### **Kontortider.**

B/K Bolværket: Paul Sørensen Torvegade 50. 3. th. 1400.K.

Første Mandag i måneden mellem Kl. 17-18.

Lukket Juni, Juli, og Helligdage. TLF. 32545416.

# **Sponsorer for Kirstens Fond.**

**Bageren i Lagkagehuset  
Torvegade 45 Chr. Havn.**

**Jørgen V. Petersen  
Tøj i Kælderen, Strandgade 24  
Chr. Havn.**

**Steen Friis Design  
Overgaden Oven vandet 30 B  
Chr. Havn.**

**AL-SPORT  
Torvegade 31. Chr. Havn**

~~**.Kastrup Marineservice  
Saltværksvej 56 Kastrup**~~

~~**Clinique De Beaute  
Torvegade 50. Chr. Havn.**~~