

Vallensbæk Sejlklub – den aktive klub

www.vallensbaek-sejlklub.dk

VSK

årbog 2009



VSK beretning
I båd tværs gennem Sverige

**Vallensbæk
Havn** Før, nu
og i fremtiden



Finn Gold Cup

Finn-jollernes verdensmesterskab sejles i Vallensbæk 3.-11. juli



Kapitalpension eller ratepension?

Din personlige rådgiver kan give dig svaret. Der findes flere forskellige måder at spare op til pension på, og det kan være svært at vælge. Sammen med din personlige rådgiver kan du finde den løsning, som passer til

netop dig.

- For at få din personlige rådgiver skal du være med i vores Fordelsprogram. Kom ind i filialen. Eller læs mere på vores hjemmeside.

Gør det muligt

Nordea

Vallensbæk Afdeling
Vallensbæk Stationstov 33
43731054
nordea.dk



FGC
2009



2009 bliver mindeværdigt

Efter et år med store arrangementer som en jubilæumsfest med 360 deltagere og et multi-DM for fire klasser, plejer man i de fleste foreninger at puste ud og komme sig efter kraftanstrengelsen. Så man skulle tro, at der i 2009 er lagt op til et stille år.

Hos os betyder „stille år”, at vi kan byde velkommen til verdenseliten blandt Finn-jollesejlere, der mødes i Vallensbæk Sejlklub for at sejle FINN GOLD CUP – Finnjollernes VM.

Fra den 3. til den 11. juli står Vallensbæk i Finn-jollernes tegn, hvor vi er med til at sætte et stærkt præg på sportens år i Danmark i en klasse, der sidst afholdt VM i Danmark for 50 år siden. I øvrigt det år Poul Elvstrøm vandt sit andet og sidste verdensmesterskab i klassen.

For medlemmerne af VSK og for havnens brugere vil arrangementet betyde, at der i denne uge bliver noget mere livligt på havnen, idet vi sætter alle sejl til. Og vi glæder os til igen at opleve sportslige toppræstationer her i Køge Bugt. Så lige denne uge bliver her ikke stille og roligt. Det kan man i øvrigt læse mere om længere inde i årbogen.

Dertil kommer tre til fire andre kapsejladssammenkomster fra april til september.

I år holder VSK et nyt jubilæum. For i år er det 25 år siden, at Per Ry Jacobsen sammen med sin bestyrelse fik den gode idé at invitere Vallensbæk Kommunes pensionister på sejltur. Så når vi den 6. juni igen inviterer på pensionistsejladssammenkomst, så er alle sejl sat til for at markere dette specielle hjørne, klubben runder. Så lige den weekend bliver der næppe stille og roligt. Peter Ambs fortæller i en artikel om de 25 fantastiske år med pensionistsejladserne.

Og fra kommunens pensionister til kommunens børn: Sammen med Vallensbæk Kommune, Vallensbæk Kano og Kajak Club åbner vi til maj et fast søsportstilbud for børn mellem 10 og 14. De får mulighed for at sejle i vore joller og til at ro i kajakklubbens kanoer og kajaker. Visionen er at gøre søsport til en naturlig del af barndommen blandt kommunens børn, der forhåbentlig vælger vore klubber til, så vi

igen kan få en ungdomsafdeling med et aktivitetsniveau a la det vi havde i slutningen af 80'erne.

Det er ingen hemmelighed, at VSK – lige som størstedelen af landets øvrige sejlklubber – har svært ved at tiltrække og fastholde børn og unge som sejlere. Jeg skal ikke gøre mig klog på, hvor det er gået galt. Men der er grøde i ungdomsarbejdet i mange klubber. Der eksperimenteres på livet løs med nye jolletyper, nye kapsejladssammenkomster, nye træningsmetoder og meget mere.

Her i Vallensbæk Havn har vi et meget specielt miljø med to klubber, der hver især har udviklet miljøer, hvor medlemmerne leverer toppræstationer. De seneste måneders samarbejde med kajakklubben og kommunen fortæller mig, at vi har mange træk tilfælles. Så vores model til at styrke ungdomsarbejdet er at gå sammen og udnytte vores respektive styrker.

Det er et projekt, der kræver en kraftpræstation at løbe i gang. Men vi starter i det stille med at tilbyde søsport til kommunens børn en gang om ugen. Men samarbejdsparterne er enige om, at det ikke skal blive ved det. Visionen er at skabe et levende, aktivt miljø med masser af børn og unge i joller og kajaker, der skaber den bredde der skal til, for at der også kan udvikle sig en elite.

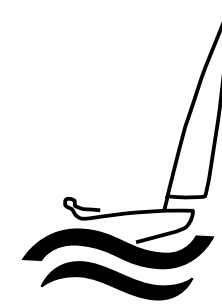
Det må da gerne være en VSK'er, der når tiden er moden, blander sig i medaljestriden hos Finnjollerne. Men det bliver ikke i Vallensbæk, hvis man fastholder det hidtidige interval mellem hvert Finn-VM, der afholdes i Danmark.

Vi ses i Vallensbæk Sejlklub


Steen Roar Hillebrecht
Formand, VSK



Vallensbæk Kommune welcomes the Finn Gold Cup 2009



VSK welcomes the participants in the Finn Gold Cup

This year we celebrate the 50th anniversary for the first Finn World Championship in Denmark. On this background, I am pleased to welcome the participants from all over the world who sails the master class of dinghies.

Many of our members of Vallensbæk Sailing Club have spent years and months preparing the Finn Gold Cup 2009 to be a memorable event.

We will do what we can to ensure optimal conditions on the water and ashore. The Bay of Køge is known as a challenging water with varied wind and weather conditions. We do hope for the best weather during the venue.

Vallensbæk Sailing Club is situated in a municipality which through the years has been very supportive when it comes to international events like this. We are very grateful for their support and for the good and fruitful cooperation! The same applies to our sponsors – without them it would not be possible to arrange an event like this.

I am convinced that all our preparations will end up in a great week and I hope that all our guests will enjoy the competition and their stay in Vallensbæk.

May the best man win!

Steen Roar Hillebrecht
Chairman, VSK

Formanden har ordet	side	3
Welcome to FINN GOLD CUP 2009	side	5
Det sker i VSK 2009	side	7
En aktivitetskalender over alt det spændende, der sker i VSK det kommende år		
Nu går starten til FINN GOLD CUP	side	8
Vallensbæk Sejlklub arrangerer FINN-jollernes verdensmesterskab, der sejles for første gang i Danmark i 50 år. Den gang vandt Paul Elvstrøm		
Nu får VSK en SFO-ordning	side	18
Til maj åbner VSK sammen med kommunen og kano- og kajakklubben en skolefritidsklub på havnen med søsport på programmet		
VSK samarbejder med UNISAFE	side	20
I forbindelse med FINN GOLD CUP hjælper Firmaet UNISAFE A/S klubben med 5 af sine lynhurtige RIB-gummibåde		
Vallensbæk Havn før, nu og i fremtiden	side	22
Klubber og havn lever i en symbiose, hvor den ene part ikke kan undvære den anden. Læs den afgående formands vurdering af fremtiden		
Pensionistsejladser gennem 25 år	side	26
I år er det 25 år siden, den første pensionistsejlads blev sejlet. I dag er det en kær institution i klubbens og kommunens liv.		
Han sælger sejlsporten for VSK	side	30
Jørgen Tjellesen har som leder af klubbens Sejladscenter store ambitioner om at få medlemmerne til at sejle i Match 28 bådene		
I båd tværs gennem Sverige	side	32
De fleste sejlere drømmer om at tage turen gennem Göta-kanalen. I denne artikel fortæller vi alt om, hvad du har brug for at vide og kunne for at realisere drømmen		
Og sikken et fantastisk jubilæumsår	side	40
Peter Ambs ser tilbage på alle de store og små begivenheder i jubilæumsåret 2008.		
Lær kapsejlad i sejlerskolen	side	46
Som noget nyt tilbyder Sejlerskolen i den kommende sæson kapsejlad i Match 28 bådene		
Værd at vide om VSK	side	48
Hvem sidder i bestyrelsen, og hvem sidder i klubbens mange udvalg. Hvordan melder jeg mig ind, og hvad er kontingentet. Her er svar på de fleste spørgsmål om Vallensbæk Sejlklub		

Aktivitetskalender 2009

Et uddrag af, hvad den aktive klub tilbyder sine medlemmer.



7. marts Glasfiberreparationer

Bådebygger Arne Larsen fortæller om arbejde med glasfiber. Vil du vide, hvordan du selv kan udføre mindre reparationer i glasfiber, så er der her rig mulighed for at lære, hvordan det skal gøres. Der er mulighed for selv at prøve egne færdigheder, idet der under arrangementet udføres reparationer på klubbens både.



19. marts Havnens generalforsamling

Havnens årlige generalforsamling for indskydere med havneplads afholdes i henhold til Havnens vedtægter. Havnebestyrelsen udsender særlig indkaldelse herom.



26. marts Kapsejlsregler

Vores internationaler kapsejlsdommer Søren Badstue fortæller om de nyeste kapsejlsregler og står til rådighed for spørgsmål fra sejlerne.



25. april Standerhejsning

Traditionen tro hejses klubstanderen kl. 14,00, den sidste lørdag i april. Tag familien med til en festlig optakt på sejlsæsonen. Med standerhejsningen markeres også starten af sejl-skolens praktiske undervisning og starten på ungdomsafdelingens træningssejladser.



3. – 11. juli VM for Finnjoller

Dette er årets højdepunkt for VSK og vel også for sejlsporten i hele Danmark. De dygtigste sejlere fra hele verden gæster vores havn og kæmper om at blive verdensmester i denne olympiske bådklasse.



1. – 9. august Sommerlejr

VSK's juniorsejler mødes med sejlerne fra naboklubberne til sommerlejr i Stege. Foruden en masse kapsejlsbyder sommerlejren på godt kammeratskab og masser af spændende oplevelser.



18. – 19. september Firma DM i Match Race

Vallensbæk Sejlklubs Sejlcenter afholder udtagelsesstævne, hvor deltagende firmahold kan kvalificere sig til finalesejladserne i firma DM i Fleet Race.



26. – 27. september DM i Match Race

VSK afholder i samarbejde med sejlcenteret det officielle DM i Match Race.



5. maj Kapsejls

Tirsdag den 5. maj starter de ugentlige aftenkapsejladser. Der er mulighed for deltagelse med alle bådtyper og på forskellige niveauer, fra nybegynder til den erfarne, seriøse kapsejler.



30. maj – 1. juni Pinsetur

Se pinsesolen danse over Køge Havn. Vær med i det meget hyggelige fællesskab, når medlemmerne mødes til leg, konkurrence og fælles grill.



6. juni Pensionistsejlad

I år er det for 25. gang at VSK inviterer kommunens pensionister til en sejltur med efterfølgende fælles frokost og dans i klubhuset.



20. juni VSK Grand Prix

Ungdomsafdelingen lægger ud med VSK Grand Prix 20. juni, og i forlængelse heraf arrangerer Køge Bugt kredsen weekendtur. 29.-30. august er der weekendtur til Skanør i kølbåde, og 4. oktober klubmesterskaber. Flere datoer på klubbens hjemmeside.



24. oktober Standernedhaling

Før standeren hales ned 24. oktober er der den traditionelle Masten Af-tur til Københavns havn en lørdag i begyndelsen af oktober. Datoen fastsættes først senere.



13. november Vinsmagning

Første klubaften i vintersæsonen handler om vin. Lene og Frede har lovet at tage os med på nye spændende vinøse og kulinariske opdagelser.



26. november Generalforsamling for Vallensbæk Sejlklub

Bestyrelsen udsender særskilt indkaldelse i henhold til vedtægterne.



Vinterens klubaftener

Emnerne for vinterens klubaftener var endnu ikke fastlagt ved redaktionens slutning, men klubaftener holdes normalt den tredje torsdag i januar, februar og marts. Vinteren igennem samles „Græsælterne“ hver onsdag for at give klubben en hjælpende hånd og for at hygge sig sammen.

Nu går starten til Finn Gold Cup

3.-11. juli 2009 arrangerer Vallensbæk Sejlklub FINN GOLD CUP, der er Finn-jollesejlernes verdensmesterskab. Det er 50 år siden, dette mesterskab sidst blev sejlet i Danmark, og da vandt Danmarks store sejlsportsikon Paul Elvstrøm.

Jonas Høgh-Christensen blev verdensmester 2006, da han vandt FINN GOLD CUP i Split, Croatien. 2008 blev det til en bronze-medalje, og ved OL i Kina samme år en sjetteplads. Han er det bedste danske bud på en medalje ved sommerens store VM-stævne i Vallensbæk.



Sommerens verdensmesterskab for Finn-joller bliver ikke det største kapsejladstævne, Vallensbæk Sejlklubs har arrangeret. Men et verdensmesterskab er altid noget særligt, og Finn-jollen er den internationale sejlsports mest prestigefyldte klasse.

Gennem 60 år har Finn-jollen hørt til i toppen og stået højest på listen over både, sejlere med internationale ambitioner helst vil vinde i. 15 gange har den været med ved De olympiske Lege, og siden 1956 er der sejlet om verdensmesterskabet, der i Finn-jolleklassen kaldes FINN GOLD CUP.

Og for danskere har Finn-jollen en helt speciel klang, fordi det var i denne

jolletype vores største idrætsmand i det 20. århundrede Paul Elvstrøm vandt tre ud af sine i alt fire olympiske guldmedaljer. Paul Elvstrøm vandt desuden to verdensmesterskaber i Finn-jollen, og netop i år er det 50 år siden, han vandt på hjemmebane ud for Hellerup. Siden har FINN GOLD CUP ikke været sejlet i Danmark.

Åbningsreception på Rådhuset

I Finn-jollens Hall of Fame har Paul Elvstrøm følgeskab af endnu en dansker Lasse Hjortnæs, som tre gange i 1980'erne kom øverst på sejrskamlen.

Sejladserne ud for Vallensbæk Havn finder sted i perioden 6.-11. juli med

registrering og træningssejladser i dagene forud 3., 4. og 5. juli. Søndag den 5. juli er der åbningsceremoni og reception på Vallensbæk Rådhus, hvor borgmester Kurt Hockerup er vært.

Der ventes mellem 100 og 120 joller og sejlere til Vallensbæk, og blandt dem vil nogle af verdens bedste være at finde. Dog er det næppe sandsynligt, at verdens for tiden helt suveræne Finn-jollesejler Ben Ainslie fra England stiller op. Siden 2002 har han været helt suveræn og kun afgivet mesterskabet i 2006 og 2007, hvor han ikke stillede op.

Sidste sommer vendte han tilbage og blev for anden gang olympisk guldvinder. Ben Ainslie har droppet Finn-

jollen for en tid til fordel for Matchrace og en fremtid inden for Americas Cup, hvor der altid er job at hente for en sejler med hans kapacitet. I interviews har Bent Ainslie dog holdt en dør åben for, at han vender tilbage til Finn-jollen, når De Olympiske Lege finder sted i London 2012.

AfterSail og Hawaii-buffet

Stævnet omfatter 10 sejladser fordelt med to om dagen, hvoraf resultatet fra den dårligste sejladse fratrækkes. De 30-40 bedst placerede går videre til finalen, der sejles 11. juli. Her medtager sejlerne deres points fra de indledende sejladser, og i finalesejladserne tæller pointene dobbelt.

Sejladserne starter daglig kl. 11:00, og sejlerne vil være tilbage i havnen omkring kl. 15:00. Der sejles på en opned bane med samtlige både i ét felt, så der skal nok blive drama og knivskarp konkurrence at følge hver dag.

Når sejlerne er færdige med dagens sejladser er der AfterSailing i det store stævnetelt på havnen eller på græsplænen foran Juniorhuset. Her vil der blive serveret mad og noget at drikke samt være underholdning – de fleste dage med levende musik. Onsdag den 9. juli arrangeres en stor midtvejsfest kl. 18:00 med stående buffet over et Hawaii-tema, og søndag den 11. juli er der sejrsceremoni og prisoverrækkelse.

Stævnets baneleder bliver danskeren Thomas Sørensen fra Svendborg, men der ud over flyves 4 internationale jury-medlemmer ind plus to banedommere og klassens internationale chefmålere, der kommer helt fra Australien. Desuden venter stævnelederne Jakob Nybroe og Michael Bernfeld besøg af Finn-jolleklassens præsident og repræsentanter fra den internationale sejlunion ISAF.

Vallensbæk Havn vil naturligvis blive præget af stævnet i perioden. Kommunens store telt på 12x12 meter rejse på P-pladsen foran Juniorhuset, og hele jollepladsen vil blive inddraget til deltageres joller og trailere. Når deltagerne ankommer vil de få



Stig Westergaard, der her ses på læns i sin Finn-jolle, vandt FINN GOLD CUP to gange og var en supertrænede atlet med et kondital på 72 og vægt på 95 kg.

tildelt et antal skilte med et nummer, som skal placeres på deres biler, trailere, joller og jollebogne, således at stævneledelsen hele tiden kan komme i kontakt med ejerne. Ingen biler eller trailere må parkeres på havnen for at undgå kaos. Og den hurtige identifikation skal sikre, at dette overholdes.

Budgettet lyder på 1,3 mio

Fra sejlkubbens bestyrelse har Jakob Nybroe og Michael Bernfeldt været i gang med planlægningen af stævnet siden VSK fik tildelt mesterskabet for snart 2 år siden.

„Vi har arbejdet med 3 udvalg, der står for henholdsvis aktiviteter på land og på vandet samt en sponsorgruppe,

der har forsøgt at skaffe indtægter til et budget, der løber op i 1,3 mio kroner,“ fortæller de. „Økonomien i sådan et arrangement deler sig i tre lige store puljer: Deltagernes startgebyr, tilskud og hjælp fra offentlige myndigheder herunder Vallensbæk Kommune og så sponsorer.

Med hensyn til det sidste er vi jo løbet ind i en periode, hvor de færreste virksomheder har penge til andet end det aller mest nødvendige, men heldigvis ser det ud til, at vi kommer helskindet hjem.

2009 er udpeget som internationalt sportsår i Danmark, hvor vi blandt andet skal huse den internationale olympiske komité's møde i København til

efteråret. Det er her, Kronprinsen forhåbentlig vælges ind i IOC. „Sportsåret 2009“ fordeler 9 mio kroner til at promovere Danmark som et land, der kan arrangere de største begivenheder inden for alle mulige idrætsgrene, og vi har fået del i disse penge på linje med de tre andre internationale kapsejladstævner i Danmark i år: VM for 470 joller, EM for laser og kvindernes MatchRace.“

Der bliver brug for hjælpere

I alt regner arrangørerne med, at der bliver brug for 40-50 hjælpere under stævnet, enten på land eller på vandet i diverse følgebåde. Traditionelt er der mange medlemmer, der stiller op,



Finn-jollen er en båd, der udfordrer rorsmandens tekniske og taktiske evner. I Vallensbæk vil der være op til 120 joller på banen samtidig.

men Jakob og Michael vil gerne høre fra alle, som kan og vil være med – enten hele perioden eller blot en enkelt dag. Det er altid en kæmpeoplevelse at være del af så stort et arrangement, og vi kan kun anbefale at tage kontakt til en af de to stævneledere eller sende en mail til klubbens sekretariat.

Følg jollerne på din computer, mens de sejler om VM i Vallensbæk



Når FINN GOLD CUP sejles i Vallensbæk til sommer, får hver jolle en lille GPS-sender med, så det bliver muligt at følge sejladserne på land.

Pressedækningen bliver naturligvis stor, når verdens bedste Finn-jollesejlere mødes til en dyst om verdensmesterskabet kaldet FINN GOLD CUP 3.-11. juli i Vallensbæk. Der er planer om daglige tv-reportager fra sejladserne, men endnu mere spændende bliver det, at det vil være muligt at følge sejladserne live på vandet – enten på computeren derhjemme eller på storskærme i stævneteltet på Vallensbæk Havn.

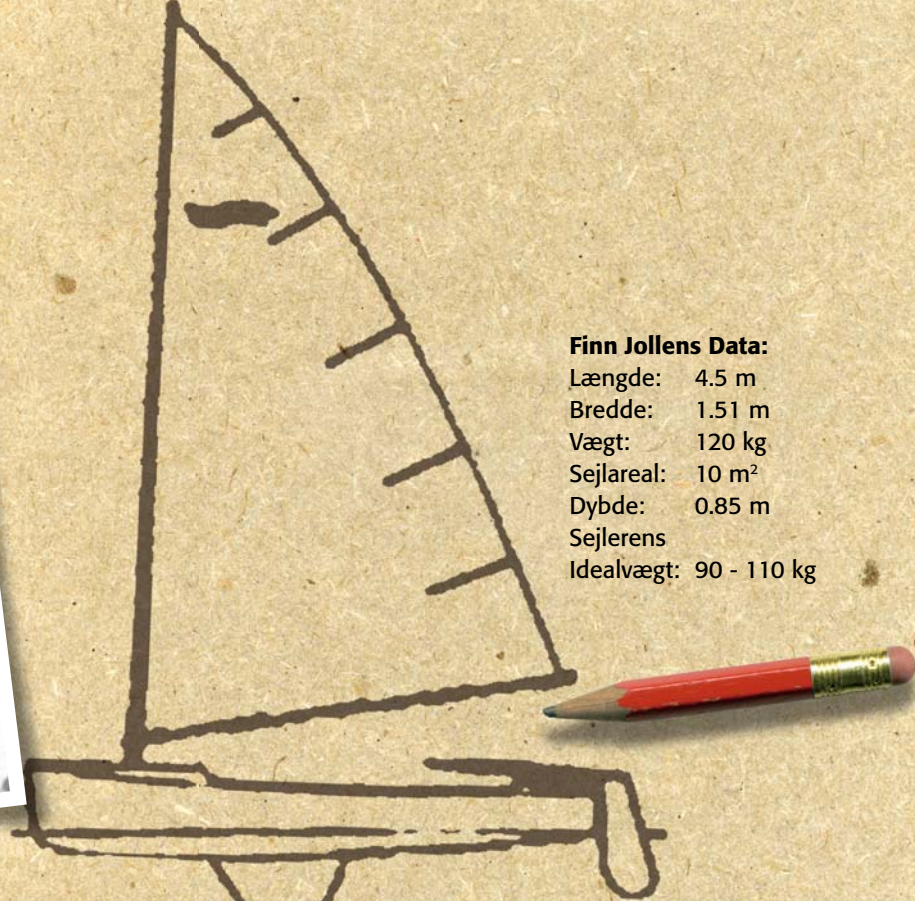
Samtlige både udstyres med en lille GPS-sender, som via satellitter kontinuerligt sender jollens position til en server i land, hvorefter position, bevægelse og hastighed kan ses på storskærm eller computer via internettet.

Alle data præsenteres i et web-baseret præsentationsprogram "Live Viewer", hvor man grafisk følger bådenes placering på banen under hele sejladserne. Der er løbende oplysning

ger om placering, kurs, fart, sejltid og afstand til næste mærke m.m. På den måde vil det hele tiden være muligt at se jollernes indbyrdes placering. På et senere tidspunkt kan samtlige sejladser genspilles og man kan følge kursen for udvalgte både, og man kan se alle mærkerundinger for hele sejladserne.

Systemet er afprøvet ved flere kapsejladser i Danmark sidste år, bl.a. under det store Ungdoms-VM 2008 på Århus bugten med stor succes. Tracking fra disse sejladser blev set i 69 lande, og i gennemsnit blev hver sejladset vist i 16,5 minutter. Dansk Sejlunion har indkøbt de små GPS-enheder og lejer dem ud til arrangementer som FINN GOLD CUP. Arrangøren skal desuden betale en leje til producenten, der har udviklet systemet.

Sejladserne om FINN GOLD CUP kan følges live på www.tracrac.dk. Her kan de også ses i replay.

**Finn Jollens Data:**

Længde: 4.5 m
 Bredde: 1.51 m
 Vægt: 120 kg
 Sejlareal: 10 m²
 Dybde: 0.85 m
 Sejlerens
 Idealvægt: 90 - 110 kg

Finn-jollen fylder 60 år

Paul Elvstrøm vandt 3 olympiske guldmedaljer og 2 verdensmesterskaber i Finn-jollen, der blev tegnet af en svensk kano-bygger i 1949.

Paul Elvstrøm vandt tre af sine i alt fire olympiske guldmedaljer i Finn-jollen. Den første guldmedalje vandt han i London 1948 i en britisk jolle kaldet Firefly, og først året efter så Finn-jollen dagens lys.

Det skete, da den finske olympiske komité udskrev en konkurrence om en singlehand-jolle med henblik på lege- ne i Helsingfors 1952. Rickard Sarby, en svensk jollesejler og kanobygger, tegnede et forslag, som godt nok ikke vandt i første omgang, men hans prototype blev inviteret til at deltage i en serie testsejladser, og 15. maj 1950 sluttede de med, at Rickard Sarbys jolle blev olympisk.

Siden har den opnået 14 genvalg, hvilket i sig selv er en bedrift og har gjort Finn-jollen til en olympisk legende. Den har gennemlevet 60 års udvikling fra 1950ernes træskrog og træmast med datidens bomuldssejl til vore dages GRP-skrog og carbonmast med kevlar sejl. Den er blevet kritiseret for at være alt for dyr og vanskelig

at sejle, men har overlevet som verdens førende kapsejladsjolle i kraft af den taktiske og tekniske udfordring, den byder sine rorsmænd.

Ingen anden jolle har frembragt så mange af verdens førende sejlere som netop Finn-jollen, og det er næppe nogen tilfældighed, at to af de rorsmænd, der har fravristet USA Americas Cup, er tidligere olympiske medaljevindere i jollen: John Bertrand, Australien, der vandt bronze i 1976 og Russell Coutts, New Zealand, der vandt guld 1984.

Elvstrøm mast og Elvstrøm sejl

Finn-jollen fik sin olympisk debut i 1952, og det blev samtidig starten på Paul Elvstrøms fantastiske dominans i jollen. Han vandt guld i Helsingfors, 1956 i Melbourne og 1960 i Rom plus verdensmesterskabet to gange i 1958 og 1959. Da de første olympiske medaljer i Finn-jolleklassen blev uddelt fik svenske Rickard Sarby i øvrigt bronze. Elvstrøms fantastiske evne til at udvikle materiellet har Finn-jollen

også nydt godt af. Han startede med at gå fra stive til mere fleksible master, og langt ind i 1960'erne var den mest succesrige kombination en Elvstrøm mast med Elvstrøm sejl.

Vore dages Finn-joller har stadig målene tilfælles med den jolle, Sarby tegnede i 1949, og det kontrolleres nøje, at jollerne overholder klassereglerne. Indtil midten af 1970 blev de alle bygget i træ, men så blev det tilladt at bruge glasfiber, og i 1978 kom den dobbeltbundede amerikansk byggede Vanguard-jolle, der blev anset for at være alle andre joller overlegne på det tidspunkt. Det er bemærkelsesværdigt, at Vanguard-joller har vundet verdensmesterskabet 15 år i træk frem til 1992.

Derefter dukkede Devoti-jollerne op, og de har domineret den internationale scene siden lanceringen i 1993. Alle større mesterskaber er siden vundet i Davoti-joller, og ved OL i 2000, 2004 og 2008 sejlede flertallet af deltagerne i Devoti-joller.

Danske medaljer ved FINN GOLD CUP

1956
 Sølv: Paul Elvstrøm
 1958
 Guld: Paul Elvstrøm
 1959
 Guld: Paul Elvstrøm
 1961
 Sølv: Hans Fogh
 1968
 Guld: Henning Wind
 1981
 Sølv: Lasse Hjortnæs
 1982
 Guld: Lasse Hjortnæs
 1984
 Guld: Lasse Hjortnæs
 Bronze: Jørgen Lindhardt
 1985
 Guld: Lasse Hjortnæs
 1986
 Guld: Stig Westergaard
 1987
 Sølv: Lasse Hjortnæs
 1989
 Guld: Stig Westergaard
 2006
 Guld: Jonas Høgh-Christensen
 2008
 Bronze: Jonas Høgh-Christensen



To danskere I Finn-jollens Hall of Fame

Rickard Sarby, SWE
 Jorg Bruder, BRA
 Paul Elvstrøm, DEN
 Gilbert Lamboley, FRA
 Willy Kuhweide, GER
 Hubert Raudaschl, ORF
 John Bertrand, AUS
 Lasse Hjortnæs, DEN
 Jose Luis Doreste, SPA
 Frederik Lööf, SWE
 Jose-Maria van der Ploeg, SPA
 Mateusz Kusznierewicz, POL
 Bent Ainslie, GBR



Hottest netop nu: Ben Ainslie

Det hotteste navn i Finn-jollen netop nu er så ubestridt englænderen Ben Ainslie, der tilhører sejlsportens helt store ikoner. Han har vundet 4 olympiske guldmedaljer heraf 2 i Laserjollen (1996 og 2000) og 2 i Finn-jollen (2004 og 2008) samt FINN GOLD CUP ikke færre end 5 gange heraf de fire i træk (2002-2005 og 2008).

De seneste 7 år er det således kun danske Jonas Høgh-Christensen (2006) og spanske Rafael Trujillo (2007), der har prøvet at stå øverst på sejrskamlen ved FINN GOLD CUP.

Det første verdensmesterskab FINN GOLD CUP blev sejlet i 1956, og da jollen tiltrækker nogle af verdens førende sejlere anses det for en stor præstation at vinde mesterskabet 2 gange som for eksempel Paul Elvstrøm gjorde det i 1958 og 1959 (på hjemmebane i Hellerup). At vinde FINN GOLD CUP tre gange er helt usædvanligt, som kun fire sejlere har præsteret i løbet af de 53 år, mesterskabet har været afviklet. Danske Lasse Hjortnæs er en af de få. Han vandt 1982, 1984 og 1985 og er i fornemt selskab med det tyske sejlernes Willy Kuhweide (1963, 1966, 1967), Sveriges Frederik Lööf (1994, 1997 og 1999) samt Brasiliens Jörg Bruder (1970, 1971 og 1972). Brasilianeren døde i øvrigt ubesejret i et tragisk flystyrt

1973 på vej til at forsvare sin titel for fjerde gang.

Ben Ainslie holdt pause fra Finn-jollen i 2006 og 2007, men vendte tilbage i det olympiske år 2008. I et interview med Robert Deaves, IFA, forklarer han sin succes på denne måde:

"Jeg er så heldig, at jeg stort set kontinuerligt har sejlet kapsejladser i 20 år, og jeg er stadig lige motiveret til at træne hårdt, lære nyt og forbedre min teknik. Og så er jeg stadig lige opsat på at vinde." Om presset for hele tiden at vinde siger Ben Ainslie: "Det er svært, når folk hele tiden forventer, at du vinder og formentlig samtidig ønsker at du taber for afvekslingens skyld. Presset er noget, du må lære at leve med, og det bliver i hvert fald ikke lettere, men samtidig er det naturligvis noget af det, der får en til at konkurrere på højeste plan."

Ben Ainslie har også et synspunkt på de olympiske bådtyper: "Der tages ikke hensyn nok til sejlernes behov. Det er nødvendigt at have en båd som folk, der vejer over 90 kg, kan sejle. OK der er Starbåden, men for at kunne sejle den skal du enten være personligt velhavende eller rigtig god til at finde sponsorer. For mig at se er Finn-jollen den perfekte båd, fordi den giver det rigtige mix af psykisk, taktisk og teknisk udfordring."

VM i Vallensbæk sidste satsning

Jonas Høgh-Christensen lægger op i et par år for at pleje jobinteresser – det kniber med OL-engagementet

Før OL i Beijing besluttede Jonas Høgh-Christensen, guldvinder ved VM i 2006, at det ville blive det sidste for hans vedkommende. VM i Vallensbæk 2009 skulle være hans sidste sejlsportsstævne overhovedet og dermed punktum.

„Det er stadig der, jeg står rent sejlsportsmæssigt,” siger han, men på spørgsmålet om han fastholder det, tilføjer han. – „Indtil videre, vil jeg sige. Men jeg skal også være ærlig at sige, at jeg dagligt bliver lokket med alt muligt om at komme tilbage.“

27-årige Jonas Høgh-Christensen har levet og åndet for sejlsport, siden han var otte år. I begyndelsen af Finnjolle-karrieren formåede han også at uddanne sig ved siden af og at opnå en eksamen som cand. merc. i økonomisk markedsføring. Det har krævet sin mand, kan vi hilse og sige. Sejlsport og uddannelse var krumtappen i sejler-talentets liv, men nu er han nået dertil, at han for alvor må lægge fremtidsplaner med afgørende vægt på at få gang i en erhvervs-mæssig karriere. Han har besluttet sig for at fokusere på en civil karriere i foreløbig to år og holder dermed muligheden åben for at ændre holdning til OL.

Arbejder med koncerter

Jonas Høgh-Christensen arbejder på fuld tid i Live Nation, et af de største internationale koncert-, event- og billetbureauer, som arrangerer koncerter for alle de store navne: Rolling Stones, Madonna, Bruce Springsteen og ... you name it. Selskabet laver også

Mammamia-musicals og skal stå for Melodi Grandprix. Det arbejde satter han stærkt på at bevare i et par år, så han kan være herhjemme og føre et normalt liv. Samtidig er periodens udløb deadline for at tage et nyt OL-initiativ.

„Derefter må jeg vurdere, om jeg stadig har engagementet til at lave en ny OL-kampagne. Lysten skal være der, og ikke mindst viljen skal være der, før man kan lave ordentlige resultater. Viljen til at køre en fire års OL-kampagne er der ikke p.t., og før det er tilfældet, kan jeg ikke komme tilbage til sejlsporten,” understreger Jonas Høgh-Christensen.

Det nye arbejde sætter stærke begrænsninger for den tidligere verdensmesters træningsmuligheder forud for VM-stævnet i Vallensbæk til juli, som

i sig selv vil tage to uger ud af de fem ugers ferie, han har mulighed for. Så der bliver ikke meget tid til at varme op og pudse formen af ved at deltage i andre store stævner. Det bliver lige på og hårdt. Men hvad nu, hvis han vinder VM endnu engang?

„Det er et godt spørgsmål,” som han siger. „Det ved jeg faktisk ikke lige nu.“

Hvordan vurderer du chancen?

„Jeg har sejlet otte år i båden. Jeg holder mig i fysisk god form, og jeg er ikke i tvivl om, at hvis jeg får sejlet rimeligt fornuftigt op til stævnet, så håber jeg, at jeg kan banke det meste rust af; jeg vil nok ikke være lige så skarp, som jeg normalt gerne ville være op til et VM, men jeg giver det chancen. Jeg er tidligere kommet tilbage efter en lang sejlpause og har formået at

gøre det godt. Så lad os se, hvad der vil ske.“

Hvad OL-muligheden angår, siger han.

„Jeg håber, at der vil komme nogle på banen, som har lyst til at tage kampen op og gøre en indsats for at komme til OL i Finnjolle. Så vil jeg gerne prøve at udfordre dem. Det er sådan, jeg har det med det.“

Når startskuddet går til VM i Vallensbæk den 6. juli er det 50 år siden, at Danmark sidst var vært for VM i Finnjolle, og sejlsportsfænomenet Paul Elvstrøm hentede dengang en af sine talrige guldmedaljer hjem. Han har siden været det store forbillede for mange sejlere herunder også den tidligere regerende danske verdensmester.

„Paul Elvstrøm er et superinspirerende menneske at være sammen

med, og han har betydet så meget for sporten. Ud over, at han er den største sportsmand i dansk historie, har han udviklet så meget udstyr, som er normalt i dansk sejlsport i dag, og han har designet både og sejl. Han har betydet utroligt meget, og jeg tror ikke, der er mange sejlere, som ikke er inspireret af Paul Elvstrøm på den ene eller den anden måde.“

Miljø og gentlemanship

Har Finnjollen fortsat en fremtid i dansk sejlsport?

„Jo. Det er en båd, som mange tidligere sejlere vender tilbage til og hygger sig med. En god båd, de har det sjovt med, bl.a. fordi der er et utroligt godt miljø i klassen. En Børge Schwarz, en Jørgen Lindhardt, en Lars Hall og sådan nogle gutter, som

har været rigtig dygtige elitesejlere, og som måske er i deres karrieres efterår. Finnjollen har en god tradition, og også på olympisk niveau synes jeg, at vi er en af de elskede klasser, fordi folk er søde og galante, og der er meget miljø og gentlemanship. Finnjollesejlere er lidt ældre og lidt mere disciplinerede. Nok råbes og skrives der efter hinanden ude på banen, men når man kommer ind, kan det klares over en øl. Jeg tror, at vi er den klasse, hvor der er færrest protester. Det er en god klasse at sejle, og derfor har den også holdt ved så længe. Måske er det mere miljøet, end det er båden, der trækker.“

Hvor ser du de næste OL-vindere fra Danmark?

„Vi har helt sikkert mulighed i 49'eren igen. Der

er også et utroligt godt miljø i den klasse. Selv har jeg været ked af, at der ikke var flere topsejlere i Finnjolle. Jeg ville meget gerne have haft flere gode topsejlere at dyste med. I dag har talenterne fået meget bedre muligheder med Torm-sponsoratet, og det kan man kun være glad for. Det er helt vildt godt.

På det seneste har man også lavet en ungdomsstrategi, som har båret frugt. Vi er rigtig rykket op i verden på ungdomsniveau. Ud over det, er det i mine øjne et spørgsmål om økonomi at bibeholde den strategi om at bygge op og styrke bredden fra bunden af.“

Ser du behov for nyskabelser fra Team Danmark og sejlunionen?

– Jeg synes, de arbejder med en meget god strategi med at lave kraftcentre, og jeg synes også, man bliver nødt til at give dem chancen.





Fortidens store danske stjerner

Vi tegner et kort portræt af de danske verdensmestre i Finnjolle: Stig Westergaard, Lasse Hjortnæs, Henning Wind og Paul Elvstrøm, som var den største idrætsmand herhjemme

Henning Wind: Verdensmesteren der nåede OL-bronze ②

Henning Wind var ikke særlig høj eller særlig tung, men han var bomstærk og blandt de hurtigste i verden, når det blæste. Det fortæller hans modstander dengang, Jørgen Lindhardt, der selv opnåede VM-bronze i Finnjolle.

„Dengang kunne man sejle med ubegrænset vægt og tøj på overkroppen, og det kunne Henning Wind mestre, men i øvrigt vejede gennemsnitssejleren kun 72 kilo ved et OL i 60'erne, mens man i dag nærmer sig 100 kilo,“ siger Jørgen Lindhardt. I 1964 tog Henning Wind fra sejlklubben Frem en OL-bronze i Finnjollen. Og fire år senere blev det VM-guld i Finnjollen. Henning Wind trænede en del med Paul Elvstrøm

Lasse Hjortnæs: Manden med utrolig fart ③

Lasse Hjortnæs fra KDY havde en fantastisk næse for let luft, selvom han til tider kunne være lidt stor i det. Han nåede at sejle tre VM-guldmedaljer og to sølvmedaljer hjem i Finnjollen, før den tid var han verdensmester i Laserjollen.

„Lasses vægt svingede fra 95 til 145 kilo, den var lidt yo-yo-agtig, men da han var i topform, vejede han omkring 95 kilo. Det der kendetegner Lasse var hans træningsflid, han tog et kvantespring og satte en ny standard herhjemme i nyere tid. Han trænede hver dag og havde hjælp fra træneren Svend W. Carlsen,“ siger hans yngre modstander Stig Westergaard. Det gik imidlertid aldrig godt for Lasse Hjortnæs ved OL. Hans bedste placering ved de mange OL, han deltog i, blev en femteplads. Helt galt gik det ved OL i 2000, hvor danskeren blev nummer 20. „Og det til trods for, at Lasse Hjortnæs var kendt for at sejle som en raket,“ forklarer Finnjolle-sejleren Jørgen Lindhardt.

KDY-sejleren var i øvrigt også kendt for et godt forhold til pressen.

„Han kom som ingenting i de store aviser, mens vi andre blev nævnt i en notits hvis vi vandt,“ siger Jørgen Lindhardt.

Stig Westergaard: Verdens stærkeste lå ④

Stig Westergaard er i dag en kendt jordomsejler i Volvo Ocean Race. Men det var i Finnjollen, han starte-

de og blev kendt, og hvor han sejlede to verdensmesterskaber hjem 1986 og 1989. Den i dag 45-årige Stig Westergaard var dengang i 80'erne en mand med store lå og jernfysik på 95 kilo. Hans kondital lå på 72. Han blev god efter træning i Hellerup, hvor også hans bror Bjørn var med, derudover var der Lasse Hjortnæs, Otto Strandvig, Peter Vilby, Henrik Elmer, Jørgen Lindhardt, Lars Hall og Christian Grønborg

„Vi havde et kanonfelt i Hellerup. Vi trænede hjemme om vinteren i et elitemiljø, der gjorde, at vi kunne få en god solid træning og sparring.“

Stig Westergaard introducerede kulfibermasten herhjemme til Finnjollen.

„Jeg gik som en kanonkugle i 1993 med en svensk kulfibermast fra Kurt Andersen,“ siger Stig Westergaard. Om at sejle Finnjolle siger han:

„Jeg er Finnjolle-sejler med hjertet, en gang Finnjolle-sejler altid Finnjolle-sejler, uden Finnjolle-opdragelsen og læringen, så var jeg ikke, hvor jeg er i dag. Finnjollen det er toppen i OL-sejlads, en kongeklasse, hvor du skal være teknisk dygtig og i stjernehamrende god form. Det er atletikbåden.“

Sejlerikonet Paul Elvstrøm, der blev valgt som Det 20. Århundredes idrætsmand i Danmark, vandt 3 af sine 4 olympiske guldmedaljer i Finnjollen.



Paul Elvstrøm: Den største gennem tiderne ①

Paul Elvstrøm, født 25. februar 1925, har deltaget i 8 olympiske lege fra 1948 til 1988 og har som en ud af kun tre andre vundet fire guldmedaljer i træk. Tre af de olympiske OL-medaljer blev i Finnjollen i 1952, 1956 og 1960. Yderligere har han vundet 15 verdensmesterskaber i 8 forskellige bådtyper.

Elvstrøm havde den bedste hængeteknik. Han var den første til at placere hængestropper i bunden af sin jolle. Han byggede en bæk med hængestropper i sin garage, der gjorde det ud for siddepositionen i en Finnjolle.

Derfor er der heller ingen grund til at tvivle på, at Paul Elvstrøm også havde ret, da han langt senere sagde, at hvis han var fortsat otte år mere i Finnjollen, havde han ikke vundet fire, men seks olympiske guldmedaljer. Efter at være stoppet som OL-sejler i 1960 var han med som reserve i Tokyo i 1964 og så Henning Wind vinde en bronzemedalje.

„Jeg håbede faktisk på, at Henning skulle blive syg, så jeg kunne overtage pladsen,“ sagde Paul Elvstrøm dengang. Paul Elvstrøm er anerkendt som seilmager og konstruktør af både og bådudstyr. Han er uddannet murer og arbejdede som selvstændig murer

de første mange år af sin sejlkariere. I 1953 startede han Elvström Dinghy Sails, og den første produktion foregik i den private kælder i Hellerup. I slutningen af 90'erne begav Paul Elvstrøm sig igen ud i en Finnjolle, hvor han kunne føle, hvordan en Finnjolle var at sejle med kulfibermast i stedet for med en træmast. Sin første Finnjolle fik Paul Elvstrøm i 1951 med „Bess II“ D 6, bygget af Børge Borresen. I de senere år har Paul Elvstrøm afholdt sig fra interviews til pressen.

„Det jeg har at sige om OL-sejlsport står allerede i de bøger, jeg har skrevet,“ har en privat Paul Elvstrøm sagt til et dansk bådmagasin for få år siden.

Søsport som naturlig del af barndommen i Vallensbæk



Til maj åbner Vallensbæk Sejlklub sammen med Vallensbæk Kano og Kajak Club dørene for et unikt samarbejde med fritidsordningen på Egholmskolen: En søsports fritidsordning (SFO).

Visionen er, at søsport bliver en naturlig del af barndommen i Vallensbæk. Til det formål skaber sejlklubben og kajakklubben sammen med kommunen til maj et unikt tilbud til børn i alderen 10-14 år.

Som en af de første klubber i Danmark indgår VSK i et tæt samarbejde mellem kommune, kajakklub og sejlklub om at skabe et søsportstilbud for kommunens unge. I starten af maj håber klubberne at kunne byde velkommen til 20-30 børn i 10-14-års alderen, der er interesseret i aktiviteter på vandet. Det vil sige sejls og kajakroning i eftermiddagstimerne en gang om ugen.

„Vi lægger forsigtigt ud med en gang om ugen, så vi i fællesskab kan udvikle et frugtbart samarbejde. Der vil være mange spørgsmål, der skal besvares, og der vil være mange nødder, der skal knækkes hen ad vejen. Så derfor er det nok godt, at vi ikke presser os selv, vore lokaler og vort materiel for meget. Men det er så vores håb, at vi kommer så godt fra start, at SFOen kan udvides til to gange om ugen efter

sommerferien og gerne til, at der er aktiviteter fem eftermiddage om ugen til næste år,“ forklarer VSKs formand Steen Hillebrecht, der var med til at tage initiativet til SFO'en.

Det gjorde han sammen med lederen af Vallensbæks Ungdomsskole Hans Peter Hansen og VSSCs ungdomsleder Lone Bro Madsen, der siden tilsammen har dannet kernen i den projektgruppe, som har arbejdet med udviklingen af ideen.

Tilbuddet gælder også klubbens egne sejlere

Der arbejdes i øjeblikket med mange forskellige opgaver, der skal være løst til maj, når SFO'en starter. Mest presserende er opgaven med at skaffe penge til anskaffelse af ekstra udstyr som vådragter, sikkerhedsudstyr og nye joller, der skal supplere de opti-

mistjoller, som klubben i forvejen råder over.

„Vi arbejder i et lille udvalg, der er i gang med at søge fondsmidler til projektet. Drømmen er at skaffe midler nok til at kunne indkøbe nyt udstyr til alle. Men mindre kan også gøre det. Vi har masser af optimistjoller, der ikke er nye længere, men som derfor er velegnede som begynderjoller. Vi skal dog nok også have fat i nogle tomandsjoller, hvor vi især kigger på Feva-jollerne, der er gode til de fysisk lidt større, men uerfarne sejlere,“ fortæller Steen Hillebrecht, der understreger, at tilbuddet om sejls og i eftermiddagstimerne ikke kun gælder børnene i Egholmskolens FO.

„Det er planen, at vore egne ungdomssejlere, der stort set kan klare sig selv på vandet, kan deltage i SFO'ens aktiviteter på lige fod med de øvrige børn. De får så at sige muligheden for

at sejle under opsyn en ekstra eftermiddag om ugen. Samtidig kunne man godt forestille sig, at de, der har lyst, kan få en rolle som hjælpetrænere eller skippere på tomandsjollerne, hvorved de sikkert selv kan lære en del ekstra, da man jo som bekendt lærer ekstra meget, når man skal lære fra sig.“

Både sejls og kajak

Kernen i SFOen er betoningen af søsport. Det skal ikke være et rent sejls og tilbud, og det skal ikke kun handle om kajakroning. Derfor er en af de opgaver, som projektgruppen – sammen med VSKs følgegruppe, der bl.a. består af ungdomslederne, materialforvalteren og forældrerepræsentanter – at udvikle et program, hvor børnene både får mulighed for at sejle og for at ro. Om det så bliver på skift eller sideløbende, er et af de spørgsmål, der skal afklares.

Krav til samarbejde

Både planlægningen og den kommende drift af SFO'en stiller store krav til samarbejdsevne og -vilje. Begge klubber kommer til at stille med en fagmedarbejder, der sikrer, at det faglige input er i orden. Kommunens fritidsordning kommer også til at stille med medarbejdere, der heldigvis har taget godt imod ideen. De skal oplæres til søsportsaktiviteterne og bidrage til at børnene kan være på vandet i sikre rammer.

„Når det gælder en sejlkyndig medarbejder, er vi allerede i dialog med en dygtig sejler med en profil, der passer godt til opgaven, der også indebærer at kunne sælge ideen til børnene, der jo ikke rigtig ved, hvad de går ind til,“ oplyser Steen Hillebrecht, og fortsætter. „Salg af ideen til børnene og deres forældre er helt afgørende her i start-

fasen. Derfor går vi allerede i gang med at markedsføre SFO'en over for børnene i marts. Det skal så suppleres med et informationsmøde for forældre og børn, hvor de inviteres inden for i juniorhuset og i kajakklubbens nye klubhus. For i april skal de i gang i svømmehallen med svømmeprøver, kæntringsøvelser og øvelser med kajakken.“

Steen Hillebrecht er ikke i tvivl om, at de 10-14-årige på Egholmskolen går et spændende forår i møde med masser af vand og frisk luft.

Han lægger ikke skjul på, at hans vision er, at søsport bliver en naturlig del af barndommen for børn i den kystnære del af Vallensbæk – og gerne også det at være medlem af klubben. Sådan har det været før, og sådan kan det sikkert også blive igen.



Sikker til søs

Ved sommerens FINN GOLD CUP 2009 samarbejder Vallensbæk Sejlklub med UNI-SAFE A/S, der bl.a. importerer hurtige, oppustelige RIB-gummibåde og har et omfattende sortiment af sikkerhedsudstyr til fritidssejlere.

Det er de hurtige, oppustelige gummibåde med muskuløse motorer på bagsmækken, der er mest blikfang i, når UNI-SAFE præsenterer sine produkter. Men det danske firma sælger også sikkerhedsudstyr af næsten enhver art til fritidsbåde fra elektroniske apparater til redningsflåder, oppustelige redningsveste og nødraketter.

Under sommerens verdensmesterskab for Finn-joller i Vallensbæk stiller UNI-SAFE fem af sine hurtige RIB-gummibåde til rådighed som følgebåde og opfylder dermed et stort behov, når mere end 100 Finn-joller samtidig skal dyste på kapsejlsbanerne ud for Vallensbæk Havn.

VSK låner RIB-gummibåd i 3 år

Samarbejdsaftalen indebærer desuden, at UNI-SAFE efter stævnet lader en af de store RIB-gummibåde med motor blive i klubben de næste tre år. Vi kan så bruge båden til vore klubaktiviteter for eksempel i ungdomsafdelingen, den nye SFO-ordning, til kapsejlscenterets events.

Men hvem er UNI-SAFE egentlig? Ja lidt ældre sejlere kan nok huske firmaet I. Stengaard Meyer på Amager Strandvej, og der er tale om det samme firma, som på et tidspunkt indgik i UNI-SAFE A/S. For 15 år siden kom UNI-SAFE Electronics A/S til, og i dag er firmaet Danmarks førende leverandør af hurtigtgående både herunder oppustelige gummibåde, motorer og sikkerhedsudstyr af enhver art til professionelle og militære brugere samt fritidssejlere.

For eksempel står UNI-SAFE bag de meget populære oppustelige redningsveste af mærket SECUMAR, der vinder mere og mere frem i disse år.

„Oppustelige redningsveste er ikke nogen ny opfindelse, som mange tror,“ siger Kim Petersen fra UNI-SAFE. „Det startede med et antal veste fra en bjærget tysk undervandsbåd, og i mere end 50 år har SECUMAR udviklet og produceret deres egne veste i en topkvalitet, der er second to none. Derfor er en SECUMAR-vest også dyrere end de veste, man kan købe i supermarkedskæderne.

Vesten testes hvert andet år

Ud over kvaliteten betaler man ekstra for den service, der følger med. En oppustelig redningsvest skal til service hvert andet år i de første 10 år, og den service yder vi på vore værksteder. De billige veste efterlader køberne uden mulighed for at få dem afprøvet.

SECUMAR-vestene koster fra 695 kr. til ca. 3.000 kr. med en opdrift på 15 liter, der modsvares en vægt på 150 kg. En traditionel vest beregnet til en person på 80-100 kg modsvares 8 liter. Et serviceeftersyn hos os koster 250 kr., og for det får man trykprøvet vestens lunger, pakningerne udskiftes og patronerne, der blæser vesten op, vejes. Desuden tester vi automatikken, så vi er sikre på, at den virker, når den skal.

Selve oppustningen tager ikke mere end et par sekunder, og den udløses af en tablet af papirmasse, der udvider sig hurtigt, når den bliver våd. Derved trykkes en stift op i patronen, som eksploderer. Vi sælger et reservekit med 1 patron og to tabletter, som det er meget enkelt at anvende.

UNISAFE leverer 5 store RIB-gummibåde til brug som følgebåde under sommerens FINN GOLD CUP. Dem bliver der hårdt brug for, når over 100 joller er på vandet samtidig.

Den oppustelige vest har sin store fordel ved, at den ingenting fylder, når man tager den på. Og da vestene findes i forskellige størrelser og pasform, kan man altid finde en, der passer perfekt. Nogle mennesker er usikre på, om vestens lunger ligefrem kan kvæle eller på anden måde skade personen, når de blæses op, men det findes der ingen eksempler på, når blot man sørger for at få en vest i den rigtige størrelse. Den asymmetriske form sikrer, at man ligger rigtigt i vandet, og vesten leveres med en hætte til at trække over hovedet, så man er beskyttet mod røgvand. En gjord på vesten gør det muligt at fastgøre sig til for eksempel redningsflåde.“

Redningsflåden afprøves hvert 3. år

Apropos redningsflåder – de skal vel også afprøves med mellemrum? „Vi anbefaler service hvert 3. år og yder i det hele taget 12 års garanti på vores redningsflåder af mærket Zodiac,“ fortæller Kim Petersen. „Priserne på en flåde varierer efter størrelse, men en redningsflåde til brug i de skandinaviske farvande koster fra 10.000 kr.

Størrelsen er afpasset efter, om flåden skal være til 4, 6, 8 eller 10 personer, og om den skal være udstyret med overlevelsesudstyr til 24 eller mere. For de fleste danske fritidssejlere vil vores Open Sea ISO 9650 til 6 personer være passende. Den har det nødvendige udstyr (drivanker, redningsline, årer, reparationskit, ekstra pumpe plus nødraketter og fløjte m.m.) og kan leveres enten i en taske eller kasse.

Jeg vil meget anbefale, at man vælger den vakumpakkede kasse, som beskytter flåden perfekt, og som kan tåle vejr og vind. Flåden bør nemlig altid opbevares på dækket og aldrig nederst i en kistebænk. Når der brug for flåden, skal den kunne kastes i vandet i løbet af sekunder.



Oppustelige redningsveste og redningsflåder er nogle af de produkter, UNISAFE markedsfører.

Ved de serviceeftersyn vi udfører for de flåder, vi leverer, åbnes kassen, og flåden gennemgås minutøst. Systemet der blæser flåden op testes, og CO2 flasken vejes for at sikre, at der er hvad der skal være. Sikkerhedsudstyret kontrolleres, og når alt er i orden, genpakkes flåden i kassen. Eftersynet koster fra 2.250 kr. og er nødvendigt for at bevare garantiperioden.

Man kan godt få billigere redningsflåder end vores, men det er utroligt vigtigt, at man kontrollerer, om det er muligt at få kontrolservice. Mange er kommet i problemer, fordi sælgeren ikke påtager sig service, og når man så melder sin nød hos en anden importør, bliver man afvist.“

De fleste fritidssejlere medbringer nødraketter ombord, men der er sikkert mange, der ikke helt har styr på, hvornår de købte dem.

Jeg er overbevist om, at der stadig er folk, der sejler rundt med nødraketter fra den gang, de sejlede Sjælland og Fyn Rundt – selv om det er både 10 og 15 år siden. De har ingen sikkerhed for, at raketterne virker, når de får brug for dem. Ubrugte nødraketter bør skiftes ud efter 3 år. Nødblussene mister deres røde farve og kan blive opfattet som opmærksomhedssignaler, og den tid de holde sig svævende formindskes også med tiden.

Til en dansk fritidsbåd vil jeg anbefale et kit bestående af 2 faldskærmslys, 2 hvide håndlys og 2 røde håndlys til en samlet pris omkring 1.000 kr. Så er man på den sikre side, slutter Kim Petersen fra UNI-SAFE A/S.

Specialtilbud til VSK-medlemmer

Sejlkubbens nye samarbejds-partner UNI-SAFE A/S har strikket et specialtilbud sammen til vore medlemmer. Der er tale om et begrænset antal gummibåde af typen ZOOM, der ligger til eftersyn hos Tempo Både i Ishøj Havn.

Ved køb af en af disse både opnår VSK-medlemmer en rabat på op til 3.700 kr. Ved køb kontrollerer Tempo Både medlemskabet ved henvendelse til VSKs sekretariat.

ZOOM 240

m/lamel dørk og trætofte, 4 HK

Normalpris 7.500 kr.

+ Besparelse 2.815 kr.

VSK-pris 4.685 kr.

ZOOM 260 Aero

m/oppustelig dørk og trætofte, 4 HK

Normalpris 8.900 kr.

+ Besparelse 1.715 kr.

VSK-pris 7.185 kr.

ZOOM 260 S

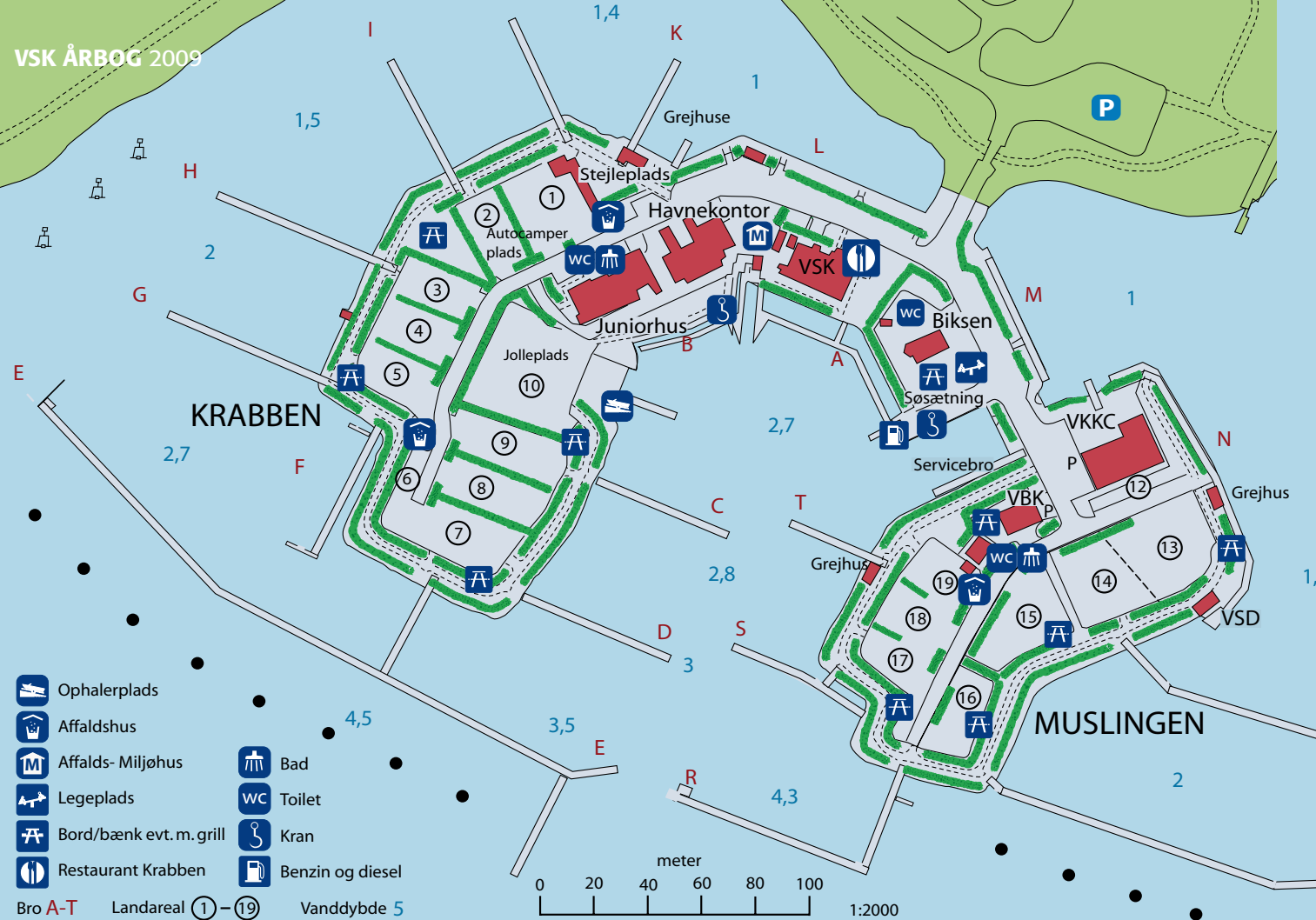
m/trædørk og trætofte, 4 HK

Normalpris 9.500 kr.

+ Besparelse 3.715 kr.

VSK-pris 5.785kr.





Vallensbæk Havn – før, nu og i fremtiden

Lige fra starten har klubberne og havnen levet i en tæt symbiose, hvor den ene del ikke kan undvære den anden. Læs her om havnens tilblivelse, om situationen lige nu og den afgående formands syn på fremtiden – og hvorfor han går.

Vallensbæk Havn før

Den havn, hvor jeg har haft plads til mine både gennem de seneste 29 år, blev skabt af klubmedlemmer, som frivilligt påtog sig den kæmpeopgave det var at bygge havnen i fællesskab – uden at få en øre for det. Frem til midten af 1980'erne var Vallensbæk Sejlklub eneste sejlklub på havnen, men efter bådklubben's etablering deltog også dens medlemmer i færdiggørelsen.

Allerede da de første planer om at anlægge lystbådehavne i den nye strandpark kom frem, gik VSKs daværende formand Poul Erik Mortensen i gang med at påvirke myndighederne, så den nye havn ikke blev alt for forkromet og havnepladserne ubetalelige for almindelige mennesker. Sammen med naboklubberne fik han overbevist I/S Køge Bugt Strandpark om, at omkostningerne kunne holdes nede ved at lade store dele af havneanlægget udføre som selvbyggerarbejde.

Strandparken sørgede for bygning af ydermolerne og ca. 70% af landarealerne, mens resten af havnen så som de resterende landarealer, bådebroer, forsyningskaj, el, vand, kloak, beplantning, havnekontor, mastehuse og planlægningsarbejdet har klubmedlemmerne stået for. Omkostningerne blev betalt af havneindskyderne.

I 1979 blev den selvejende institution Vallensbæk Havn oprettet, og den overtog brugsretten til den kommende havn. Men det var fortsat de klubmedlemmer, som ønskede en bådplads, der finansierede og i meget vid udstrækning byggede havnens anlæg.

Det skete på den måde, at prisen på havnepladserne foruden et kontant indskud kostede 80 arbejdstimer, og det skulle vise sig at være en genial idé. Når medlemmerne gik sammen i al slags vejr og byggede havnen, opstod der et sammenhold og en pionerånd, som lynhurtigt smittede af på andre klubaktiviteter.

Vallensbæk Sejlklub fik på den måde en saltvandsindsprøjtning, der på få år førte klubben frem til en af Danmarks største og mest aktive.

Vallensbæk Havn nu

Ejendomsretten til det område, havnen ligger på, tilhører Vallensbæk Kommune, men kommunen har overladt brugsretten til S/I Vallensbæk Havn frem til 1. januar 2045. Ved opløsning af den selvejende institution for eksempel i tilfælde af konkurs, eller fordi vi ikke kan få lejemaal forlænget, tilfalder et eventuelt overskud kommunen. Det fremgår af havnens vedtægter, men der står også, at provenuet skal anvendes inden for havnens formål. Pengene går altså ikke bare i kommunekassen, men skal føres tilbage til havnen på en måde, så havnens formål opfyldes.

Gennem årene er der skabt et fællesskab og havnemiljø, som alle havnens brugere med og uden havneplads bidrager til.

De aktiviteter, vi forbinder med et levende søsportscenter, foregår i klubregi. Havnens administration står for vedligeholdelse og fornyelse af selve havneanlægget, men det er alene klub-

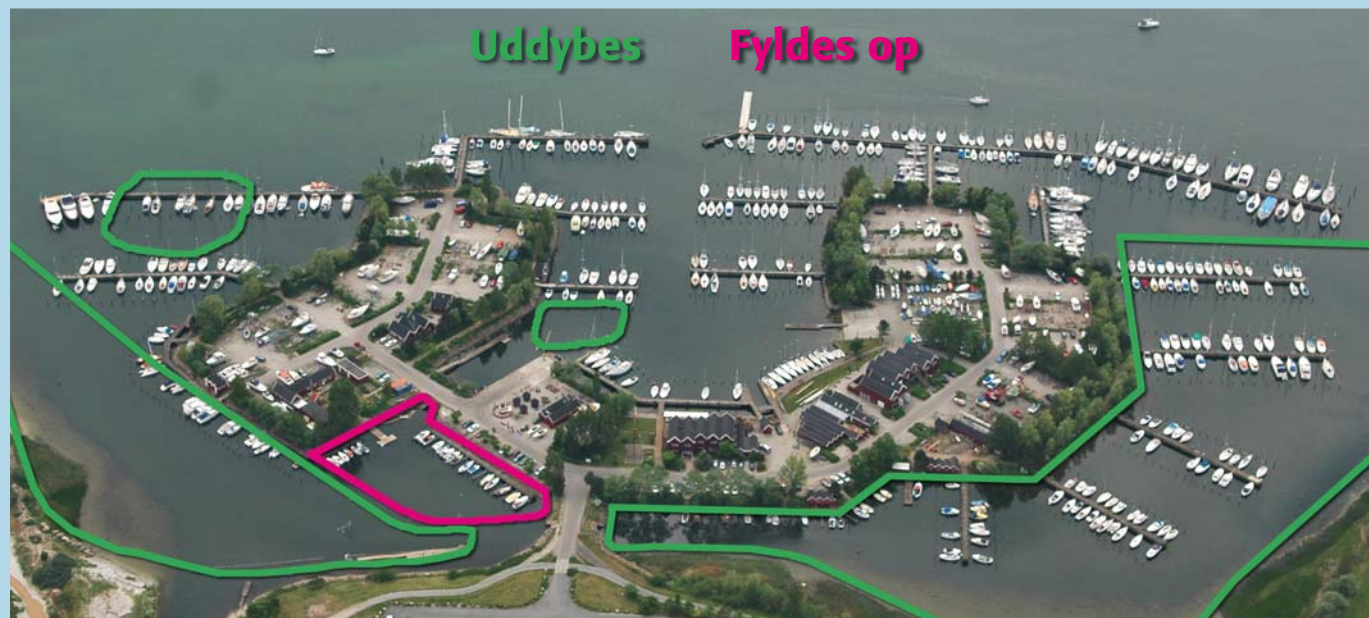
berne og deres medlemmer, der skaber livet i havnen. Derfor kan man ikke adskille havnen fra klubberne. Alle nyder og alle yder, det er det smukkeste eksempel på dansk foreningsliv, man kan tænke sig.

I efteråret opstod en diskussion om, hvorvidt obligatorisk medlemskab af en klub kan opstilles som forudsætning for en havneplads i en kommunalt ejet havn. Havnens brugere har fra starten for snart 30 år siden bestemt i vedtægterne, at sådan skal det være, og det understøttes af jurister i Danmarks Idræts-Forbund, der fastslår, at lovgiverne flere gange har underkastet den nuværende praksis et eftersyn og klart accepteret den danske foreningsmodel. DIF skriver, at „hverken en håndboldspiller, der vil have individuel hal-tid uden om håndboldklubben, eller en sejler der vil have havneplads uden om sejlklubben, vil vinde en sag ved Menneskerettighedsdomstolen om dette. Naturligvis ikke.“

Hvis havnen blot var blevet bygget som en offentligt ejet marina og havnepladserne solgt som parkeringspladser for flydende sommerhuse, var Vallensbæk Havn aldrig blevet det rekreative fristed, den har udviklet sig til.

Og det er kun muligt at fastholde dette kollektive bidrag til havnens fremtid, hvis alle havnens indskydere og brugere er medlem af en klub, der engagerer sig i havnens udvikling og skaber muligheder for medlemmernes aktiviteter – sammenfattet af de velklingende ord: Klubliv og havnemiljø.

Vallensbæk Havn er i 2008 fuldt udbygget og udlejet, men mangler plads på land til nye service-tilbud.



Havnens bestyrelse foreslog det røde område fyldt op, når de grønne områder alligevel skal uddybes. Det er billigere end det forslag om at bygge en helt ny havne-ø, bestyrelsen blev valgt på, men forslaget blev alligevel skudt ned på et medlemsmøde i efteråret.

Vallensbæk Havn i fremtiden

Steen Hansen går efter fire år som formand for havnen. Dels fordi han føler, at der skal en anden profil til som formand for Vallensbæk Havn, dels fordi han er i gang med at bygge en virksomhed op inden for det maritime område. Han kan forudse, at han som ejer af en maritim virksomhed og formand for en havn på et tidspunkt kan rende ind i en interessekonflikt.

Det er altså ikke, fordi du og bestyrelsen ikke kunne overbevise de fremmødte havneindskydere på et møde i efteråret om fornuften i Jeres forslag for fremtiden?

„Det møde var på én gang både godt og forfærdeligt. For det første blev det klart, at havnens udviklingstempo skulle sættes ned, og dernæst at dialog baseret på åben idéudveksling i en større gruppe var et fejlskud. De samme havneindskydere, som godkendte vore visioner for fremtiden ved bestyrelsens tiltræden for fire år siden, sagde nu nej til en mindre forkromet løsning. Inden vi overhovedet fik præsenteret vore ideer, blev de skudt ned af et velforberedt mindretal med en anden dagsorden for mødets formål.

Vi burde have præsenteret en gennemarbejdet løsning med tilhørende

finansiering og ikke bare lagt nogle tanker frem til diskussion. Det kom i stedet til at handle om, at bestyrelsen havde godkendt flere havnepladser på E-broen end oprindeligt vedtaget, og selv om vi havde gode argumenter for vores beslutning, troede mange, at vi kom med forslaget om udvidelse af landarealer for at få plads til de flere både. Og sådan hang det jo ikke sammen.

Det tidspunkt, da Vallensbæk Havn ikke længere havde landplads nok til alle både om vinteren, blev passeret for adskillige år siden. Da vi nåede op på 400 både, var landpladsen sluppet op, og derfor betød det reelt set mindre, at E-broen fik yderligere et antal pladser. Samtidig vælger flere og flere at lade deres både blive i vandet hele året. Denne udvikling ses også i vores nabohavne, selvom de har masser af landplads.“

Men hvis det ikke var for at skaffe mere plads på land, hvorfor så foretage så store investeringer?

„For at kunne udvikle havnen og sikre, at vi lever op til moderne fritidssejleres behov. Jeg ved da godt, at der findes havneindskydere, som ikke ønsker nogen form for forandring. Havnen som den er i dag passer perfekt til

deres behov, og det er de i deres gode ret til at holde fast i. Men udvikling af havnen forudsætter bl.a. en større fleksibilitet på landarealerne, der i dag jo er meget låst. Der er for eksempel mange flere bygninger på havnen, end da den blev projekteret, og adgangen til nogle faciliteter er heller ikke logistisk optimale.

Tiderne skifter, og man skal være opmærksom på, at de sejlere, der kommer til i dag, har helt andre forventninger og krav end dem vi havde, da havnen blev bygget. En gang var det at sejle en livsstil for hele livet, sådan er det ikke mere. Jeg har indtil videre haft 5 både og brugt 30 år på at spare op til den båd, jeg har i dag, men mange af de nye sejlere har en meget kortere horisont. De får lyst til at prøve sejlerlivet, belåner friværdien i huset og køber en stor båd med alle moderne bekvemmeligheder. Så sejler de i 5-6-7 år, og derefter får de lyst til at prøve noget nyt, båden bliver solgt og de kaster sig måske over en autocamper.

Hvis vi skal kunne sælge havnepladserne i fremtiden, må Vallensbæk Havn kunne tilbyde faciliteter som matcher moderne menneskers krav. Ellers står vi tilbage med en flydende kolonihave, hvor ingen vil ligge, fordi

der er meget mere at hente i de konkurrerende havne.

Se en gang på, hvordan der investeres i havnene i Hundige og Ishøj. Det er nok ikke noget for alle vores havneindskydere, men fremtidens havneindskydere vælger de havne, hvor de får flest ønsker opfyldt, og de er sikre på at kunne komme af med pladsen igen. Vi kan ikke se bort fra, at der er en løbende udskiftning af indskyderne på ca. 15 procent om året.“

Hvordan kan ekstra landarealer medvirke til at skabe moderne rammer for havnens liv?

„Ved at give os en hårdt tiltrængt fleksibilitet. Den store løsning med en ny havneø er stadig prioritet nummer et, men som den finansielle situation er i dag, vil det ikke være muligt at gennemføre den. Derfor foreslog vi en mindre kostbar løsning, der gav os plads omkring monteringskajen, Biksen og på et opfyldt areal overfor.

Her kunne vi parkere de både om vinteren, som i dag fylder op omkring Biksen. Hvis den også blev flyttet derover, kunne vi udnytte hele området fra monteringskajen hen til standermasten og skabe et havnetorv med attraktive tilbud til sejlerne.

Jeg tror også, det bliver nødvendigt i fremtiden at udvide den service, havnen tilbyder sine kunder. Her tænker

jeg både på muligheder for at komme under tag ved småreparationer, en tør-doksautomat til hurtig bundvask og skroginspektion etc. samt hjælp ved søsætning og optagning for dem, der ikke selv har tid.“

„Tænkt blot på, hvilke fester vi kunne holde sammen – hvert år!“

En gang var klub og havn i princippet en og samme organisation med stærkt sammenfaldende interesser. I dag har vi fem forskellige organisationer, og der eksisterer ikke noget formelt samarbejde. Tror du, der vil ske noget nyt på den front i fremtiden?

„Jeg er glad for, at klubberne og havnen nu i fællesskab gør et forsøg på at undersøge, om vi ikke med fordel kan skabe en paraplyorganisation, der kan forbedre samarbejdet. Det vil være en stor fordel for havnen, hvis klubberne engagerer sig mere i udviklingen. Klubberne repræsenterer jo det aktive klubliv, som er en væsentlig del af havnens tilbud til havneindskydere, og derfor bør der være et meget tættere samarbejde mellem klubber og havn.

Da havnen blev til, havde vi et repræsentantskab på 33 medlemmer. Problemet var, at hvis klubberne ikke var meget aktive ved opstilling af repræsentanter, var det kun dem med en særlig interesse, der blev valgt. Og de

følte ikke nødvendigvis, at de var forpligtet over for andre end dem selv. Derfor havde valgene ikke særlig stor opmærksomhed på klubbernes generalforsamlinger, og kun de færreste vidste, hvem repræsentanterne var.

På havnens generalforsamling vælges nu formand, næstformand og kasserer, mens de øvrige bestyrelsesmedlemmer vælges af de fire godkendte klubber med én til hver. De sidste 4 vælges af sejl- og bådklubben efter antallet af havneindskydere. Det er i princippet en god løsning, hvis klubberne vælger bestyrelsesmedlemmer, der er stærkt engageret i havnens forhold, og de har den fornødne opbakning i deres klubber.

Jeg tror, det ville være en rigtig god løsning, hvis havnen havde en paraplyorganisation, hvor klubber og havn mødtes og samarbejdede på kryds og tværs. Sådan foregår det jo i det daglige på broerne, så hvorfor skulle vi ikke kunne være sammen om alt det andet i havnen. Tænk bare på, hvor meget lettere det ville blive at arrangere fester, hvis alle klubmedlemmer havde adgang. En af grundene til, at Vallensbæk Sejlklubs store jubilæumsfest blev så vellykket var vel blandt andet, fordi vi var 360 deltagere i festen i det store telt. Vi kunne da sagtens holde sådan en fest hvert år.“



1976

Frem til 1977 byggede Vallensbæk Sejlklubs medlemmer hvert forår en havn til deres joller for enden af Sandvejen, hvor de lå beskyttet bag sandøerne. Når vinteren kom, blev broerne pilleret ned igen. 1978 blev der lagt flydebroer ud, og størrelse kølbåde – som L 23 – fik plads her.



1979

Det var også sejlklubbens medlemmer, der byggede den nye havns broer – her A-broens vinkel ud i havnebassinet. Flydebroen fra Sandvejen blev genanvendt som flydende arbejdsplads. I baggrunden det midlertidige klubhus som lå, hvor Juniorhuset ligger i dag.



1988

Pligtarbejde var en genial løsning, fordi det dels nedbragte omkostningerne ved havnens etablering, dels skabte pionerånd når folk arbejdede sammen i al slags vejr. Her er havnens kontor og materielhuse under opførelse, 9 år efter havnens åbning.



Maja Nielsen, i forgrunden tv, har været med til at arrangere pensionistsejladser helt fra starten i 1985.



Per Ry Jacobsen, i den grønne T-shirt, underholder Margit Hansen, gift med tidligere borgmester Poul Hansen, som ses i forgrunden til højre.



Borgmester Kurt Hockerup hylder skipperne og forærer dem en flaskegave.



Havnens første havnefoged Elgo Juul spiller op til dans sammen med hans musikvenner.



Pensionisterne ankommer i bus og bliver fordelt på bådene,



Alan Larsen har hentet sine gæster og er på vej ud på Køge Bugt.



Pensionistsejlads

VSK har inviteret kommunens ældre til at se vores havn og klubhus. Ligeledes bliver de inviteret på en lille sejltur af ca. 1 times varighed. Efter sejlturen vil klubben være vært og byde på en øl til den medbragte mad. Formanden vil fortælle om vores klub og vi forsøger også at stable lidt underholdning på benene. Vi har alle rede fået tilsagn fra flere bådejere, men vi vægter stadig mange. Så hvis du vil være med til at give de ældre en dejlig dag, så ring til formanden Per Ry Jacobsen 02 64 14 55, Bent Andersen, 01 70 15 84 eller Jørn Padtoft, 03 67 52 18 og fortæl hvor mange du kan have i din båd. Datoen for dette arrangement er lørdag den 15. Juni. Skulle det gå helt galt den dag med hensyn til vejret, har vi mulighed for at flytte arrangementet til dagen efter. Vær med til at give vore ældre i kommunen en dejlig dag i vores havn. Ring derfor omgående til Per, Bent eller Jørn.

Pensionistsejladser gennem 25 år

Lige fra starten i 1985, da VSK for første gang inviterede kommunens pensionister på en sejltur i bugten, til i dag har dette arrangement været en stor succes.

Afholdelsen af den første pensionistsejladser stod at læse i klubbladet juni 1985.

Man havde talt om det før. Man havde også hørt om en anden klub, oppe fra Nordsjælland, som havde prøvet det. Der sker dog ikke noget, hvis man kun taler om det.

Derfor blev det på et bestyrelsesmøde i 1984 besluttet at gøre alvor af snakken. Daværende formand Per Ry Jacobsen fik til opgave at tage kontakt til kommunens socialforvaltning. Her skulle han forhøre sig, om Kommunalbestyrelsen også syntes, at det var en god ide, at Vallensbæk Sejlklub in-

viterede alle kommunens pensionister på en sejltur.

Til forhistorien hører også, at klubben året før havde modtaget et stort kommunalt tilskud til klubhusbygget. Mange mente derfor, at når kommunen gjorde noget for klubben, så skulle klubben også gøre noget for kommunens borgere. Og hvad var så mere oplagt, end at gøre noget for dem, som måske trængte mest til at komme ud i den friske havluft.

Per talte med daværende formand for socialudvalget, fru Else Friis Mik-

kelsen. Man blev hurtigt enige om, at det var en rigtig god ide.

I klubbladet fra juni 1985 kunne man derfor læse: „VSK har inviteret Kommunens ældre til at se vores havn og klubhus. Ligeledes bliver de inviteret på en lille sejltur ... og en øl til medbragt mad.“

Jeg spurgte derfor Per: „Hvordan var det dengang, da den første pensionistsejladser skulle afholdes?“

„Jeg ringede til fru Else Friis Mikelsen – hun var en rigtig frue, kan jeg huske – og vi aftalte, at vi skulle mødes



Pensionister venter på "deres" båd. For en sjælden gangs skyld er det regnvej.



To af vore gæster i korrekt påklædning til en tur på vandet.



Forventningsfulde pensionister i højt humør trygt placeret i cockpittet.

hjemme hos hende. Hun var hurtigt med på ideen. Så skulle vi finde en dato for arrangementet. Dengang var der mange medlemmer, som deltog i kapsejladserne Sjælland Rundt og Fyn Rundt. Vi skulle jo bruge så mange både som muligt, derfor skulle vi helst ikke kolliderede med disse kapsejladser. Vi blev enige om, at pensionistsejladsen skal afholdes den 2. weekend i juni.

Vi aftalte derudover, at pensionisterne skal tilmelde sig i Kommunen, og at de skal komme i passende beklædning – ingen sko med høje hæle – og de skal kunne gå af egen kraft. Bådene var jo ikke så store dengang. Der var ikke plads til en rullestol," fortæller Per.

102 pensionister tog imod invitationen og fik en herlig sejltur i strålende solskin. Efter sejlturen og frokosten i klubhuset spillede daværende havnefoged Elgo Juul og hans venner op til dans. „Klubben havde indkøbt 2 eller 3 fustager øl til fri udskænkning. Øllet var dog hurtigt brugt op, og vi måtte låne flere i restaurant Krabben,“ tilføjer Per.

Kan du fortælle om andre oplevelser fra pensionistsejladserne?

„Vi har næsten helt fra starten haft

lotteri med gevinster, som hovedsagelig var sponsorgaver. En af de faste sponsorer var frisør Klitfort, som naturligt nok sponsorerede hårplejemidler. Vinderne, især damerne, var som regel meget glade for disse gevinster. Den ene gang, kan jeg huske, var der stor jubel, da en lykkelig vinder skulle hente sin gevinst. Han var total skallet!“ fortæller Per og fortsætter:

„Borgmestrene, både Poul Hansen og nu Kurt Hockerup, har altid været med til pensionistsejladsen.

VSK har modtaget mange takkebreve, både officielle fra Kommunen og helt private fra deltagerne.

Jeg husker, engang kunne Kurt Hockerup ikke nå at komme, før bådene afsejlede fra havnen. Han var til et møde i København. Jeg aftalte med ham, at vi sejler med vores gæster til Sjællandsbroen. Så kan han stige om bord der, og vi sejlede sammen tilbage til Vallensbæk. På den måde kunne han alligevel nå at være med.“

Jeg spurgte Per, om han nu, da han

har solgt sin båd, selv er deltager som pensionist?

„Det var egentligt tanken fra starten af, at os, som sejlede med pensionisterne, en dag selv kunne nyde godt af det. Sådan blev det dog ikke. Jeg gør til gengæld noget andet på dagen, nu hvor jeg ikke selv har båd. Jeg har i alle år haft tidligere borgmester Poul Hansen med som gæst på båden. Det var efterhånden blevet til en fast tradition. Det fortsætter vi med, også efter at båden er solgt. Nu mødes vi bare hjemme hos os. Den eneste forskel er, at vi skal betale selv for de øl, vi drikker, og at der ikke er levende musik. Men vi hygger os alligevel.“

Det er ikke kun Per Ry Jacobsen, der har faste gæster på dagen. Mange skippere har deres faste hold pensionister, som møder op år efter år.

Igennem årene har der været mange medlemmer med til at forberede og gennemføre arrangementet. Som regel er de med i et antal år, hvorefter andre overtager. Der er dog en, som har været med fra første gang, og som også vil være med i år. Det er Maja Nielsen. Maja var gift med nu afdøde Leif Nielsen. Leif var den første hovedansvarlige for gennemførelsen af arrangementet og har været med frem

til hans alt for tidlige død i 1999. Maja har først været med sammen med Leif og valgte at fortsætte i hans ånd derefter. Hun bliver forhåbentligt ved i mange år endnu.

Hun er en af de „usynlige“ hjælpere som, uden at gøre noget væsen af det, sørger for en vigtig detalje, nemlig at maden er klar til tiden.

Pensionisterne har altid været meget glæde for klubbens tilbud. VSK har modtaget mange takkebreve, både officielle fra Kommunen og helt private fra deltagerne. At Kommunens ældre er glade for arrangementet ses også ved, at det altid er svært at få dem hjem. Bussen, som kommer for at køre dem hjem, må ofte vente til den sidste har sagt farvel.

Fra starten i 1985 til i dag er der naturligt nok sket en vis udvikling i form og omfang af arrangementet. I de første år byggede det hele alene på medlemmernes egen indsats. Klubbens økonomiske bidrag indskrænkede sig til nogle fustager øl. Medlemmerne sørgede selv for musik og pensionisterne havde deres madpakke til frokosten med hjemmefra.

Med tiden har det ændret sig til, at musikken kommer fra professionelle musikere, og maden leveres udefra.

Selv om pensionisterne selv betaler for maden er de øvrige omkostninger steget en hel del.

Derfor er VSK meget taknemlig for, at Kommunen bidrager med et tilskud, som holder udgifterne for klubben nede på et acceptabelt niveau.

I år er det så for 25. Gang, at VSK inviterer Kommunens ældre. Jeg spurgte derfor Henning Karlsen, som for tiden er hovedansvarligt for arrangementet. „Hvad skal der ske i år, Henning?“

I år udvider vi arrangementet med to timer, så festen først slutter kl. 18:00

„Det er jo lidt af et jubilæum i år. Derfor har klubben også bevilget ekstra tilskud til arrangementet.“ siger Henning og fortsætter: „Indtil videre har vi taget jubilæet som anledning til at udvide arrangementet med to timer. I år slutter festen derfor kl. 18:00 i stedet for som tidligere kl. 16:00. Derudover arbejder vi på flere andre tiltag. Men dem vil jeg ikke røbe her. Det skal være en overraskelse på selve dagen.“

Hvor langt fremme er i med forberedelserne, og hvor mange hjælpere har du ved din side?

„Vi er 16 personer i udvalget plus alle dem, der kommer med deres både på selve dagen.

Hele forberedelsen foregår efter en drejebog, som er nedskrevet og opdateret igennem årene. De fleste medlemmer i udvalget har været med i mange år, nogle af dem i flere år end jeg selv har. De kender deres opgaver. Alligevel gennemgår vi drejebogen og de enkeltes roller på nogle møder forud for selve dagen. Jeg skal jo være sikker på, at det hele kører som det skal.

På selve dagen er der skippermøde kl. 9:00, hvor skipperne får en orientering før gæsterne ankommer med bussen kl. ca. 09:30. Derefter starter sejladsen, og bådene er tilbage i havnen ca. et kvarter før 12:00. Når alle er på plads i klubhuset uddeles frokosten. Efter frokosten er der lotteri og derefter spiller musikken op til dans. Naturligvis holdes der også altid nogle taler undervejs, både officielle taler og, især når den første tørst er slukket, også uofficielle taler fra Kommunens ældre.

Det hele plejer at være meget hyggeligt, både for os og for vores gæster.“



Jørgen Tjellesen er en erfaren tur- og kapsejler gennem mange år. Her er han fotograferet i sin båd.

Han sælger sejlsporten for VSK

Jørgen Tjellesen har netop sluttet sit første år som leder af Sejlscenteret og gør status i dette interview. Hans vision er, at klubberne i Køge Bugt samarbejder om at udvikle interessen for kapsejlad.

Det var noget af en omvæltning for Jørgen Tjellesen, da han i januar 2008 startede som daglig leder af Vallensbæk Sejlklubs Sejlscenter. Han kom fra en stor, international organisation til en virksomhed, hvor der ikke var andre ansatte end ham selv, og han var afhængig af hjælp fra klubmedlemmer, han ikke kendte.

„Jeg stod ved en skillevej i mit liv, og da muligheden for at komme til at arbejde med min store fritidsinteresse, sejlsport, var jeg slet ikke i tvivl om, at det var det, jeg skulle vælge. Desuden har jeg en fortid i bådbranchen, så helt uforberedt var jeg nu ikke,“ siger han. „Desuden håbede jeg, at noget af det, jeg havde lært i min tidligere karriere, kunne bruges til at udvikle sejlscenteret.“

Nu er det første år gået, og der er al mulig grund til at glæde sig over forløbet. Salgsmæssigt startede Jørgen Tjellesen på bar bund uden ordrer og med et kunderegister, der var alt for lille til at skabe den nødvendige omsætning.

Han fik dog hurtigt gang i salget af SailEvents, og i modsætning til tidligere kom de i gang allerede i april og sluttede først i oktober.

Overskud i 2007-08

„Året sluttede med det første overskud siden starten i 2006, og vi budgetterer med en stigning i antallet af events på 30% for dette år, hvilket måske er lidt optimistisk i lyset af den globale finanskrise, men vi har jo regnskabsår som sejlklubben fra 1. September til 31. August, så nu får vi se.“

Da vi startede sejlscenteret, var der naturligvis en vis skepsis over for, om der nu også var et behov for den slags aktiviteter. Hvad er din erfaring?

„Vi følger alle events op med et spørgeskema, hvor vi beder kunderne give en vurdering af den vare, vi har leveret. Blandt andet spørger vi, om de vil anbefale vores events til andre, og 90% svarer klart og uden forbehold JA.“

Måden vi bygger arrangementerne op på får meget høje vurderinger, også fra folk som på forhånd var skeptiske eller oplevede at blive søsyge. Vi, der er vant til at sejle, kan slet ikke forestille os, hvordan bare det at gå ombord i en sejlklub for mange er grænseoverskridende. Udsigten til at skulle sejle båden selv og endda deltage i en kapsejlad efter blot en times træning gør et SailEvent til en kæmpe udfordring og stor oplevelse. Vi har selvfølgelig været ude for, at der var nogle, der sagde

fra, men det vidste vi på forhånd. Det er en dejlig oplevelse, når vore gæster kommer ind efter begivenhederne på vandet, at høre hvordan de overvandt sig selv og i tæt samarbejde og dialog med de andre besætningsmedlemmer fik nogle fantastiske oplevelser på vandet. Kapsejlad er en uovertruffen måde at lave teambuilding på, for skal du lykkes, er du hele tiden afhængig af, at de andre i teamet også udfører og løser deres del af opgaven.

Når gæsterne i den grad føler sig sikre og får en god oplevelse, skyldes det ikke mindst vore dygtige eventskippere. Ud over at kunne håndtere båden skal de være deres ansvar bevidst og udstråle ro og kompetence, så gæsterne har noget at læne sig op af.“

Det blev spået, at du ville få vanskeligt ved at finde tilstrækkeligt med eventskippere, fordi du ikke havde et netværk at trække på, da du kom hertil?

„Det er rigtigt, men der var hurtigt nogle, der trak mig med ind i klubben og sørgede for, at jeg traf de rigtige mennesker. Desuden har jeg været i stand til at trække på yngre sejlere fra andre klubber, som gerne vil sejle Match 28. En eventskipper behøver ikke være en fremragende kapsejler,

blot han er sejler og kan håndtere båden så besætningen føler sig tryk ved ham. Vi har mange rigtigt dygtige eventskippere, men vil naturligvis gerne have endnu flere.“

Sejlerskolen vil bruge bådene

Eventsejladserne skal skaffe det økonomiske fundament for sejlscenteret, så det ikke koster klubben penge, men der taltes ved starten også om et kraftcenter i selve klubben.

„Vi har forsøgt med en sportsejlerskole og andre tilbud til klubbens medlemmer, og der er da også kommet gang i noget, men det skal ingen hemmelighed være, at den del af opgaven endnu ikke lever op til forventningerne. Der er kommet nogle sejlere til udefra, som har meldt sig ind i klubben for at kunne sejle Match 28, og hele maj måned i fjor stillede vi bådene gratis til rådighed for folk, der ville forsøge at sejle Match 28.“

Men lige som så mange andre danske sejlklubber mangler vi medlemmer i alderen 25-45 år, og det tager tid at overvinde det hul. Vi er startet helt fra bunden med at invitere optimistjollesejlerne til at prøve, i håb om at de ville blive bidt af det, og det viste sig at være en stor succes. I det kommende år får

Sejlerskolens andetårselever også mulighed for at sejle Match 28 i træningsøjemed.

Der er ligeledes planer om aftenkapsejlad eller et decideret kapsejladskursus, og jeg forsøger at sammensætte to-tre ungdomsbesætninger, som jeg håber også vil blive så bidt af at sejle Match 28 i fleet og MatchRace, at de kan trække andre til.

Hvad har vores naboklubber sagt til invitationen til at være med?

„Der har været kontakt til Brøndby, Hundige og Køge, men indtil videre er det kun Hundige, der har givet udtryk for større interesse. Det er mit indtryk, at man i de klubber slås med den samme mangel på medlemmer i de potentielle aldersgrupper, og så kræver det jo også nogle ledere, der kan se ideen i at gå med og udvikle kapsejladssporten i hele Køge Bugt området.“

Sponsor til båd fire søges

Hvis vi havde en 6-8 båd fordelt på klubberne, kunne vi lave så mange spændende ting, at alle klubberne ville kunne tiltrække nye medlemmer og få gang i klublivet. Jeg gør, hvad jeg kan, men det kræver en fælles holdning fra klubberne til, at det er det, vi vil i Køge Bugt.“ Sejlscenteret ejer 3 båd og

Læs mere på:
www.vssc.dk

Sejlscenteret åbnede sin nye hjemmeside i december. Den fortæller om centerets TeamBuilding & SailEvents, hvordan sejladserne foregår, om bådene, sikkerheden og kapsejladssporten. En 3 minutter lang videofilm viser sejladserne live, og i et særligt afsnit bringes reaktioner fra gæsterne. Også sejlscenterets sponsorer, Restaurant Krabben, Nordea Bank og Vallensbæk Kommune er med. Gå ind på www.vssc.dk og se, hvordan sejlscenteret sælger sejlsporten for VSK. Den nye hjemmeside er designet og programmeret af Henrik Stigsen Larsen.



I båd tværs gennem Sverige

For mange står turen i egen båd gennem Götakanalen som drømmeferien, der skal opleves mindst én gang i sejlerkarrieren. Her fortæller vi, hvad du har brug for at vide på forhånd, og VSK-sejlere beretter om deres oplevelser på „Sveriges Blå Bånd“.

De allerfleste sejlere har drømt tanken – at sejle tværs gennem Sverige i egen båd. Med en hastighed på maksimalt 5 knob i kanalerne at tilbagelægge de 400 km gennem smukke svenske landskaber, at sejle bogstaveligt talt i folks baghave og lade sig sluse op til 91,80 meter over havets overflade, før det atter går ned.

Turen, der også kaldes „Sveriges Blå Bånd“, forbinder Østersøen med Kattegat, fra Mem syd for Stockholm til Göteborg. Det er en af Sveriges mest kendte turistattraktioner, valgt som Årtusindets Svenske Bygningsværk, og med god grund.

Ingen lange dagssejladser

„Sveriges Blå Bånd“ lever helt op til sit ry og er både sejladse- og naturmæssig en superoplevelse, der kalder på gentagelser. Så mange ting er der at opleve undervejs, at mange vender tilbage flere gange. Og så er den særdeles velegnet til familiesejlads, fordi der hele tiden sker noget nyt, og længden af de daglige sejladser kan afpasses efter besætningens ønsker. Overalt er der fremragende gæstehavne med al mulig tænkelig komfort, og et i danske farvande ofte alt for velkendt begreb som indeblæsning, eksisterer stort set ikke. På søerne jo, men ikke i kanalerne.



Bergs slusetrappe er et af højdepunkterne, der tiltrækker mange turister.

Når alligevel ikke alle gør alvor af at realisere drømmen, skyldes det som regel usikkerhed over for den måske største oplevelse af dem alle: Turen gennem de i alt 64 sluser.

Men i virkeligheden er op- og nedslusning slet ikke noget problem, når blot man har forberedt sig lidt og lært teknikken. Desuden er alle sluser befolket med hjælpsomme slusevagter, der gerne giver en hånd med, hvis det kræves.

Göta-kanalen er to kanaler

I daglig tale kalder mange vandvejen gennem Sverige for „Göta-kanalen“, men der er reelt tale om 2 kanaler: Göta Kanal (190 km) fra Mem syd for Stockholm til Sjötorp ved Europas tredjestørste sø Vänern med 58 sluser, og så Trollhätte Kanal (80 km) fra Vänersborg ved Vänern via sluserne ved Trollhättan til Göta Elv og Göteborg i alt 6 sluser. Afstanden over Vänern fra Sjötorp til Vänersborg er 130 km, i alt 400 km (1 sømil = 1,852 km).

Det er strækningen fra Mem til Vänern, der er den historisk og natur-

mæssigt mest spændende. Den blev bygget i årene 1810-1832 på initiativ af søofficeren Baltazar von Platen og kostede 9 millioner rigsdaler, hvilket i dagens penge er omkring 14 milliarder svenske kroner.

Strækningen fra Vänern til Göteborg er dog endnu ældre. 1607 byggede man den første sluse med henblik

„Sveriges Blå Bånd“ lever helt op til sit ry og er både sejlads- og naturmæssig en superoplevelse

på at forbinde Vänern med Kattegat via Göta Elv, der gennem århundreder har været Sveriges vigtigste transportvej mod vest. Der gik dog endnu næsten 200 år, før det kæmpemæssige projekt stod klart 14. August 1800.

1832 var ideen om at skabe en vandtransportvej fra Stockholm til Göteborg realiseret. Beslutningen

om at iværksætte projektet havde både handelsmæssige og rent militære formål. Nu blev det muligt at undgå den lange og risikable tur syd om Sverige, og i krisesituationer kunne Østersøflåden hurtigt bringes i aktion i Kattegat og omvendt. I årenes løb er især Trollhätte kanal blevet udvidet og moderniseret, så lastfartøjer på op til 4.000 tons, 89 meter lange og 13,40 meter brede, i dag kan sejle gennem sluserne.

Det er noget af en oplevelse at se de store skibe, ofte lastet med tømmerstokke op til 20 meters højde, sejle ind i sluser, hvor der er få centimeter fri plads for og agter samt ved siderne. Skibene er bygget, så de passer præcist til slusernes mål.

I akvedukt over kørende trafik

Göta kanal er skabt ved at forbinde søerne Roxen, Boren, Vättern og Viken med Vänern. I alt er der gravet 87 km kanal pr. håndkraft af 58.000 soldater, der leverede 7 millioner dagsværk á 12 timer. Den gik nok ikke i dag. Af de 58 sluser på strækningen

er de 2 hånddrevne, og her forventes det, at bådens besætning giver en hånd med. Overalt er der slusevagter, der styrer trafikken og sluserne, som i turistsæsonen tiltrækker et stort antal tilskuere.

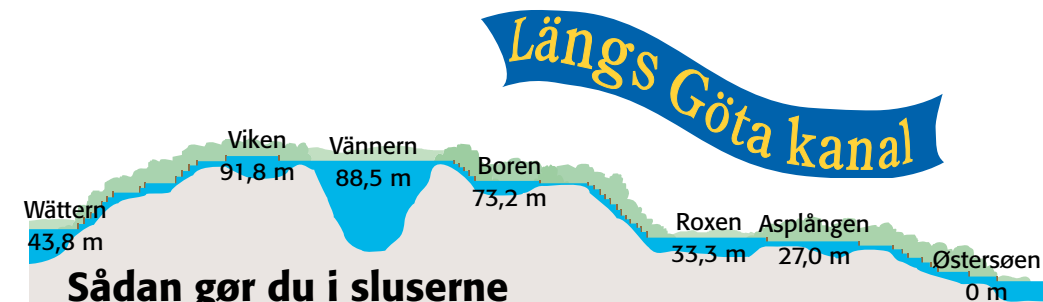
Den største højde over havets overflade er 91,8 meter, og to steder ledes bådene over anden trafik via akvedukter, hvilket er noget af en oplevelse, når man pludselig sejler hen over den kørende trafik. Akvedukterne er af nyere dato, og den i Ljungsbro blev bygget i årene 1970-72. Da den stod færdig, oplevede man, hvad alle akvedukt-byggere må se som et mareridt: Akvedukten var utæt. Vandet fossede ud, indtil man efter omfattende og langvarige forsøg fik stoppet lækagen med en god gammeldags teknik med pulveriseret ler.

Første gang, man sejler ind i en sluse, kan det næppe undgås, at der opstår lidt uro i maveregionerne. Det er en fascinerende følelse at opleve båden blive løftet op eller ned af vandet i sluserne, og det er et skue som tiltrækker mange tilskuere. Men hurtigt lærer man teknikken, og så er det bare at nyde oplevelsen – for eksempel ved Bergs sluser, hvor en sluse-trappe med 7 trin og to dobbeltsluser løfter bådene 40 meter op (eller ned) fra søen Roxen til søen Boren.

Husk et solidt fenderbrædt

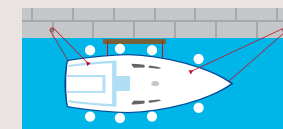
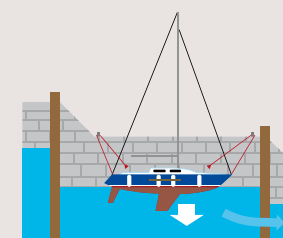
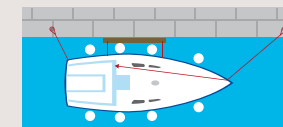
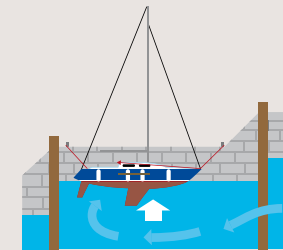
Kanalens ældste sluse ligger i Forsvik. Den er fra 1813 og lige som Bergs og Norrkvarns sluseområder meget besøgte turistmål. Selve teknikken i sluserne er hurtigt lært. Naturligvis får du brug for solide fendere til begge sider af båden, for selv om båden skal beskyttes mod sluserne hårde og fedtede granitvægge, ja så ligger bådene så tæt i slusen, at det også er nødvendigt at affendre den side, der vender ind mod nabobåden. I langt de fleste tilfælde er der fire både i slusen ad gangen.

Lige så vigtigt som fendere, er et fenderbrædt. Et 3-4 meter langt bræt med snore i enderne, så det kan fastgøres solidt og hænge mellem fenderne og slusens granitvæg. På den måde beskyttes fenderne mod at blive



Sådan gør du i sluserne

Forbered passende affendring på begge sider af båden med fenderbrædt mod slusekammerets granitvæg og følg slusevagternes anvisninger. Hvis du er i tvivl, så spørg.



Slusning opad

Det tager cirka 10 minutter pr. slusekammer, når det går opad. Sejlbåde og større motorbåde lægger sig længst fremme i slusen, hvor strømmen i vandet er hårdest. Et besætningsmedlem springer i land med fortøjningerne, der på forhånd forsynes med en lykkelig med en halv meters diameter, så de er lette at lægge om de fortøjningsringe, der findes på slusekanten. Agterfortøjningen skal helst gå lodret op til fortøjningsringen, mens forfortøjningen fastgøres ved en ring 3-4 meter foran båden. Efterhånden som vandet fosser ind i slusen, strammes forfortøjningen op, så båden ligger stille op ad slusevæggen. På sejlbåde kan et spil anvendes med fordel. Agterfortøjningen skal aldrig slækkes eller strammes. Den passer sig selv.

Slusning nedad

Nedslusning tager cirka 7 minutter pr. slusekammer, og her foregår det hele betydeligt mere afslappet, idet vandet ikke sættes i så kraftig bevægelse som ved opslusning. Fortøjningerne trækkes gennem ringene på slusekanten og tilbage til båden. De må ikke gøres fast, så båden risikerer at komme til at hænge i fortøjningerne. Sørg for at fortøjningerne er lange nok. Når vandet falder, slækker man ud på fortøjningerne, og ved udsejling af slusen haler man blot fortøjningen hjem. Det kan blive nødvendigt at flytte en fortøjning til en anden ring, og derfor bør der være et besætningsmedlem i land.

Derfor byggede man kanalerne

Vand har altid været brugt til tunge transporter, og helt fra middelalderen blev de svenske søer flittigt besejlet. Den danske Øresundstold, der blev opkrævet ved Helsingør, fremskyndede tankerne om en rute mellem Østersøen og Kattegat, lige som militærstrategiske grunde talte for at forbinde søerne med gravede kanaler. 1806 fremlagde flådeofficeren Baltazar von Platen sin "Afhandling om canaler genom Sverige med särskilt afseende på Wenerns sammanbindande med Östersjön". Som argument for at gennemføre projektet beviste han, at en pram i en kanal kan transportere 400 gange mere last pr "hestekraft" end en hestetrukken vogn, og det argument står sig den dag i dag. Frem til indvielsen i 1832 gravede 58.000 soldater kanalerne mellem søerne pr. håndkraft i løbet af arbejdsdage, der strakte sig fra kl. 05.00 til kl. 21.00. Kanalselskabet stod for indkvartering og bespisning, og som et kuriosum kan nævnes, at brændevinsrationen var godt en liter pr. mand om dagen. Når det var dårligt vejr, blev der tildelt ekstra rationer, og det angives i dag som en mulig forklaring på mange svært begribelige sving, kanalerne gør. Ved indvielsen deltog kong Karl XIV Johan med familie på kongeskibet "Esplendian". Derimod deltog Balthazar von Platen ikke. Han døde to år før.



Dette billede illustrerer selve drømmen om at sejle i kanalerne gennem Sverige. Men husk at se op – nogle gange rager træerne langt ind over kanalen.

revet op af skarpe granitkanter, og fenderne bliver ikke så ulækre af alger, olie og almindeligt snavs. Et solidt fenderbrædt er simpelt hen et must i sluserne.

Fortøjningerne skal være 10-12 meter lange, og hvis man har en sejl-båd tillægges afstanden fra bådens stævn til et spil i cockpittet. Når fortøjningerne er bragt i land, en for og en agter, gælder det om hele tiden at holde dem stramme, så båden ikke begynder at slå ud på grund af det oprørte vand.

Der er mest gang i vandet ved oplusning, fordi store vandmasser strømmer ind i slusen, mens vandet er mere roligt ved nedslusning. Her gælder det så om at have tovværk nok, så båden ikke pludselig hænger i en fortøjning. Af samme grund må fortøjningerne aldrig fastgøres i land, mens båden sænkes. Sker der noget, så tovværket går i bekneb, hænger båden fast, og det kan blive rigtigt ubehageligt.

På sejlbåde kan man med fordel fastgøre en blok i stævnen, hvorigennem den forreste fortøjning trækkes og derefter bagud til et spil. Fordelen ved det er, at man kan bruge spillet til hele tiden at holde fortøjningen stram, mens man uden spil får brug for en del muskelkræfter – husk i øvrigt solide arbejdshandsker.

I sluserne foretrækker man at have de store både længst fremme, fordi det er her, der er mest uro i vandet, og når man skifter fra en sluse til en anden, kan man enten trække båden fra land eller bruge motoren, der dog ikke må være i gang under selve slusningen.

Tre generationer af sluser

Når man kommer til Trollhätte kanal opdager man straks, at denne del bruges flittigt af kommerciel bådtrafik. Sluserne er færre, men til gengæld meget større, og afstanden bådene løftes op eller ned i den enkelte sluse



Sommetider møder man en af passagerbådene, der sejler mellem Stockholm og Göteborg, og det er ikke alle steder, der er så meget plads til passagen som her.

meget længere. I alt løftes eller sænkes bådene 32 meter ved Trollhättan.

Anlægget ved Trollhättan er imponerede at opleve. Her findes tre generationer af sluser, som gør det muligt at studere sluse bygningsteknik gennem to århundreder. De nyeste sluser passerer i snit af 10 lastfartøjer om dagen året rundt, og i sommermånederne sejler omkring 4.000 fritidsbåde gennem sluserne.

Før du tager afsted

Götakanalen er ikke svensk for ingenting. Alt er velordnet, organiseret til mindste detalje, rent og nydeligt med fremragende faciliteter i gæstehavnene og alle steder er der tænkt på gæster i alle aldre. Planlægger man at sejle hele turen fra Østersøen til Kattegat, skal der købes to billetter: En der dækker Göta kanal (Mem til Sjötorp) og en for Trollhätte kanal (Vänernsborg-Göteborg).

Prisen afhænger af bådens længde og bredde. Som eksempel kan nævnes, at for en båd mellem 9-12 meter ikke

breder end 3,49 meter koster Göta kanal i 2009 5.300 svenske kroner inklusive overnatning i 20 gæstehavne på strækningen. Billetten køber man enten hjemmefra på www.gotakanal.se

eller ved ankomsten til enten Mem eller Sjötorp ved Vänern. Bemærk, at der ikke modtages konstanter.

På Trollhätte kanal betalte fritidsbåde uanset størrelse i 2008 775,00 kr. for at passere samtlige 6 sluser, og prisen for i år kan du se ved at gå ind på www.sjofartsverket.se/trollhattedekanal. Billetten købes ved Trollhättan-sluserne.

I det hele kan det stærkt anbefales at besøge de to kanalstrækningers hjemmesider på ovennævnte adresser. Her findes alle informationer og masser af gode råd om, hvordan man tilrettelægger sejladsen, og hvad der er værd at se hvor.

Vi har som en appetitvækker på de følgende sider bedt nogle VSK-sejlere fortælle om deres oplevelser i forbindelse med drømmerejsen gennem „Götakanalen“.



Alt er velordnet, rent og nydeligt med fremragende faciliteter i gæstehavnene – og kønne slusevagter



Den absolut bedste guide

Det tyske forlag Nautical Publications GmbH, Lange Strasse 95, D-24399 Arnis, udgiver en super guide på svensk/tysk til hele turen gennem Sverige via Göta kanal og Trollhätte kanal med passage af Vättern og Vänern. Denne guide har simpelt hen alt: Historien om kanalerne og sluserne, detaljerede kort med angivelser og tegninger af hver enkelt sluse med slusningshøjde, detaljerede søkort i scala 1:34.000 gennem kanalerne og over søerne, tegninger af de vigtigste seværdigheder, praktiske oplysninger m.m. I princippet behøver man ikke andre søkort eller havnelodser. Som noget nyt kan man nu få guiden, der er på 74 sider i højt format med praktisk spiralindbinding, i kombination med de tilhørende elektroniske søkort på en CD. Prisen var sidste år omkring 3.000 kr. Gå ind på www.nv-verlag.de og køb direkte eller bestil via telefon: +49 (0)4642 92 460.



VSK-beretning:

Med "Asuja" fra Mem til Karlsborg

Lørdag 5. juli 2003

Vel ankommet til Mem fik vi hjælp af en svensk dame, som også lige var ankommet i en gammel motorbåd, og derefter gik vi til slusevagten for at betale og få at vide, hvordan man gjorde. Ikke ret meget hjælp fra hende, derimod kom hun løbende og sagde, at vi godt kunne gå ind i slusen. Og det gjorde vi, selv om vi ikke var parate mentalt. Jeg var næsten på panikkens rand, da jeg fik hjælp af en dansk dame, og så gik det.

Vi var dog ikke dem, der kludrede mest i det. En svensk sejlbad var helt utrolig dårlig – intet forberedt: Hverken fendere eller fortøjninger. Kl. 18,05 var vi fortøjet i Mem med en velfortjent ankomstbajer. Solen skinnede, de sidste bøffer fra København blev stegt og rødvinen trukket op. Vi havde nået det.

Søndag 6. juli 2003

Vi satte det lille Dannebrog, tænk hvis vi blamerede os i sluserne. Efter morgenmaden gik vi ned for at se, hvordan man gebærdede sig ordentligt i sluserne og snakkede igen med det svenske ægtepar, der „inviterede“ os til at følges med dem. Det sagde vi ja tak til, og så så vi, hvordan man gebærdede sig i slusen – det så rimeligt nemt ud, når bare man tog det stille og roligt.

Den første sluse gik nogenlunde – vi var kun os 2 motorbåde, så vi lagde os bagerst i slusen. Stoppedes i Söderkåöping efter frokost for at proviantere og så fortsatte sluseracet.

Efter 9 timer, en masse sluser og et 3 kvarter langt strømefbrud, hvor skipper befandt sig i bunden af slusen og jeg ovenpå, stoppedes vi ved en lillebitte bro. Vi kunne ikke nå den sidste sluse, idet slusevagterne gik hjem kl. 18. Vi var alle godt trætte, men det havde været en dejlig dag. Jeg var nødt til at tage 2 panodil for at tage smerterne i hånden.

Mandag 7. juli 2003

Dejlig morgen med sol. Morgenmad i fred og ro; vi kunne først komme igennem den næste sluse kl. 09:00. Ved Bråttom Sluss, en af de få tilbageblevne håndbetjente sluser, mødte vi en irriterende blærerøv af en svensker. Ulricka's betegnelse: „En solariepreparerad klimakteriegubbe med en yngre model“ var helt rammende. Det kunne ikke gå hurtigt nok. Da vi ikke gad følges med ham resten af vejen, lagde vi ind til en lille bro for at drikke formiddagskaffe, og så var han væk.

Vi syntes selv, vi havde klaret os godt i sluserne, så vi satte det store Dannebrog igen.

Turen over Roxen gik fint, solskin og efterhånden ingen vind. Vi kom først til Bergs sluser – 7 i rad – lidt før kl. 17:00, men selv om det var sent, fik vi lov til at komme igennem. Og her så vi rigtigt, hvad sluseerfaring betød. Vi vidste ikke bedre end at „først ankommen, først ind i slusen“, hvilket betød, at vi lagde os forrest. Og det var meget, meget dumt.

Her mærkede jeg rigtigt vandpresset for første gang: Det var et hårdt job, da vandet fossede ind. Så hårdt at jeg var nødt til at bede om hjælp fra et svensk ægtepar. Han var utrolig sød og hjalp med det samme, og efter 3. Sluse gik han forrest og tog trykket. Jeg havde aldrig klaret det alene.

Jeg inviterede mine hjælpere på en Gl. Dansk og en kold øl i „Asuja“. De havde bare været ude på en lille aftentur, og så fik han halvanden times hårdt arbejde i stedet for. Som tak fik de en flaske Asuja-rødvin med hjem.

Tirsdag 8. juli 2003

Efter en lille provianteringsstur var der afgang, og i dag ville vi forsøge at komme sidst ind i sluserne. Jeg fortalte slusevagten om min hånd, der var mærket af gårdsdagens arbejde, og det var da en selvfølge, at vi kunne komme sidst ind. Og så var det ikke

så slemt, selv med 5 sluser lige efter hinanden.

Også i dag mødte vi en „solariepreparerad klimakteriegubbe“ i form af en irriterende finne, som også bare kunne det hele med én hånd. Det var ham, der blev vinket ind i slusen af slusevagten, så vi kunne komme sidst. Han var så dygtig, at han tabte agterfortøjningen, og så råbte han selvfølgelig efter konen.

Onsdag 9. juli 2003

Fin afgang til den næste broåbning kl. 09:00 – første stop i Borensberg kl. 09:45. Der lå flere både og ventede, så vi lod svenskere og finner gå igennem, og så tog vi næste sluse kl. 11:45. Vi var igennem de 5 sluser kl. 13:10.

Vores „ven“ fra Loddby Sluss var der også. Gad vide, hvorfor han havde så travlt. Det var ligesom i Smögen; her samles tilsyneladende alle, der gerne vil blive set. Der var masser af plads, vi lå inde ved kajen, selv om det nok havde været smartere at lægge sig ude på broen. Vi fik et tiltrængt bad og en gåtur i byen. „Rökt Vätternsik“ til aftensmad på vore svenske venners anbefaling. Det var lidt tørt. Aftenhygge i „Asuja“ med Bengt, Ulricka, Gitte og Ivan.

Torsdag 10. juli 2003

Det er sommer, det er sol og det er torsdag i Motala. God vejrudsigt for en motorbåd, der skal over Vättern. Vi fik en herlig tur, kun små bølger og en næsten skyfri himmel. Vi fandt de koste, vi skulle finde, også den kringledede indsejling til Karlsborg. Kl. 12:15 måtte vi lægge os i venteposition til en broåbning kl. 12:30. Alle østgående fartøjer fik lov at gå først igennem, mens vi andre pænt måtte vente. Kl. 12:50 var vi fortøjet og efter frokost gik vi til Karlsborg Fæstningen. En lang, lang gåtur.

Tekst: Margot Jacobsen Fotos: Per og Margot Jacobsen



VSK-beretning:

Med "Capri" på Sveriges Blå Bånd

Turen gennem „Sveriges Blå Bånd“ blev en uforglemmelig oplevelse. Man sejler virkelig ind i Sverige og møder landets sjæl. Man kan ligefrem føle, at her har skjaldene Bellmann og Taube sunget deres viser, men forudsætningen for oplevelsen er dog, at man giver sig tid, så man opdager glæden ved at sætte tempoet ned. Det nytter alligevel ikke at skynde sig. Sluserne eller broerne åbner ikke hurtigere, end de nu engang gør.

Selve sluseteknikken viste sig at være helt uproblematisk, selv om vi kun var to om bord. Det vil sige under slusningen opad var jeg alene på skibet, mens Rita sørgede for fortøjningen på land. I Söderköping fortalte en guide dog historien om en skipper, fra dengang hvor der stadig sejlede mange erhvervsfartøjer på kanalen. Han skulle sluse nedad mod Mem med sin båd, lastet med træstammer. På vej ind i slusekammeret tog han fejl af bak og frem og sejlede med fuld fart ind i sluseporten. Porten gik i tusind stykker, båden gik på grund og hele kanalstykket hen til næste sluse blev tømt for vand. Vandet og fiskene oversvømmede baghaverne til husene langs kanalen.

Bergs imponerende slustrappe

Det er virkelig imponerende ved Bergs Sluser at se trappen med de syv sluser foran sig. Vi sejler ind i den første sluse, bliver løftet godt 2 m op, sejler direkte ind i næste slusekammer, bliver løftet osv osv. Syv gange lige efter hinanden. Ca. 1,5 times uafbrudt slusning til vi når helt op til toppen.

Efter arbejdet med slusningen er det tid til afslapning. Vi fandt et ledigt bord ved en af cafeerne. Herfra kunne vi nyde udsigten til travlheden i sluserne og til de mange „landkrabber“, som var kommet for at se skuespillet, når bådene sluses op eller ned. Især når passagerbådene, som sejler mel-

lem Göteborg og Stockholm, kommer sejlene. Man tror næsten ikke, at de kan være i sluserne. Naturligvis kan de, men så er der heller ikke mange cm vand mellem skibet og slusevæggen.

Næste by på ruten er den gamle, hyggelige industriby Motala ved søen Vättern. Det er ikke den moderne industri, man finder her, det er mere et museum fra begyndelsen af industrialiseringen. Mit forslag er dog, at man kun holder en kortere pause i Motala og derefter sejler de 8 sm sydpå på Vättern til byen Vadstena. Man siger, at når man, en stille sommeraften, kommer sejlede mod den gamle torneroseby Vadstena og ser byens slot og domkirken skinnende som det pureste guld i lyset af aftensolen, ja så er man midt i eventyrlandet og ved et af turens højdepunkter.

Desværre regnede det, da vi skulle krydse søen Vättern! Har man tid nok, så kan man, i stedet for at krydse søen med det samme, sejle på opdagelse på søen Vättern. Hvem ved, hvornår man igen kommer på disse kanter!

Dramatiske oplevelser i Karlsborg

Næste højdepunkt var Karlsborg på østsiden af Vättern. Karlsborg blev bygget som sikkert gemmested for den svenske regering, hvis der engang skulle udbryde krig. Dengang borgen blev bygget, det var næsten samtidig med bygningen af Göta Kanalen, frygtede man især et angreb fra Zarren af Rusland. Da borgen endelig var færdig, var den allerede forældet som effektivt forsvarsværn.

Vi ville se nærmere på borgen, også fordi vi havde læst om, at en kendt svensk „stuntman“ havde sørget for en anderledes rundvisning. Vi blev heller ikke skuffet. Der lød kanonskud, der var pulverrøg, sårede, jamrende soldater og lyden af geværskud. Det var som at være midt i et russisk angreb på borgen.

Längs Göta kanal

Vi overlevede angrebet og fortsatte turen på den østlige del af kanalen. Frem til søen Viken, som ligger næsten midt imellem Vättern og Vänern, går det stadig opad. Viken ligger 92 m over havet. Dermed har vi nået kanalens højeste sted. Fra nu af går det nedad.

Langs kanalen er landskabet nu mere uberørt natur med dybe svenske skove. Det føles, som om vi er langt væk fra civilisationen. Det er som at være på opdagelsesrejse ude i vildmarken.

Ved Sjøtorp ender herligheden, og vi sejler ud på Vänern. Det er næsten som at komme ud på det åbne hav igen. Der er dog stadig lidt skærgaard tilbage ud for Läckö slot. Vänern er så stor, at man kan tilbringe en hel ferie her ved at sejle søen rundt. Vi skal dog videre til sluserne ved Trollhättan.

Her skulle vi betale for den sidste del af kanalstrækningen, sejladsen mellem Vänersborg og Göteborg. Vi var sidste båd, der nåede ind i den store sluse. Jeg måtte skynde mig op til slusevagten for at betale og nåede dårligt nok tilbage til båden, før nedslusningen begyndte. Vi havde ikke nået at fortøje ordentligt og fik derfor besked om at „flyde“ frit i slusen. Det gik faktisk meget fint, selvom jeg i starten var lidt nervøs ved tanken om, at der ikke var et fast holdepunkt. Under slusningen i de store sluser på Trollhättan kanalen er vandet i slusen meget mere roligt end i sluserne på Göta kanalen. Det skyldes, at vandet løber til eller fra i undersiden af slusekammeret og derfor ikke giver ret megen turbulens.

Godt beskyttet bag ruinen fra Bohus fæstningen ved Kungsälv ligger vi for sidste gang imellem blomstrende åkander, før vi igen skal ud i det salte vand. Bohus fæstningen har igennem tiderne skiftevis været norsk, svensk og dansk. Her lå engang grænsen mellem de 3 nordiske lande.

Tekst og fotos: Peter Amb

Billeder fra et jubelår

Over 350 deltog ved den store fest i anledning af klubbens 50 års jubilæum.

En billedkavalkade om alt det, der skete i året hvor VSK fejrede sit 50 års jubilæum.



Der var rejst et stort festtelt, havnen var smykket med flag og vejrguderne var venligt sindet. Alt var klar til den store jubilæumsfest den 14. juni 2008. Forud for festlighederne lå dog en lang tid med forberedelserne. Det startede i vintermånederne hvor festudvalgets kernegruppe, bestående af Anne Reusch, Per „Amok“ Nielsen og formanden Steen Roar Hillebrecht mødtes for at lægge planer for årets fest.

Der skulle lægges budgetter, indhentes priser, bestilles telt, træffes aftaler med havnen, vælges musikgruppe og tusinde andre ting.

Med erfaringer fra tidligere jubilæumsfester regnede man med at der ville komme ca. 200 til 250 gæster. At det blev til over 350 gæster kom bag på alle og viser at udvalget havde ramt plet med sin ide bag festen. Der skulle lejes et stort cirkustelt, musikken skulle være Bigband som dengang for 50 år siden og maden skulle være god men ikke en 5 retters festmenu. Og sådan blev det!

Til festen i cirkusteltet om aftenen var der, efter spisning af maden fra „Krabbekurven“, talen fra borgmesteren og en hyldelse til klubbens tidligere formænd samt dans til musikken fra „Heyburner Bigband“ til langt ud på natten.

Årets gang ...



Februar

Fastelavnsfesten den 3. februar lokkede, som hvert år, bedste forældre, forældre børn og børnebørn til tøndeslagning på havnen. En skare af fantasifuldt udklædte børn, og nogle modige voksne, gav den hele armen for at få godterne, som gemte sig i tønderne, frem.



Marts

Ungdomsafdelingen er efterhånden aktiv hele året. Næsten hver dag i sejlsæsonen er der aktivitet ved jolleslæbet, og om vinteren er der teoretisk uddannelse og vintertræning samt kæntringsprøver, der dog afholdes under trykke forhold i svømmehallen.



Klubaftenen den 28. marts bød på en spændende beretning om sejlsæsonen under sydens sol. Peter Linnet fortalte om sit togt i Stillehavet på det gode skib Rosalina. Han fortalte om stille, hvide palmestrande, om møder med lokalbefolkningen, om dykkerture ved koralrev og om sejlsæson på havet med bølger „så store som huse“.



April

Ved standerhejsningen den 26. april kunne formanden skyde den med spænding imødesete jubilæumssæson i gang. I strålende forårsvejrgled jubilæumsstanderen til tops på standermasten.



Maj

Nu er sejlsæsonen for alvor kommet i gang. Tirsdag den 5. maj startede de ugentlige kapsejladser for kølbåde. Målet for årets pinsetur var, traditionen tro, Køge Havn. Som i alle år var der pæn tilslutning fra dem der havde nået at gøre båden klar til sejlsæson. I Køge ventede der fornøjelige aktiviteter til lands og på vandet og fælles råhygge ved grillen.



Ungdomsafdelingen genoplivede i år klubbens traditionelle kapsejladser „Vallensbæk Grand Prix“. Sejlsæsonen blev afholdt den 31. maj og den 1. juni. Sammen med optimistsejlerne fra naboklubberne havde ungerne et par dejlige dage på vandet. Der blev sejlet i Optimist klasserne C og B. I begge klasser kunne sejlerne fra VSK snuppe første pladsen. I klasse C vandt Christian Torp og i klasse B vandt Søren Rasmussen.



Borgmester Kurt Hockerup overrækker kommunens gave til formand Steen Roar Hillebrecht.



X-99'erne sætter spileren efter første mærkerunding.



Reception, gaver og alle tiders jubelfest

Ved receptionen om eftermiddagen kunne formanden modtage de mange gæster, der kom for at lykønske klubben, og ved festen om aftenen var der tale af borgmester Kurt Hockerup (selv medlem) for klubben og for damerne af Keld Giltoft. Middagen blev indtaget fra „Krabbekurven“, og derefter spillede „Heyburner Bigband“ op til dans.

Jo, Steen, Anne og Per havde tilrettelagt alle tiders jubelfest.



Open Danish Nationals 2008 For 505 joller, A-Cats, X-79 og X-99

Årets kapsejladsstævne blev afholdt i dagene fra den 28. til den 31. august, hvor to jolleklasser og to kølbådsklasser skulle finde deres danske mestre med international deltagelse. Foruden de bedste danske sejlere i de forskellige klasser var der topsejlere med fra Sverige og Tyskland. På Øresund var der VSK'ere på podiet i de to nye entypeklasser X-35 og X-41, da der blev sejlet internationale mesterskaber. I X-35 var VSK'erne Michael Hestbæk, Michael Bernfeld og Rune Larsen med til at vinde EM, og i X-41 vandt Finn Rants i „Hvor'f det“ det første – endnu uofficielle – VM. Stort til lykke.



Juni

Der var høj stemning og godt humør i det store telt under jubilæumsfesten. En voldsom regnbyge midt under det hele, som fik vandet til at vælte ind enkelte steder, kunne ikke ødelægge fornøjelsen.



Ca. 90 pensionister fra Vallensbæk Kommune havde tilmeldt sig til den årlige pensionistsejlad. Det er som om vejrguderne er meget positive over for dette arrangement for, som i de fleste år, var der strålende solskinsvejr på dagen den 7. juni. Det er var for 24. gang at klubben afholdt dette arrangement. For vores gæster, kommunens pensionister, er det stadig en ny og anderledes oplevelse at komme ud og sejle, nyde det at være på vandet og nyde fællesskabet bagefter under frokosten i klubhuset.



August

Ungdomsafdelingen holder hvert år i slutningen af skolernes sommerferie, sammen med naboklubberne, sommerlejr i Stege. I 2008 var det fra den 3. til den 9. August. Sommerlejren er for alle juniorsejlerne og for alle typer ungdomsjoller som findes i klubberne. Sejlklubben Møn stiller sit klubhus til rådighed for de unge sejlere. Her er der fælles madlavning, spisning og oprydning. Overnatning sker i telte ved klubhuset.



I dagene den 22 og 23 august afholdt Sejladscetret kvalifikationssejladser i Fleet-sejlad til BMW Børsen Sailing Cup 2008, et Firma DM i sejlsport. Der deltog mandskaber fra 6 firmaer. I perfekt sejlervejr vandt sejlerne fra NetDesign samtlige sejladser. Kommunalbestyrelsen fra Vallensbæk Kommune stillede med et af de deltagende hold. Med repræsentanter fra alle partier fra kommunalbestyrelsen i samme båd, skulle der vises samarbejde uden store diskussioner.



Sejladserne om klubmesterskabet for joller blev afholdt i fint sejlervejr, dog med truende, mørke skyer i horisonten. Der blev sejlet i Optimistjoller, Fevajoller, 29er og Hobie Cat.



Oktober

Sæsonen afsluttes hvert år med „Masten af Turen“ gennem Københavns Havn. Sådan var det også i år. Turen går via sluserne ved Sjællandsbroen til kanalerne på Christianshavn. Her er der frokostpause og tid til en lille byvandring før der sejles tilbage til Vallensbæk.



Optimister ved start til en kapsejls. Det er tid til at hale hjem på skødet og få max fart i båden, når starten går.



Juniorafdeling i fremgang

Når klubbens juniorsejlere mødes til træning, de fleste eftermiddage af ugens hverdage og ofte også i weekenden, skifter den sommerlige stilhed til liv og aktivitet på jollepladsen og i Juniorhuset. Der sejles i Optimistjoller, 29 joller, Hobie Cat og nu også i Feva jollen. Feva jollen er en ny tomandsjolle, som især sigter på unge sejlere, der foretrækker at sejle sammen med kammerater. Jolleklassen er anbefalet af Dansk Sejlunion. I 2008 har VSK lånt en jolle fra Hvidovre Sejlklub, men fra 2009 har bestyrelsen besluttet at købe en eller to joller til klubben.



November

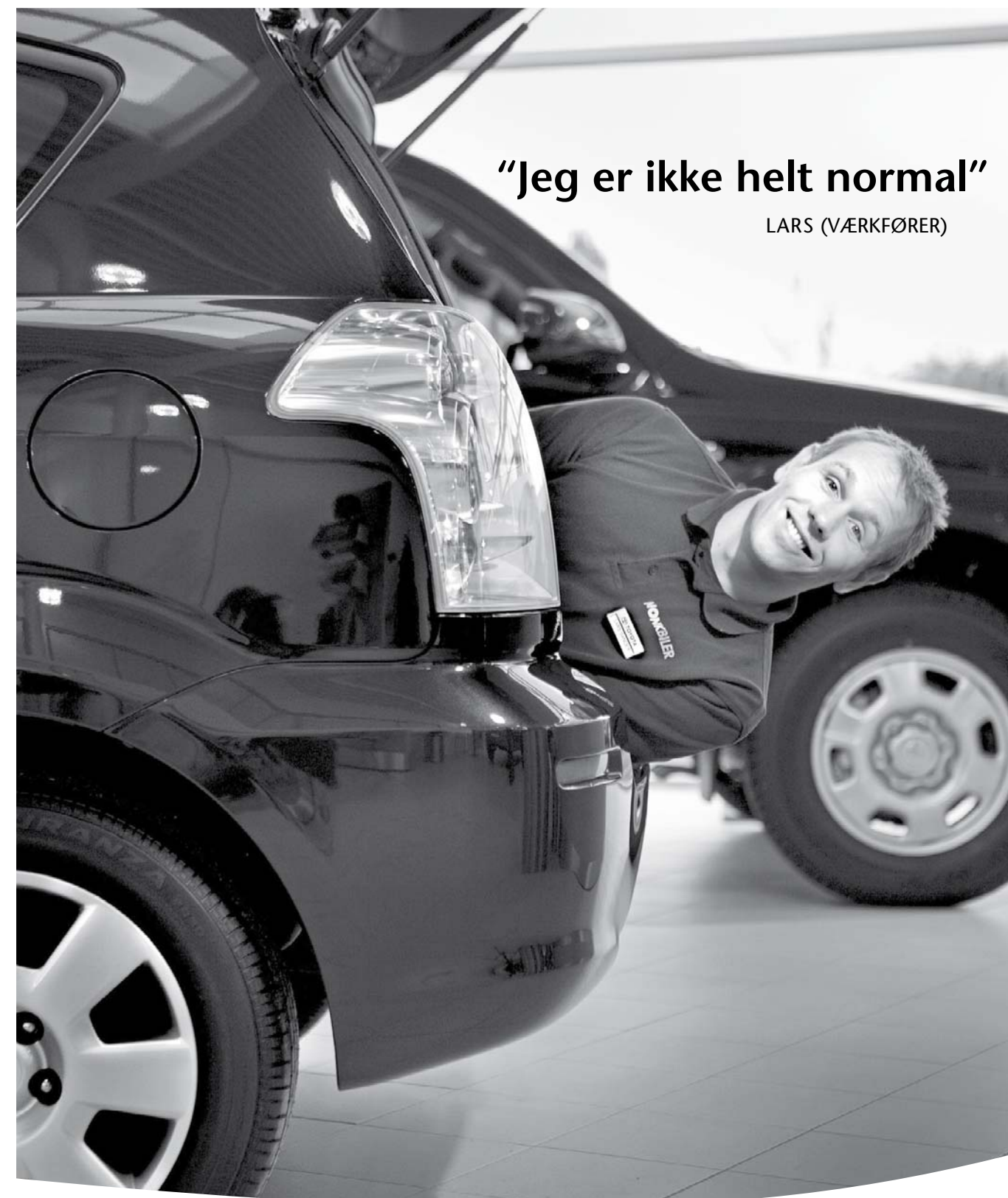
Første klubaften i vintersæsonen var „Fredes vinsmagning“.

I år havde Frede besluttet at vi skulle høre om vine fra Bordeaux. Selvfølgelig skulle vi også smage dem. Vi fik en tur gennem vindistrikterne og lærte om druearter og vinproduktion.

Efter de mange smagsprøver var der lokale mad-specialiteter på bordet. Lene havde med kyndig og kærlig hånd tilberedt forskellige små, lækre retter. Med dette arrangement kunne Lene og Frede tilføje endnu en succes til deres lange række af vellykkede vinsmagninger.

December / Januar

Vinteraktiviteterne er nu godt i gang. Der er vintertræning for joller, både for juniorer og for seniorer. Der er navigationsundervisning og undervisning for Optimistsejlere. Græsælerne er begyndt med deres aktiviteter. Værkstederne i Juniorhuset bliver malet, træer ved jollepladsen bliver fældet (deres rødder har ødelagt belægningen på jollepladsen) og mange andre små gøremål til gavn for klub og havn.



“Jeg er ikke helt normal”

LARS (VÆRKFØRER)

Er det normalt, at dit værksted henter og bringer bilen, når den skal på værksted? Er det normalt, at dit værksted giver dig gratis lånebil ved skadesreparation? Er det normalt, at din bil bliver vasket og støvsuget, når den er på værksted? Er det normalt,

at du har en fast tilknyttet mekaniker, der kender din bils historie? Er det normalt, at du bliver tilbudt kaffe, aviser og internetforbindelse, mens du venter? Hvis ikke, så ville det være helt normalt at skifte værksted. Velkommen hos Monk.

Toyota Glostrup/Brøndby
Vibeholmsvej 26-28
Tlf. 43 20 90 00

Toyota Amager
Englandsvej 395
Tlf. 32 46 80 00

Toyota Valby
Gl. Køge Landevej 127
Tlf. 36 19 70 00

MONKBILER www.monk.dk





Lær kapsejlds i VSKs sejlerskole

2009 bliver året, da Sejlerskolen tager Match 28 bådene i brug som skolebåde. Ikke for nybegynderne! Men som et tilbud for interesserede 2.årselever og til eleverne i kapsejladsskolen.

Kunne du godt tænke dig at komme i gang med at sejle kapsejlds, og kunne du godt tænke dig at lære noget mere om trim, regler og taktik, før du selv kaster dig ud på de store kapsejldsbaner? Så har sejlerskolen sikkert det rette tilbud til dig. For tilbuddet på kapsejldsområdet udvides betragteligt i år.

Trygge rammer

Der bliver i år flere forskellige muligheder for at lære at sejle stærkt på kapsejldsbanerne.

Den klassiske model, hvor man deltager i Køge Bugt kredsens tirsdagskapsejlds er den ene mulighed, hvor man sejler sammen med/imod 60-70 andre både på en relativt stor bane. Det vil foregå i vore 806-både.

En ny model er kapsejladstræning i mere overskuelige rammer – muligvis i samarbejde med sejlerskolerne fra andre sejlklubber ved Køge Bugt – hvor banerne er kortere (det betyder masser af arbejde med at håndtere båden), og hvor der er færre konkurrenter, så det hele bliver lidt mere overskueligt.

Her vil vi – alt efter antallet af elever – sejle både i Match 28erne og i 806erne, hvor vi hver gang sørger for, at der er konkurrenter på vandet af samme type.

Hvad lærer man

Kapsejlds bliver til tider sammenlignet med skak – blot med betragtelige fysiske ekstra- ingredienser.

Der er mange faktorer, der er med til at afgøre, hvem der kommer først:

Der er håndteringen af båden, hvor især spileren kan gøre forskellen mellem succes og fiasko. Men også alle andre manøvrer i båden kan optimeres til uendelighed.

Så er der trimmet af sejl, rig og bl.a. også vægtfordelingen, der betyder rigtig meget for farten i båden.

Så er der taktik og strategi, hvor man skal udnytte de lokale vejrforhold samt placere sig på banen i forhold til konkurrenterne, så man kommer så hurtig som muligt til næste mærke – og evt. dækker modstanderen, så han ikke får mulighed for at overhale.

Der er også kapsejldsreglerne, som det gælder at udnytte bedst muligt. Og så er der en masse andre faktorer, som spiller ind, og som gør kapsejlds til noget af det sjoveste, man kan foretage sig på vandet.

Og hvordan lærer man det? Ved simpelt hen at kaste sig ud i kapsejldsen, træne manøvrer, evaluere, hvad der gik godt og hvad der gik galt og øve de enkelte manøvrer undervejs.

Match 28ere i sejlerskolen

For de sejlerskoleelever, der endnu ikke har afsluttet deres to-årige sejlerskoleforløb, og som gerne vil prøve en lidt hurtigere båd, bliver der nu mulighed for på 2. året at sejle i en Match 28er. Undervisningen bliver grundlæggende den samme, som den der er i 806erne, men i en helt anden type båd. Det er frivilligt at sejle i Match 28eren.

Sejlerskolechefen opfordrer i øvrigt garvede sejlere, der har lyst til at undervise, til at melde sig som instruktør. Der er altid brug for en ekstra instruktør!

Kursus	Start	Bemærkninger	Medlem af VSK	Priser 2009
Sejlds i sejlbåd 1. års undervisning	Primo april	For begyndere og lidt øvede	Ja	1.800,00
Sejlds i sejlbåd 2. års undervisning	Primo april	For elever der har taget 1. års undervisning eller øvede/erfarne der vil tage duelighedsbevis.	Ja	1.800,00
Kapsejladskursus	Primo april	Kræver duelighedsbevis	Ja	1.800,00
Sejlds i motorbåd	April/Maj	Træningssejlds til duelighedsbevis	Ja	1.800,00
Speedbåds-kørekort	Efter behov	Teori og praktik	Ja / Nej	1.800,00
Spilerkursus	Maj/Juni	Kursusdage aftale individuelt med instruktøren	Ja	1.800,00
Navigationsundervisning	Oktober	Kursusgebyr Bøger, kort, m.v. ca. 800,00	Ja / Nej	1.800,00
Tovværskursus	Februar	Forudsætning for 1. års hold og motorbåd	Ja	100,00
Natsejlds (for elever)	September	Skibsløb, natnavigation, fyrkending m.v. Indgår som en frivillig tur i undervisningen på kurset Sejlds i sejlbåd.	Ja	150,00
Bådlåneklubben (806)	Sejlsæsonen	Duelighedsbevis kræves	Ja	1.800,00 Depositum: 1.000,00
Bådlåneklubben (turbåd)	Sejlsæsonen	Duelighedsbevis kræves	Ja	Pris: Se hjemmesiden

Vallensbæk Auto & Marineservice ApS

Vinterklargøring og service af deres båd

* Gratis udkørsel til Greve, Hundige, Ishøj, Vallensbæk & Brøndby Havn*

Frostsikring af kølesystem og toilet
Olie og filterskift
Rensning/skiftning af dieselfilter, forfilter
Zink på drev/båd
Udskiftning af gearolie
Impeller/hus kontrol evt. udskiftning
Mindre glasfiberarbejde
Udskiftning af ruder
Montering af diverse elektronik
Afrensning af bundmaling
I og optagning af deres båd
Opbevaring af drev/påhængsmotor.



AutoMester®
Flere glade bilister

Både
- Volvo Penta
- Bukh
- Suzuki
- Mercruiser

Biler

- Autokarosseri
- Autoruder/stenslag rep.
- Airconditionlæg
- Autoalarmer/EI
- 4 hjulsudmåling
- Cartec bilpleje

Omsynsværksted
personbiler, varebiler og
påhængskøretøjer til biler.
Alle med en tilladt total-
vægt på højst 3500 kg.



Vejlegårdsvej 51 - 2665 Vallensbæk Strand - tlf. 43 53 01 23 eller
43 73 76 77 - www.witting-auto.dk eller www.vasauto.dk

Hædret for
årbogen
og sejlad-
centeret

På generalforsamlingen i november fik VSKs tidligere formand Erik Skipper Larsen overrakt Klubstanderen af den nuværende formand Steen Roar Hillebrecht, der motiverede hæderen således: "Jubilæumsstanderen ser ud, som om den har været udsat for en del modvind, men den er stadig flot. Dermed passer den meget godt til dette års modtager, der indimellem har stået med vinden imod, hvilket dog ikke har ladet ham tage blikket fra målet. Han har gjort en stor og uselvsk indsats for klubben først som formand og redaktør af vores årsskrift, senest det utroligt flotte jubilæumsskrift i 2008, og som formand for vores sejladscenter, hvor han utrætteligt arbejder for en sund økonomi og udvikling til gavn for VSK."

Steen Roar
Hillebrecht

Arne Larsen



Rita Ambts



Anja Olsen



Lennart Larsen



Thomas Degel



John Løvstrøm

Vallensbæk Sejlklub

Bestyrelsen

Formand:	Steen Roar Hillebrecht	51 50 61 11
Næstformand:	Arne Larsen	40 14 18 06
Kasserer:	Rita Ambts	43 64 88 05
Sekretær:	Anja Olsen	51 58 79 14
Sejlerskole:	Lennart Larsen	21 62 86 87
Ungdomsafd.:	Thomas Degel	21 75 55 20
Motor/tursejler- sektionen:	John Løvstrøm	20 82 27 20
Kapsejlads:	Jakob Nybroe	24 28 93 82
Kapsejlads:	Michael Bernfeld	21 22 38 82
Materiel :	Claus Iversen	40 72 81 67
Bestyrelses- medlem:	Annie Nybroe	
Suppleanter:		
Suppleant	David Kaarsberg	
Webmaster	Henrik Borch	

Valgt af VSK til Vallensbæk Havns bestyrelse :Thomas Degel,

Finn Larsen, Lennart Larsen, Joel Wedel

Tilsynsførende med klubhus: Niels Larsen 43 54 70 07

Tilsynsførende med Juniorhus: Claus Iversen 40 72 81 67

Sekretariatet har daglig træffetid mandag-torsdag på telefon 43 54 70 07 mellem kl. 13-17. Her aftales eventuelt personligt møde med sekretariatets leder Niels Larsen

Postadresse: Vallensbæk Havnevej 1, DK-2665 Vallensbæk Strand

Mailadresse: vsk@vallensbaek-sejlkklub.dk

Hjemmeside: www.vallensbaek-sejlkklub.dk

CVR nr.: 77 53 10 17

Bank: Nordea 2217 5130 030 767

VSK Årbog 2009 udgives af Vallensbæk Sejlklub,

Vallensbæk Havnevej 1, DK-2665 Vallensbæk Strand

Forsidefotos: Thomas Laursen, VSK, dansk mester i Finn-jolle 2007.

Foto: Dansk Sejlunion/Per Heegaard, Bergs slusetrappe: Leif Øster.

Redaktion: Bente Jensen, Peter Ambts, Steen Roar Hillebrecht, Frede Rasmussen og Erik Skipper Larsen (ansvarhavende)

Layout, grafisk tilrettelæggelse, illustrationer og produktion:

Henrik Stigsen Larsen, Appelboomtwiete 6, D-22880 Wedel

Mailadresse: henrik@stigsen.de

Hjemmeside: www.stigsen.de

Tryk: Heydorn Druckeri & Verlag, Großer Sand 3, D-25436 Uetersen

Hjemmeside: www.heydorn-online.de

Vallensbæk Sejlkubs Sejladscenter Formand: Erik Skipper Larsen.

Daglig leder: Jørgen Tjellesen, Vallensbæk Havnevej 1, DK-2665

Vallensbæk Strand. Telefon: 43 73 23 33. Mailadresse: jt@vssc.dk

Hjemmeside: www.vssc.dk

Sejlerskolens instruktører

Sejlbåd: Alexander Mauthner, Anders Fogh, Bjørck Jørgensen, Flem-

ming S. Rasmussen, Hans Ole Peterse, Henrik Borch, Jacob Nielsen,

Jesper Klitford, Johnny Thyren, Kim Jørgensen, Laurits Petersen,

Lennart Larsen, Michael Munk, Michael Samsøe, Ole Risager, Palle

Mogensen, Poul Bøje Petersen, René Wozniowski, Steen Hillebrecht, Søren Christiansen, Søren Mayntz, Torben Andersen, Torben Koczulab

Motorbåd: Claus Iversen, Jørgen Nybroe, Kjeld Nielsen

Motorbåd, speedbåd, navigation og censor: Preben Thuesen

Ungdomsafdeling

Junioleder: Thomas Degel, David Kaarsberg

Ynglinge: Danni Winding

Nye sejlere (optimister): Erling Hellemann Jensen 43 62 40 17

Kapsejlads

Jakob Nybroe, Michael Bernfeld, Arne Larsen, Claus Iversen

Web: Webmaster Henrik Borch

Pressekontakt. Steen Roar Hillebrecht

Gråsælerne: Arne Larsen, Walther Dam Hansen

Pensionistsejlads: Henning Karlsen

Klubmål: Gert Hyldgaard

Medlemstyper Kontingent

1 Senior	850 kr.
2 Junior under 18 år	455 kr.
3 Ægtefælle	230 kr.
4 Under uddannelse, under 25 år	455 kr.
5 Pensionist over 65 år	455 kr.
6 Familie til junior	455 kr.
7 Støttemedlem	290 kr.

Kontingent

Kontingent for medlemstyper 1 - 7 fastsættes på den årlige generalforsamling. Administrationsgebyrer, herunder rykkergebyrer, fastsættes af bestyrelsen

Medlemsbindinger

Medlemmer af type 3 og type 6 skal have reference til medlems-type 1, 4 eller 5. Der kan kun optages en type pr. reference.

Stemmeret

Stemmeret ved generalforsamling har medlemmer af kategori 1, 3, 4, 5 og 6 forudsat minimum 3 måneders medlemskab og ingen kontingentrestance.

Havnekontrakt

Havnekontrakt forudsætter medlemstype 1, 2, 4 eller 5. Ved flere navne på havnekontrakten gælder dette for samtlige navne.

Information

Klubbens årbog udsendes til samtlige medlemmer. Nyhedsbreve lægges ind på klubbens website www.vallensbaek-sejlkklub.dk, og medlemmer der oplyser klubben om deres e-mail adresse får besked, når et nyt nyhedsbrev er tilgængeligt. Desuden modtager disse medlemmer erindringsmeddelelser og anden aktuel information elektronisk. Alle nyhedsbreve og anden aktuel information ophænges på klubbens opslagstavler i klubhuset og i udhængsskabet ved klubhusets indgang.

Kurser og aktiviteter

Deltagelse i klubbens aktiviteter og kurser forudsætter medlemskab som type 1, 2, 3, 4, 5 eller 6. Ved aktivitet/kursus forstås for eksem-

CG MARINE

www.cg-marine.dk

Din lokale aut. marine forhandler
tilbyder salg, service og reparation
af bådmotorer.

- Stort lager af reservedele og tilbehør
- Installation af nye økonomiske bådmotorer
- Altid et godt råd til gør-det-selv bådfolket
- Stort udvalg af påhængsmotorer og propeller
- Mobil service

Kontakt os for et uforpligtende tilbud...

Baldershøj 36 D · 2635 Ishøj · Tlf. 70 20 33 51 · Fax 70 20 33 52

MERCURY
MerCruiser

QUICKSILVER®





pel: Skolebådssejls, klubture, kurser fra Køge Bugt Kredsen eller fra Dansk Sejlunion, leje af klubhus, tilmelding til eller skipper ved kapsejls, jolletræning, ynglingesejls og lignende.

Klubhus / Juniorhus
Nøglekort til klubhus og juniorhusets klublokale (1.sal) udleveres på havnekonteret til samtlige medlemmer. Nøglekortet gælder desuden til juniorhusets bad og toilet.

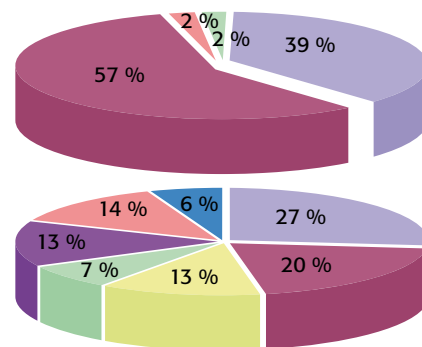
Medlemsnummer
Et tildelt medlemsnummer bevares hele medlemskabets varighed uanset typeskift.

Æresmedlemmer
Æresmedlemmer er kontingentfrie med rettigheder som type 1.

Dansk Sejlunion
Medlemskabet til DS optælles for type 1 til 7.

Sådan tjener vi og bruger pengene i VSK

- Indtægter**
- Kontingenter
 - Forpagtning
 - Udlejning klublokale
 - Andet
- Udgifter**
- Administration
 - Drift af klubhus mm.
 - Aktiviteter
 - Bladudvalg
 - Afskrivninger
 - Jubilæum
 - Renter mv.



CG MARINE

Volvo Penta Serviceværksted

www.cg-marine.dk

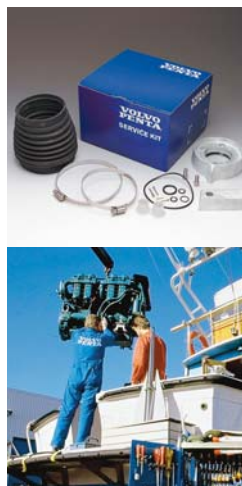


Din lokale aut. marine forhandler tilbyder salg, service og reparation af bådmotorer.

- Stort lager af reservedele og tilbehør
- Installation af nye økonomiske bådmotorer
- Altid et godt råd til gør-det-selv bådfolket
- Opkobling direkte til Volvo Pentas store hovedlager
- Mobil service

Kontakt os for et uforpligtende tilbud...

Baldershøj 36 D · 2635 Ishøj · Tlf. 70 20 33 51 · Fax 70 20 33 52



VOLVO PENTA



Hver søndag fra kl. 17:
STEGT FLÆSK
med persillesovs
og aspargeskartofler
108,-
Sælges også ud af huset

Sammensæt din menu på
www.restaurant-krabben.dk
eller vælg her - et hav af muligheder

Buffet 1

3 slags sild med behørig garniture.
Stegt rødspætte med citron og remoulade.
Røget laks med lunt rørag og purløg.
Tarteletter i høns og asparges.
Stegt svinemørbrad med svampe a la creme.
Helstegt kamsteg med rødkål.
3 slags danske oste m/ druer og kiks.
Pris pr. person ved minimum 8 personer

275,-

FEST
i januar, februar
& marts?
SE HER!

Brunch-buffet

Lørdag og søndag fra kl. 11.00 til kl. 14.30
Brødkurv bestående af:
rugbrød, croissanter og hjemmebagt brød.
The og kaffe. 2 slags juice. 2 slags marmelade.
Røræg og bacon m. purløg. Ristede brunchpølser.
Ferskrøget laks med plukkede salater.
Drænet græsk yoghurt med blåbær.
Serano skinke med melon.
Amerikanske pandekager med ahornsirup.
Tomatsalat med mozarella og rødløg.
Italiensk pølse med sorte oliven.
Råstegte kartofler med timian og citron.
2 slags modne europæiske oste m/ kiks og oliven.
Ananas appelsin og druer.
Pris pr. person for et 3 1/2 times arrangement, min 20 personer.

225,-

Børn under 5 år 55,- Ved køb af velkomstdrink forlænges arrangementet en 1/2 time.

Buffet 2

Pirog af jomfruhummer og friske krydderurter.
Varmrøget laks med lakserogn og fennikelsalat.
Røget hellefisk med æble/selleri salat.
Rosmarin stegt unghane med syltede svampe og chili.
Stegt kalveculotte med timian og citron, hertil bønesalat. Helstegt oksetyndsteg med pommes al la creme.
3 slags ost med kiks og oliven. Chokoladetrøffelkage med appelsinsalat.
Pris pr. person ved minimum 10 personer

325,-

4 timers selskabs-arrangement!

Gældende fra mandag d. 19. januar til og med søndag d. 29. marts 2009

Arrangementet vil være for minimum 6 personer og skal bestilles mindst 2 hverdage før afholdelse.

- Bestående af:
- 1 velkomstdrink pr. person.
 - Nedenstående 3 retters menu
 - Hvidvin og rødvin ad libitum, som skænkes til forret og hovedret
 - Kaffe eller the

MENU:
Bagt laks med spinat en breanch og kørvæl mousseline

Gammeldags oksesteg med champignon, tournerede gulerødder. Hertil asparges kartofler og sauce.

(Crêpes suzette som flamberes i køkkenet)
Flamberede pandekager i appelsin-

sauce med vanilleparfait Hertil frisk frugt.

Pr. person **kun 455,-**

Ved bestilling og reservation af selskaber skal der betales et reservationsgebyr på 150,- per person, dette gebyr fratrækkes ved afholdelsen af Deres arrangement.

OBS! Der kan vælges mellem tidspunkterne kl. 12.30 til kl. 16.30 eller kl. 18.00 til kl. 22.00.

Rygekabine i hall'en

Restaurant Krabben

Gode parkeringsforhold

Vallensbæk Havn · 2665 Vallensbæk Strand
BORDRESERVATION: Tlf. 43 54 05 4 · Fax 43 54 06 44
Vi har åbent hele året (dog lukket ml. jul og nytår)

Hold Deres selskab hos os

NYT! Lørdag & søndag: Brunchtallerken

Græsk drænet yoghurt med ahornsirup. Parmaskinke, krydret pølse, frisk frugt, scramble egg med bacon og brunchpølser. 2 slags ost med oliven. 1 glas juice,

kun 125,-

(der er ikke mulighed for at ændre på ovenstående)

TEMPO BÅDUDSTYR

WWW.tempebaadudstyr.dk
e-mail: tbu@tempebaadudstyr.dk

BESTILLING VIA
POSTORDRE
SE BESTILLINGSSEDDEL BAG I KATALOGET



BESTILLING VIA
INTERNET
WWW.TEMPOBAADE.DK

Danmarks største udvalg i udstyr

Hobie Cat eneforhandler – med tilbehør og reservedele



Danmarks største udvalg i båd-udstyr - 1.300m² butik. Vi har fyldt butikken med alt i udstyr og et bredt sortiment af de kendte mærker i sejlertøj, støvler, sko samt redningsveste. Vi har også en spændende vandskifdeling med nyheder fra bl.a. Neil Pryde, HO Sports og Hyperlite.

Danmarks bedste åbningstider hele året:

mandag - fredag: 9.00-17.30 · Lørdag: 9.00-15.00 · Søndag: 10.00-15.00
Geminivej 2 · 2670 Greve · Tlf.: 43 95 01 90