

Vallensbæk Sejlklub – den aktive klub

[www.vallensbaek-sejlklub.dk](http://www.vallensbaek-sejlklub.dk)

# VSK

## årbog 2011



**Mesterskabet er hjemme**  
VM i klubbens Match 28 både

Stort tema

# VSK'ere på langfart



Sejlscenteret  
**Event-skipperne**  
skaber vores  
succes



Ny VSK-formand  
**Frivilligheden**  
fundamentet  
i vores klub



## Det handler om at finde den rette balance

- ikke mindst når det drejer sig om boliglån

Samler du din økonomi hos os, får du både gode råd, gode priser og en personlig rådgiver der hjælper dig med at få økonomisk overblik. Så bliver det lettere for dig at finde din rette økonomiske balance. Tal med os eller se hvordan på [nordea.dk/balance](http://nordea.dk/balance).



### Vallensbæk Sejlklub

Stiftet 1958

Sekretariatet har daglig træffetid man.-tors. 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-sejlkлуб.dk](mailto:vsk@vallensbaek-sejlkлуб.dk)

#### Hjemmeside

[www.vallensbaek-sejlkлуб.dk](http://www.vallensbaek-sejlkлуб.dk)

CVR nr.: 77 53 10 17  
Bank: Nordea  
2217 5130 030 767

VSK Årbog 2011 udgives af Vallensbæk Sejlklub, Vallensbæk Havnevej 1, DK-2665 Vallensbæk Strand. For-sidefotos: Peter Linnet ved roret af Roselina i Stillehavet og Klubmestrene i Match 28: Foto: Peter Ambs.

#### Redaktion

Peter Ambs, Steen Roar Hillebrecht, Peter Linnet, Anja Olsen, Frede Rasmussen og Erik Skipper Larsen (ansvarhavende). Annoncer: Niels Larsen, 43 54 70 07

Layout, grafisk tilrettelæggelse og produktion: Henrik Stigsen Larsen, Appelboomtwiete 6, D-22880 Wedel. Mailadresse: [henrik@stigsen.de](mailto:henrik@stigsen.de) Website: [www.stigsen.de](http://www.stigsen.de)

Tryk: Heydorn Druckeri & Verlag, Großer Sand 3, D-25436 Uetersen Website: [www.heydorn-online.de](http://www.heydorn-online.de)

#### Vallensbæk Sejlklubs Sejladscenter

Postadresse: Vallensbæk Havnevej 1  
DK-2665 Vallensbæk Strand  
Formand: Erik Skipper Larsen.  
Daglig leder: Jørgen Tjellesen  
Telefon: 43 73 23 33.  
Mailadresse: [jt@vssc.dk](mailto:jt@vssc.dk)  
Website: [www.vssc.dk](http://www.vssc.dk)

<b>Det sker i 2011</b> .....	side	4
<b>Frivilligheden er fundamentet for vores klub</b> .....	side	5
Formanden har ordet – stort interview med Anja Olsen		
<b>Hvilket herligt år i VSK</b> .....	side	6
<b>Voldsom kontrast: Paradisiske øer og krigens rædsler</b> .....	side	8
Bag de paradisiske stillehavsøer gemmer sig grum krigshistorie		
<b>Et halvt år blev til to et halvt år</b> .....	side	12
Det gode skib Alexandra vendte først hjem efter to et halvt år		
<b>Et uventet opkald ud for Honduras kyst</b> .....	side	14
I 1981 fik en VSK-familie et overraskende opkald på VHF-radioen		
<b>Langtur i forsæsonen</b> .....	side	18
Selv for hærdede Gråsæler kan larmende svenskere blive for meget		
<b>Vi tog på langtur for at kunne være sammen</b> .....	side	20
Birgit og Ole Rasmussen tilrettelagde turen på børnenes vilkår		
<b>Fire sommertogter i Middelhavet</b> .....	side	23
Fire somre i træk sejlede Erik Christensen i Middelhavet		
<b>Langtursejlad på en alternativ måde</b> .....	side	25
John Nygaard fortæller om den virtuelle kapsejlad		
<b>Familien Hestbæk slår til – igen</b> .....	side	26
Michael og Martin inviterede deres far Jens Ole med til DM		
<b>VSK-initiativ får bred opbakning</b> .....	side	29
Og Dansk Sejlunion støtter op om projektet		
<b>Henrik Rasmussen fik sin ilddåb i Match 28</b> .....	side	30
Vallensbæks borgmester fortæller om dramatisk debut i sejlbad		
<b>Lene og Frede: Vores Christiansø</b> .....	side	32
De har et særligt forhold til Danmarks ø-fæstning i Østersøen		
<b>Det er event-skipperne, der skaber succes</b> .....	side	38
VSK-medlemmer stiller op ved sejladscenterets SailEvents		
<b>Bredt tilbud fastholder sejlerne</b> .....	side	42
To nye trænere i ungdomsafdelingen i det nye år		
<b>Spændende tilbud fra sejlerskolen</b> .....	side	44
Tursejleruddannelse, flotille-sejlad og langtursejlad		
<b>VSKeren der blev sejlernes borgmester</b> .....	side	46
Mindeord om Kurt Hockerup		
<b>Værd at vide om VSK</b> .....	side	49

# Det sker i VSK 2011

## 2011

### Februar

- 26. Undervisning i navigation

### Marts

- 3. Klubaften: Foredrag om Wawerunners forlis
- 5.-6. Eksamen i navigation
- 6. Fastelavn
- 9. Orienteringsmøde for nye elever på Sejlerskolen
- 23. VHF/DSC kursus
- 31. Klubaften - Førstehjælp

### April

- 2.-3. Klargøring af skolebåde
- 7. Sejlteori
- 10. Tovværskursus
- 13. Eksamen VHF/DSC
- 16. Eksamen i navigation
- 23.-24. Søsætning og tilrigning af skolebåde
- 30. Standerhejsning

### Maj

- 2. Praktisk undervisning i sejlerskolen starter
- 3. Tirsdagsaftenkapsejladser starter

### Juni

- 2. Vallensbæk Grand Prix
- 4. 24-timers Sejlsads
  - Ranglistestævne Match 28 Cup
- 11.-13. Pinsetur
- 11. Pensionistsejlsads
  - Sommerfest Sejlerskolen

### Juli

- Sejlerskolen - sommertur

### August

- Køge Bugt Kredsens sommerlejre
- 4.-6. DM i Finnjolle
- 20.-21. DM i 505 og Trapez
- 26. Sejlerskolens natsejlsads

### September

- 3.-4. 24 timers sejlsads
- 3.-4. DM i A-cat og Hobie
- 9.-10. Sejlerskolens natsejlsads
- 24. Duelighedsprøve
  - Finale Match 28 Cup

### Oktober

- 1.-2. Afrigning af skolebåde
  - Juniorkredsmesterskab
- 8. Masten af tur
- 8. Skolebåde tages på land
- 9. Vintertræning starter
- 29. Standernedhaling

### November

- Mandage og tirsdage: Undervisning i navigation
- Gråsælerne mødes om onsdagen hele vinteren
- 24. Generalforsamling

### December

- 4. Juleafslutning

På [www.vallensbaek-sejlkulub.dk](http://www.vallensbaek-sejlkulub.dk) finder du den aktuelle, ajourførte aktivitetskalender.



En væsentlig del af Pensionistsejlsadsen 11. juni er frokosten. Her får borgmester Henrik Rasmussen og viceborgmester Anette Eriksen sig en snak med Kjeld Svensson.



Kapsejlsadsformand Michael Bernfeld (her i Finn-jolle) skal arrangere 5 danske mesterskaber i år plus klubmesterskabet i Match 28 ved standernedhalingen i oktober (herunder).



## Frivilligheden er fundamentet for Vallensbæk Sejlklub

For mange medlemmer er 39-årige Anja Olsen, der i november blev valgt til ny formand, et ubeskrevet blad. Selv mener hun, det kan vendes til en fordel, og hun er i hvert fald en person med enorm energi og lyst til at udvikle klubben, så endnu flere føler, de har glæde af VSK.

Efter blot 5-6 år som medlem blev Anja Olsen valgt til formand for Vallensbæk Sejlklub, og hendes sejlererfaring rækker ikke længere bagud. Den begyndte nemlig i 2004, da hun og hendes daværende mand meldte sig ind i klubben for at få adgang til "den bedste sejlerskole i Køge Bugt", som hun siger.

Hvordan turde hun med den baggrund kaste sig ud i at stå i spidsen for en af landets store og mest aktive sejlklubber? – Man skal dog ikke være sammen med Anja længe, før man fornemmer, at hun er typen, der tager udfordringer op og sprudler af energi og dynamik. Hun er også velovervejende og tænker strategisk, men hvem er hun som privatperson?

"Jeg kan simpelt hen ikke sidde stille og lade tingene ske omkring mig. Det ligger i min natur at hjælpe til og påtage mig min del af ansvaret. Derfor sagde jeg da, da jeg blev spurgt, om jeg ville afløse Steen Roar Hillebrecht. Nogle af klubbens nøglepersoner sagde, at jeg ville være et godt valg for klubben, og naturligvis blev jeg også lidt smigret. Det er da en ære at være formand for VSK."

### Tegnsprogstolk og etnologi

Vi starter med begyndelsen: Anja er 39 år, lever single med sine to drenge Thomas på 11 og Andreas på 9, og har fuldtidsjob som museumsinspektør på Cirkusmuseet og Forstadsmuseet i Hvidovre. Hun er uddannet tegnsprogstolk og etnolog og måden hun blev tegnsprogstolk på er karakteristisk for hendes indstilling: "At oversætte fra døve til hørende og omvendt er ikke bare et spørgsmål om tegn og ord. Det er også at forstå og viderekommunikere en kultur, og det fascinerede mig så meget, at det måtte jeg bare prøve. Etnologi er tæt beslægtet med det, så derfor var det naturligt for mig senere at læse kulturhistorie."

I 2004 meldte Anja og hendes daværende mand sig ind i VSK. De ville lære at sejle og opdagede et miljø og et fællesskab, som fik Anja til at blive efter sejlerskolen. "De to år på sejlerskolen gav en stor omgangskreds, så da jeg havde fået mit duelighedsbevis, fortsatte jeg med at sejle kapsejlsads i skolebådene."

Efter et par år holdt det imidlertid op, fordi andre også skulle have mulighed for at sejle kapsejlsads i skolebådene,

og den gang lå det ikke rigtigt i kortene, at vi kunne bruge klubbens Match 28 både. Det er en af de ting, der trænger til at blive ændret, så medlemmerne opfatter Match 28 bådene som deres både og bruger dem. Havde den mulighed været bedre kendt, dengang jeg stoppede, var jeg helt sikkert fortsat med at sejle kapsejlsads.

Til gengæld har jeg sammen med mine børn lånt North 4 til kortere og længere ture. På den måde fungerer skolebådene helt perfekt og udnyttelsen er i top. Ja, jeg deltog endog i det danske mesterskab i Fåborg sammen med andre VSKere, hvor vi placerede os i top 20 (der var 17 deltagere).

### Større frihed til udvalgene

Noget af det, jeg gerne vil arbejde med som formand, er en ændret struktur for bestyrelsens arbejde. De enkelte udvalg bør have større selvstændighed og råderum, så formændene ikke hele tiden skal have deres beslutninger godkendt højere oppe. Det skal først bundfældes i bestyrelsen og derfra sættes i værk, efterhånden som alle er parat.

I dag bruger vi lidt for meget tid på at alle skal være med til alt.

Jeg ser også gerne vores ungdomsafdeling udvikle sig i to retninger: En hvor der lægges vægt på det sociale element, og én hvor kapsejlsads har højere prioritet. Vi har faktisk et helt fantastisk team til at løse den opgave med Thomas Degel, Steen Hillebrecht, Kenneth Bøggild og Helle Krogaard i spidsen. Det skal nok blive godt.

Forleden var jeg til julefrokost med vores Gråsæler, og det er jo helt fantastisk, at vi har så stor en gruppe af medlemmer, der helt af sig selv organiserer deres netværk og løser meget vigtige opgaver for klub og havn. Jeg tror, de glippede en ekstra gang med øjnene, da de så mig, men vi skal nok komme godt ud af det med hinanden.

Hvis jeg har en kæphest, er det frivilligheden i en klub som vores. Tænk på hvor mange medlemmer, der løser en opgave og er parat, når der er brug for dem. Det frivillige arbejde er hele fundamentet for vores klub, og det skal vi udvikle og udbygge. Vi skal også sørge for, at dem der yder en indsats føler det værdsættes, og hvordan det skal gøres, modtager jeg gerne input til. Måske skal vi som tidligere

holde en stor fest for alle bidragsydere, for det vil også være med til at udbygge netværkerne.

Jeg kan ikke glemme det sammenhold, der opstod, da vi arrangerer VM for Finnjoller. I virkeligheden lavede vi jo lige så meget arrangementerne på land for vores egen skyld som for sejlernes, og vi havde mindst lige så store oplevelser. Det er da flot, at VSK har skabt sig et ry internationalt som en klub, der kan arrangere store stævner med en perfekt sportslig afvikling og i tilgift sociale rammer, der gør det til en oplevelse at komme her.

### Klubaften hver tirsdag i sæsonen

De sociale arrangementer er det, jeg har brugt mest tid på, og måske har lettest ved. Medlemmerne skal føle, at de har brug for Vallensbæk Sejlklub, og klubben skal være et sted, hvor det er naturligt for dem at komme. For eksempel kunne vi sæsonen igennem gøre tirsdag aften til "Klub-aften". Der er sejlere på vandet for at sejle kapsejls, og hvis der samtidig skete noget interessant i klubhuset den aften, kunne vi få medlemmerne til at slå et slag forbi, få en øl eller vand og en snak med klubkammeraterne. Et fyldt klublokale ville også gøre præmieoverrækkelserne meget sjovere og dermed øge tilstrømningen."

**"Enhver form for tværgående aktiviteter vil øge sammenholdet på havnen og højne kvaliteten af det fælles miljø."**

Hvordan ser du på samarbejdet på havnen?

"Vi har allerede et etableret samarbejde med kano- og kajakklubben om Skolefritidsordningen, hvor også kommunen deltager. Jeg kunne godt forestille mig samarbejdet udvidet, så vi kom oftere sammen på tværs af klubberne. For eksempel kunne vi arrangere fælles 'Kom og prøv-dage', hvor vi tilbyder kano- og kajakklubbens medlemmer et komme ud af sejle i vores skolebåde og Match 28'ere og de tilbyder vores medlemmer at ro kano eller kajak. Enhver form for tværgående aktiviteter vil øge sammenholdet på havnen og højne kvaliteten af det fælles miljø."

Det er lige netop her, Anja Olsen ser sin korte historik i klubmiljøet som en mulig fordel:

"Jeg har ingen aktier i fortiden og ingen lig i lasten. Derfor er jeg helt åben over for alt, der kan øge kvaliteten af den tid, jeg bruger i klubben og på havnen. Det blev aldrig til indkøb af en båd i min familie, men jeg blev alligevel hængende, fordi kammeratskabet og det netværk jeg fik, er blevet så værdifuldt for mig. Og nu er mine drenge også blevet fascineret af sejlsporten – faktisk så meget, at de næsten betragter North 4 som 'vore båd'. Det vil jeg gerne medvirke til, at endnu flere får lov at opleve."



Den aktive klub levede op til sit motto i det forløbne år – se blot dette lille udpluk af billeder fra nogle af begivenhederne. Der er endnu flere billeder på VSKs hjemmeside [www.vallensbaek-sejklub.dk](http://www.vallensbaek-sejklub.dk) under linket Galleri.

1. Den afgangende formand Steen Roar Hillebrecht taler. 2. Pensionistudvalget hyldes af borgmester Henrik Rasmussen. 3. Klubmestrene i Match 28 blev fra venstre: Simon Mørup-Petersen, Michael Caspari, Thomas Mørup-Petersen og Anne Mørup-Petersen. 4. Dagen for standernedhalingen startede med fælles morgenmad i klubhuset. 5. En af besætningerne ved klubmesterskabet bestod af friske juniorer. 6. "Spring" gør klar til at sejle ud med pensionister. 7. Sejladscenteret samarbejder med ridecenteret, og her får formanden sig en ridetur. 8. Maja Nielsen, der har været med til pensionistsejlsadsen 26 år i træk, uddeler gevinster. 9. Så længe isen tillod det, blev der trænet i jollerne hver søndag. 10. Festudvalget ved standerhejsningen (Helle Krogaard, Anja Olsen, Ellena Lee og Claus Iversen) stod for en herlig aften i klubhuset. 11. Standeren er sat, og så er der tidlig solbadning på terrassen. 12. Fastelavn er altid et hit, selv når det er bidende koldt.



## Voldsom kontrast: Paradisiske øer og krigens rædsler

### VSKere på langfart

Hos mange sejlere lever drømmen om at krydse verdenshavene og slappe af i en hængekøje under træernes svalende skygge. Mindre kan også gøre det, for enhver langtur indeholder oplevelser -

store som små - der bliver en del af vort sejlerliv. Peter Linnet, der fandt hængekøjen her på en lille ø i Stillehavet, har samlet en række fortællinger fra klubmedlemmer, der har haft spændende oplevelser på deres langfarter. Det er ikke beretninger, der skal gøre det muligt at gøre lige så, men gode historier som vi alle kan have glæde af at læse, uanset hvor lange sommertogter vi sejler.



På sin tur med det gode skib Roselina gennem Stillehavet besøgte Peter Linnet den ene mere idylliske Stillehavso end den anden. Men bag paradiset gemmer sig en voldsom krigshistorie, der ikke mindst gik ud over lokalbefolkningen

Den korte beskrivelse af øerne, vi besøgte i Stillehavet, er blå himmel, kridhvide sandstrande med lysegrønt varmt vand, høje slanke kokospalmer overalt, børn der leger, udriggerkanoer og enkelte små joller, der bruges til fiskeri.

Lokalbefolkningen er meget venlig og imødekommende, og vi blev budt velkommen alle steder. De fleste steder er der efterhånden elektricitet via solpaneler, men ellers er det meget sparsomt med moderne bekvemligheder. Alt liv foregår i et adstadigt tempo, der er jo ikke så meget at skynde sig efter. En hængekøje mellem to kokospalmer med direkte havudsigt er en vigtig del af livet her.

Det er meget små samfund, hvor økonomien er baseret på produktion af kobra (tørret kød fra kokosnødder, der bruges til oliefremstilling). Der er meget begrænset samfærdsel med omverdenen - typisk et fragtskib en gang i kvartalet - så forsyningsituationen på øerne er meget varierende for at sige det mildt.

Menneskene på øerne virkede tilfredse med tilværelsen. Behageligt klima, "ingen slanger i paradiset", lidt dyrehold, lidt fiskeri, kokos og bananer i baghaven og så importeret ris, købt for penge fra kobrasalget, så er man fint dækket ind. Gået lidt på klingen er der dog bekymring for fremtiden, unge, der forlader øerne, høj ar-

bejdsløshed og svag økonomi og ikke mindst truslen om global opvarmning og vandstandsstigning, der truer med helt at udslette øerne.

### Krigsefterladenskaber

På mange af øerne er der mange minder om de voldsomme kampe mellem amerikanerne og de forsvarende japanere under 2. verdenskrig. Japanerne havde invaderet øerne i starten af krigen, gjort ubeskrivelige overgreb mod lokalbefolkningen og tvangsudsrevet folk til bygning af store fæstningsanlæg af beton.

Fra 1943 invaderede amerikanerne øerne, én efter én, under voldsomme kampe, hvor japanerne forsvarede sig

til sidste mand, og hvor det under bombardementerne og kampene om hver meter igen gik voldsomt ud over lokalbefolkningen.

Øerne er som beskrevet meget idylliske, og når man står på en af de pragtfulde sandstrande med palmer helt ned i vandkanten, er det meget svært at forestille sig amerikanske "marines" vælte ud af landgangsfartøjer og kæmpe sig frem over stranden,

hvor de bliver mødt af en morderisk ild fra de mange japanske forsvarsværker. Men dengang for mere end 60 år siden var det den barske virkelighed overalt på øerne i Stillehavet.

De store grå bunkers med masser af skudhuller står der endnu, og bliver nu brugt til lagerrum, til hønsehuse, grisestier, eller som butik, hvilket jeg skal vende tilbage til. Der er havneanlæg og landingsbaner, hvor man godt

kan se, at de har mange år på bagen, men de er stadig i brug og gør god fyldest. Der er rustne kanonstillinger på strategiske steder i strandkanten eller ude i vandet, fordi vandstanden nu er højere end i krigens tid. I udkanten af landsbyerne ligger der mange steder flyvrage, som nu er ved at blive overgroet af bevoksningen. I havet ud for øerne er der fly- og skibsvrag. Nogle kan ses fra overfladen, fordi masterne



Roselina sejlede Jordan rundt i perioden 2005-2009, og to gange var Peter Linnet med som betalende gæst.

Guam  
Marshall Islands  
Micronesien

AUSTRALIEN

### 3 måneders sejltur giver tid til eftertanke og refleksion, og kontrasten mellem mindetavler over faldne og krigsefterladenskaber og idylliske strande og øsamfund gjorde store indtryk.

stadig rager op over overfladen, andre må man ned under overfladen for at se. At dykke ned til et sådant rimeligt velbevaret skibsvrag og tydeligt se hullerne efter bomber eller torpedoer, giver sug i maven og skaber minder om, hvor hårdt det gik til dengang.

Krigsminderne får lov til at passe sig selv, ingen gør forsøg på at rydde op eller fjerne tingene. Det vil også mange steder være en næsten uoverkommelig opgave, man afventer så, at tidens tand ordner tingene, men at det går langsomt, ses tydeligt de mange år efter krigens slutning. Kønt ser det ikke ud, og det forstyrrer idyllen på og omkring øerne. Men der er penge i skidtet!

Overalt er der lokale guides, der er meget villige til at vise rundt og fortælle den lokale krigshistorie. Der kommer ikke mange turister – typisk kun nogle få sejlbåde om året – så vores betaling for en guidet tur var meget velkommen. Dykning ned til vrage er noget man skal have tilladelse til og betale ganske meget for. Dykningen sker under overvågning af lokale, fordi man har dårlige erfaringer med vrage, og når først de interessante ting er fjernet, er indtægtskilden også væk.

#### Betonbutikken

Forsyningssituationen ombord på Roselina og på øerne kunne af og til være kritisk. På Roselina var vi i perioder ved at løbe tør for basale ting som havregryn, rosiner, mel uden mider og toiletpapir, og på alle øerne besøgte vi den lokale butik/kiosk for at undersøge, hvad vi kunne købe. At vi så sommetider havde dårlig samvittighed, når vi med vores US dollars tømte butikken, så der ikke var meget tilbage på hylderne efter vores besøg, og næste forsyningskøb først kom om et par måneder, er en anden sag.

På en meget lille ø spurgte vi ved ankomsten efter butikken. Jo, de havde da en butik og en flok glade unger viste gerne vej. Vi vandrede af sted temmelig lang tid i stegende hede, og endelig nåede vi frem til "butikken". Butikken var beliggende i en kæmpe betonbunker fra krigens tid. Indgangen til butikken var gennem en tyk rusten stældør, som så ud til at kunne modstå angreb af hvad som helst. Butikken så meget lukket ud, men ved ungerne hjælp lykkedes det dog at få vristet indehaveren ud af middagssøvnen.

Han var villig til at åbne for os, og vores forventninger og drømme

om store indkøb steg. Der måtte da virkelig være værdifulde sager på hylderne inde bag de tykke betonmure. Stor var derfor vores skuffelse, da vi kom indenfor, og indehaveren fremviste lange tomme hylder. Det var længe siden, der havde været skib, forklarede han, og derfor var de eneste varer, han havde, billige plasticbriller og nogle sække ris. Vi betalte rigeligt for det vand vi drak, men ellers købte vi ikke noget!

#### Krigsminder fra fortiden

På flere af øerne i Micronesien er der historiske befæstningsanlæg og borge, så det med krig og ødelæggelser er ikke noget, der kun hører nutiden til. I 1400-tallet, dvs længe før europæernes "opdagelse" af øerne i 1700 tallet, eksisterede der veludviklede samfund, der var i stand til og havde ressourcer til store bygningsværker og til at føre krig mod hinanden.

På en af øerne var vi på vandring med en lokal guide op gennem regnskoven til toppen af et bjerg for at besøge ruinerne af en meget omtalt kongeborg. Turen op gennem regnskoven var meget spændende, men det viste sig, at borgruinen var noget opreklameret. Der var ikke meget andet at

se end nogle kampesten lagt i bunke, men pyt vi havde en fin tur. Ved synet af ruinen kunne jeg ikke dy mig for at spørge guiden, hvorfor det dog midt i den totale idyl langt inde i regnskoven var nødvendigt at anlægge en borg til beskyttelse mod fjender. Svaret gik på, at der havde været forskellige klæner, der kæmpede om magten på bjerget, så selv her i den totale idyl i den frodige regnskov med fuglesang og rislende vandløb havde menneskene altså ikke kunnet leve i fredelig sam eksistens.

Imponeret blev vi alligevel på øen Pohnpei i Micronesien, da vi så Nan Madol, som er en del af verdens kulturarv. Nan Madol er en stor borglignende by beliggende i vandkanten ved indsejlingen til en beskyttet vig. Hele området er bygget op af tonsvægte tilhuggede basaltblokke, der stablet oven på hinanden har udgjort en nærmest uindtagelig bastion for den lokale høvding. Det helt særlige er, at der ikke findes basalt på øen, og hvordan man i 1400 tallet har været i stand til at tilhugge basalten og senere transportere de store blokke over havet for derefter at stable dem oven på hinanden til høje ringmure, er stadig en gåde.

#### Baggrund & Fakta

Peter Linnet: - Guam er en ø i Stillehavet midtvejs mellem Japan og Australien, kendt fra 2. verdenskrig, hvor der blev udkæmpet meget voldsomme slag mellem amerikanere og japanere med utallige døde og sårede på begge sider. I 2007 mellemlandede jeg på Guam på vej ud til Roselina, som på daværende tidspunkt befandt sig i Marshall øerne i Stillehavet. Jeg havde nogle timers ventetid midt om natten i lufthavnen på Guam og brugte noget af tiden på at kigge på mindetavler over de mange døde amerikanere fra krigen. Guam tilhører i dag USA, og da det som altid er sejrherren, der skriver historien, er der ingen mindetavler over de mangfoldige japanere, der mistede livet under de langvarige kampe om øen. Jeg havde på det tidspunkt ikke helt forståelse for krigens rædsler i Stillehavet, men jeg skulle blive klogere. 3 måneders sejltur giver tid til eftertanke og refleksion, og kontrasten mellem på den ene side mindetavler over faldne og krigsefterladenskaber og på den anden side idylliske strande og øsamfund var noget af det, der gjorde størst indtryk på mig under hele den lange sejltur.

#### Fakta om Roselina

Roselina ([www.Roselina.dk](http://www.Roselina.dk)) er en 62 fods ketch, der sejlede rundt om jorden i perioden 2005 til 2009. Roselina er hjemmehørende i Egå og ejes af et konsortium på ni personer. Flere af ejerne var på skift skipper på båden under jordomsejlingen. Besætningen bestod af betalende gæster, der var med på kortere eller længere stræk og stod af og på, hvor der nu var mulighed for flyforbindelse. Jeg var med om bord i 2005 på turen fra Gran Canaria over Atlanterhavet til Caribien og var med igen i 2007, da vi i løbet af 1800 sømil besøgte en række øer og atoller i Marshall Islands og Micronesien.

#### Fakta om Marshall Islands og Micronesien

Marshall Islands består af knap 30 øer i Stillehavet nord for Australien. Øerne eller atollerne, som er den rigtige betegnelse, er typisk små samfund ofte med det højeste punkt kun få meter over havets overflade. Der bor samlet omkring 65.000 mennesker på øerne, som er spredt ud over et meget stort område i Stillehavet. Micronesien består af nogle få større vulkanøer med høje bjerge og tusindvis af atoller i det vestlige Stillehav. En atol er resterne af en vulkanø, der er sunket i havet og nu kun består af et koralrev. Atollerne ligner en cirkel af land med en lavvandet lagune i midten. Nogle af lagunerne er så store, at både Sjælland og Fyn med lethed kan ligge i lagunen. I lagunerne er der små og store øer, beboede eller ubeboede. Både Marshall Islands og Micronesien er i dag selvstændige men har udenrigspolitik fælles med USA og får militær bistand og betydelig økonomisk bistand fra USA.

# Vi realiserede drømmen: Et halvt år blev til to et halvt år

Det skulle have været en tur på et par måneder, men det gode skib Alexandra af Vallensbæk vendte først hjem efter to et halvt år. Her fortælles blot to af de mange fantastiske oplevelser.

Hvis dette skulle have været en "normal" sejladsberetning, ville vi beskrive alle sluserne, vi gennemsejlede, de mange fantastiske solopgange og solnedgange vi oplevede, passage af Biscayen, et stykke af vejen med en båd på slæb, medvind, modvind og store bølger, delfiner springende om boven på Alexandra, græske øer med idylliske vige og ankerpladser, hvor vi i de mere ydmyge langturshåde lå sammen med meget store luksusyachter med et udvalg af de unge, smukke og rige og deres vandlegetøj. Tyrkiske tavernaer med dejlig mad og drikke til en meget rimelig penge, og hvor folk meget gerne ville snakke, og hvor hjælpsomheden var stor.

Men dette skal ikke være en normal sejladsberetning, og derfor vil vi begrænse os til at trække 2 oplevelser frem fra Setur Antalya Marina på den tyrkiske sydkyst, som forhåbentlig kan illustrere lidt af vores oplevelser, oplevelser som stadig står klart i vores erindring, selv efter alle disse år.

## En langtursejler på hestery

I marinaen, hvor vi overvintrede, lå der langtursejlere fra mange forskellige nationer. Det sociale samvær var helt i top. Af tilbud var der bl.a. undervisning i tyrkisk, gymnastik, badminton, bridge, sejlrelevante emner, og hver onsdag aften middag i den lokale restaurant. Der var også udflugt til diverse kulturseverdigheder. I klubben var vi på skift bartendere, og en halv liter øl kostede blot 4

kr. En søndag i starten af vores ophold var der mulighed for at komme ud at ride i skoven, og da jeg (Hanne) altid havde drømt om at prøve at ride, men aldrig havde haft muligheden, meldte jeg mig til eksperimentet.

Men så startede noget, der lignede en katastrofe. For det første fik jeg en sær han!!hest, som kun ville følge en hun!!hest. På denne damehest var der en skør cowboy, som kom i fuld galop uden om min hest. Og tro mig, min hest satte også i vild galop ud over markerne, og selvfølgelig kunne jeg ikke stoppe den tossede krikke. Da den nåede damehesten, startede den en vild dans med at forsøge at få mig smidt af, sparkede ud med bagbenene, derefter vrinsken, og så op med forbenene.

Hvordan det lykkedes mig at holde fast, ved jeg ikke, det var fuldstændig som en meget dårlig cowboyfilm. At jeg ikke røg ud over hovedet på hesten, var et stort held. Så, ganske få sekunder stod hesten nogenlunde stille, og jeg sprang af og fik fat i tømmerne (hedder det vist nok). Aldrig før eller senere i mit liv har jeg været så bange. At jeg slap uden brækkede arme eller ben, står stadig som en stor gåde. De erfarne ryttere fattede ikke, hvordan jeg havde kunnet holde mig fast, og de var meget rystede på mine vegne. Alt gik jo heldigvis godt, men jeg har ikke siden villet forsøge mig som rytterske.

Da jeg afleverede hesten, var tiden inde til en stor fadøl for at dulme nerverne lidt. Men ak, da jeg skulle have en ordentlig tår, væltede jeg ned i lom-

men på mine bukser den halve liter øl, som fortsatte ned i mine sko... Som i kan forstå, var det bestemt ikke min dag den dag.

Tænk, at der er nogen der synes, at det er farligt at sejle ...

## I tornadoens øje

I starten af januar måned lå vi trygt og godt i vores vinterhi, dvs. det troede vi, lige indtil en tornado kom forbi. Det hele startede med en varseling på 7-9 beaufort (17-25 m/sek.). Det er jo ikke så galt endda, når man ligger trygt og godt i en marina. Vi havde forberedt os godt med gud ved hvor mange trosser til både højre og venstre.

Som dagen gik, udviklede det sig til orkan med over 30 m/sek., og så var det lige pludselig ikke så sjovt længere. Nerverne var lidt på højkant, Alexandra slog sig i fortøjningerne og det styrtregnede. Men ikke nok med det, først på aftenen fik vi besøg af en rigtig tornado, hvilket man ellers aldrig ser i det område. Vi krængede 30-40 gr., to kopper nylavet sort kaffe havnede i vores nye møbler, og der var en forfærdelig larm. Det hele varede kun ca. 1 minut, hvorefter vinden forsvandt helt og efterlod en silende regn.

Men følgerne var ganske omfattende. Først fik vi en båd på siden, som havde revet sig løs fra en anden bro, hvor den havde været forsvarligt bundet fast. Nu fik vi travlt med at begrænse skaderne af dens sammenstød med Alexandra. Men det var ikke det værste.

Da jeg kiggede ud over havnen, fik jeg et syn, som jeg aldrig vil glemme. Lidt længere inde ad vores bro var der knækkede master, filtret ind i hinanden – ét stort virvar. En båd havde master fra 2 både over sig. Joller og småbåde, som havde ligget i vandet, fortøjet til moderskibet, glasfiberstykker, dunke, plasthynder, møbler, store stykker af et dobbelthus, tag og isolering – ja alt muligt lå og flød over det hele. Vores bro var ikke lige længere, den havde revet sig løs, så kun en kæde mod normalt 6 holdt de ca. 30 både.

Da der ikke var mere, vi kunne gøre for at sikre Alexandra, gjorde vi som det første noget, vi aldrig før havde prøvet, nemlig at "nødpakke" en taske med penge og pas, for det ville have været kritisk, hvis vinden var kommet tilbage, så havde broen med de 30 både tonset af sted!

Derefter gik vi så i gang med at hjælpe på de andre både. Flere af langtursejlerne gik grædende omkring og forsøgte at rydde op. Hvis der er noget godt i sådan en katastrofesituation, må det være den omsorg og kærlighed alle viste overfor hinanden. Vindstyrken var blevet målt til 110 knob, dvs. 60-66 m/sek., men hvor meget vinden havde været oppe på i tornadoens centrum, ved man ikke.

Bagefter, hvor alle kunne smile igen, ærgrer vi os bare over, at vi kun følte men ikke så, hvordan en tornado ser ud i levende live. Men vi fik bekræftet, at naturen ikke er til at spøge med, når den samler alle sine enorme kræfter til angreb på omgivelserne.



Et forfærdende syn efter at en Tornado har passeret den ellers trygge marina.



## Baggrund & Fakta

Hanne Kure og Ingvar Wilton Larsen:

- Det, der i maj 1995 begyndte som en sejlads i det gode skib Alexandra på et par måneder gennem kanalerne til Holland og Belgien, endte som en sejlads på 2 ½ år, hvor vi sejlede

11.200 sømil og besøgte 11 lande. Efter Holland/Belgien sejlede vi til England og videre over Biscayen ned langs Portugal og ind i Middelhavet. Her fulgte så Spanien, Mallorca, Sardinien, Italien, Sicilien, Grækenland, Tyrkiet. Tilbage gik turen via Grækenland og Italien til Korsika og Frankrig. I Marseille blev masten taget af og sendt med lastbil, hvorefter vi indledte et sandt flod- og sluserace på i alt 2.000 km fra Marseille via Luxemburg til Lübeck på 19 dage. Rekorden for antal sluser på en dag var 41 stk., puha, vi bliver helt stakåndede ved at tænke på det i dag! Ved ankomsten i Vallensbæk havn i september 1997 var de 11 gæsteflag hejst på forskibet af Alexandra, og glade og stolte var vi over at have realiseret drømmen om at tage på langfart og prøve livet som rejsende i en båd i så lang tid. Ved hjemkomsten blev vi over et glas champagne spurgt, om det ikke havde været hårdt at sejle på den måde i så lang tid. Svaret var "Nej – de positive oplevelser var absolut i overalt". I løbet af så lang tid var der dog også sjove og barske oplevelser, læs artiklen. Blandt de gode oplevelser er alle de mange dejlige mennesker, vi mødte, smukke steder, flot natur og stemninger eller med andre ord minder for livet. Der skal mod til at rive et par år ud af kalenderen og forlade den hjemlige trygge hverdag, men der skal også mod til at komme hjem igen. En undersøgelse har vist, at af alle de mange, der taler om at tage på langfart, er det kun 4 %, der rent faktisk kommer af sted! Vi var blandt dem, der kom af sted!

Når vi i dag efter alle disse år tænker tilbage på turen, er det alle de mange gode minder, der dominerer. Utallige er de historier, som stadig står frisk i erindringen, og som vi kunne berette om, men det må blive en anden gang. Det var ikke nemt at komme hjem, efter i så lang tid at have levet sammen med meget positive mennesker, hvor omsorg og kærlighed havde første prioritet, og hvor alle havde den samme fælles drøm om at leve og opleve. Kontrasten til dagliglivet og menneskene i Danmark var meget stor.

Vi har haft drømmen om at tage af sted igen, når vi gik på efterløn, men sådan skulle det ikke komme til at gå.

# Et uventet opkald ud for Honduras kyst

I 1981 sejlede Erik Skipper Larsen med sin familie ved Bay Islands udfør Honduras i Det Caribiske Hav, da de fik et overraskende opkald på VHF-radioen.

Hallo, hallo. Kalder de danske både. Hallo. Jeg vil i kontakt med de sejlere, der taler dansk i radioen.

Vi stirrede forbløffede på hinanden. At en dansk stemme forsøgte at komme i kontakt med os gennem VHF-radioen, var det sidste, vi havde ventet, mens vi sejlede ved Bay Islands, ud for Honduras kyst.

Vi var tre både med danske besætninger, i alt 15 personer, som var i færd med at gennemføre vores livs sejlturner under så fremmedartede forhold, som vi aldrig havde været i før. Sejlerbladet Bådnyt arrangerede i 70'erne og 80'erne de første sejlerferier til Caribien, og nu i 1981 var vi på udkik efter nye eksotiske rejsemål. Her kom Bay Islands op som noget helt usædvanligt, og som ansvarshavende udgiver var jeg jo nødt til at følge med for at sikre, det var forsvarligt at sende vore læsere så langt væk hjemmefra. Min kone og to drenge på 16 og 12 år var lige så sejlerinteresserede som jeg, så de var lette at overtale til at tage med.

Vores viden om øerne var på forhånd mere end stærkt begrænset, og det viste sig da også at være særdeles primitive forhold med blot en enkelt naturhavn og ingen byer. Vi følte virkelig, at vi var langt hjemmefra, da vi efter en lang, lang flyvetur fra København via Amsterdam, New York, Miami og San Pedro Sula i Honduras fløj de sidste 60 km til Bay Island i en ældgammel DC3. De sidste passager fik sæde mellem bure med høns og grise bagerst i det to-motors propelfly.

Det var på tredjedagen, vi hørte den danske stemme kalde os over radioen, som vi brugte til at holde kontakt mellem vore tre både. Efter nogle minutters betænkningstid meldte jeg tilbage og fik kontakt til en kvinde, der talte med umiskendelig vestjysk accent.

Hun fortalte, at hun boede på hovedøen Roaton med sin amerikanske mand. At hun havde sin gamle danske mor boende hos sig, og at hun gerne ville hilse på, da det var længe siden, hun sidst havde været i Danmark. Hvis vi oplyste hende om, hvor vi forventede at være om aftenen, ville hun sejle dertil med sin motorbåd.

Det blev faktisk til et møde, hvor hun fortalte sin historie. Efter Anden Verdenskrig i slutningen af 40'erne var hendes familie flyttet fra Esbjerg til Tyskland, og her havde hun mødt en amerikansk soldat, som hun blev forelsket i og gift med. De havde først slået sig ned i USA, hvor han uddannede sig som læge, og på en af deres ferierejser var de kommet forbi Bay Island og havde forelsket sig i den uberrørte, tropiske natur.

"Vi bestemte os for, at når min mand en dag trak sig tilbage, ville vi bo her, og derfor købte vi et stykke land, som vi kunne vende tilbage til," sagde hun, mens hun pegede på to bjergtinder: "Kan I se de to toppe deroppe. Mellem dem og ned til stranden – det er vores jord, og der bor vi nu på 10. år i et hus næsten oppe på toppen, hvor klimaet er mere passende end nede i junglen."

Det blev en lang aften, før hun startede udenbordsmotoren i sin jolle og drønedede af sted. Vi købte nogle smykker, hun havde lavet, og på den måde fik vi et håndgribeligt minde om en usædvanlig historie.

## Palmen og bjergtoppen overet

Bådnyt arrangerede efterfølgende aldrig nogen tur for sine læsere til Bay Island. Det var simpelt hen for primitivt, men for os der deltog i "prøveturen", blev det en oplevelse for livet.

Vi sejlede rundt i tre 45 fods både, hvor vi havde proviant til samtlige 14 dage, fordi der ikke var mulighed for at proviantere undervejs. 2 store dybfrysere og et køleskab sørgede for at holde provianten frisk, og for at kunne klare forbruget af el måtte vi køre minimum 4 timer pr. dag med skibets maskine.

Der fandtes ingen søkort over området, og det var sådan set heller ikke nødvendigt, for dybden uden for koralrevet var aldrig under 2-300 meter. Til gengæld var det lidt af en nervepirrende oplevelse at finde hullet i koralrevet, når vi om aftenen skulle ind bag det beskyttende rev.

Bølgerne brækkede over revet, og det var umuligt at se på vandet, hvor hullet var. Vi var blevet udstyret med en billedbog, hvor gennemsejlingen var illustreret på et billede af en bjergtop. Nedenunder stod der så: Når bjergtoppen er overet med palmen på sandstranden, kan der sejles gennem koralrevet. Vi bad hver gang til, at det var den rigtige palme, vi havde overet med den rigtige bjergtop.





Første gang man oplever delfiner dykke ind foran stævnen er det en kæmpe-oplevelse. Det er det i øvrigt hver gang.



Mange af de små palmeøer er ubeboede – af mennesker. Men et dyreliv er der, og her har Pia fundet et velvoksnet firben.

### Dramaet i lagunen

I de 14 dage mødte vi kun en enkelt gang andre både. En eftermiddag kom der endnu en udlejningsbåd gennem hullet i koralrevet og ind i den vidunderlige lagune, hvor vandet havde farve som en swimmingpool, og der var læ for vinden og temperaturen aldrig under 40 grader. På den ankommende båd for 8 japanere rundt som fluer i en flaske, mens en kæmpe af en amerikansk superbaby forsøgte at dirigere dem til at udføre de forskellige opgaver ombord.

Det blev klart, at de ville lægge an ved den spinkle bro, der var beregnet til landgang med vore joller, og derfor havde et skilt med "Fortøjning forbudt". Amerikaneren styrede med sikker hånd op til broen, rakte fortøjningslinen til en af japanerne, sprang i land og råbte "Kast", hvorefter japaneren kastede linen over til den forbløffede amerikaner.

Japanerne var, viste det sig senere, et hold kirurgiske læger på vej hjem fra en konference i USA, og de havde aldrig før været ombord på en sejlbåd. Så da ordren "Kast" lød, kastede japaneren alt tovværket over til amerikaneren, der knapt nåede at konstatere, at det ikke var gjort fast i båden, før vinden fyldte sejlene og førte båden væk fra broen, tværs gennem lagunen, ud og ind mellem vores sejlbåde, mens japanerne for endnu hurtigere rundt på båden uden at vide, hvad de skulle stille op. Da vi først havde konstateret, at vores både ikke lå i vejen, kunne vi følge dramaet med en uklædelig latter, indtil båden ublidt sejlede op på en sandbanke lige for koralrevet.

En time efter, at båden var blevet trukket fri og lå forsvarligt for anker ude i lagunen, stod der en lille japaner på den spinkle bro. Han var iført komplet dykkerudstyr, briller, svømmefødder og snorkel, men så ud, som om han var helt fortabt. Jeg prøvede at spørge på engelsk, om jeg kunne hjælpe ham, men det var umuligt at kommunikere med ham.

Så pegede jeg på min jolle, der lå ved broen, og da han ikke gjorde tegn til at gå ned i den (han virkede lidt genert), hjalp jeg ham blidt men bestemt

ned i jollen og sejlede ham ud til den båd, hvor han hørte til. Der gik knapt et kvarter, så stod han på broen igen, og da jeg igen tilbød min hjælp, vendte han om og spurtede væk på sine svømmefødder.

Det gik op for mig, at han absolut ikke skulle ud til sin båd, men derimod med sine venner ud for at dykke ved et koralrev i lagunen, og siden spurtede han væk, hver gang han fik øje på mig – ham den bindegale europæer, der tvang ham ned i sin jolle og sejlede ham tilbage til den båd, han lige var kommet fra.

### I kamp mod tidevandet

I forbindelse med udarbejdelsen af denne artikel har jeg være på internettet for at læse, hvordan der er på øerne i dag, og hvilken forskel. Bay Islands er et ferieparadis med luksushoteller, timestharelejigheder, ubeboede og beboede øer med fattige fiskerlandsbyer og fiskefabrikker. På den næststørste ø Utila vrirler det med backpackers, dykker-hoteller og -shops, og på hovedøen Roaton er der i dag elektricitet, som snart udbygges med tre danske vindmøller.

Det tropiske, men stærkt primitive paradis vi oplevede er på vej til at forsvinde. Men i vores familie står sejlerferien til Bay Islands i 1981 som noget af det mest eksotiske, vi har oplevet.

Vi glemmer heller aldrig en dramatisk sejltur i bådens jolle gennem en naturskabt kanal, der førte os fra den ene side af Roation til den anden. På vej tilbage blev vi overrasket af tidevandet, som langsomt tømte kanalen for vand. Med fuld speed på udenbordsmotoren kæmpede vi os tilbage, mens bunden blev tydeligere og tydeligere og millioner af moskitos ventede på at kaste sig over os i de 40-45 graders fugtige varme. 6 timers ventetid i det tropiske helvede kun iført badebukser og uden mulighed for at få noget at drikke var ikke tillokkende, så de sidste kilometer sejlede vi på mudderbundens hastigt udtørrede blanding af jord og vand. Vi nåede frem i sidste øjeblik, og siden er der altid en, der spørger: "Nu er der vel ikke tidevand," når vi sætter jollen i vandet.



## NORDAMERIKA

Bay Islands  
Honduras

## SYDAMERIKA

### Baggrund & Fakta

Erik Skipper Larsen: Familiens sejlerkarriere startede, da jeg sluttede som chefredaktør for Bådnyt i 1975 – et blad som vi lancerede i 1971. Jeg var journalist, og havde aldrig sat mine ben i en båd, men efterhånden fik jeg lyst til at prøve, og nu har sejlsporten foreløbig fascineret mig i 36 år.

### Bay Islands

Bay Islands ligger omkring 60 km ud for Honduras kyst i Det Caribiske Hav. Vi lejede vore både hos det amerikanske firma Moorings, og det fungerede perfekt. Fra hovedbasen på Roaton sendte amerikanerne hurtiggående speedbåde ud, når der var behov for hjælp. I dag er turismen helt anderledes udviklet, og der er dagturer, som flyver ud fra hovedlandet for at opleve de kridhvite sandstrande og primitive bysamfund, hvor husene er bygget på pæle ud i vandet.

### Honduras

Honduras har 7,5 millioner indbyggere, der hovedsagelig er mestizer, hvilket er blandede efterkommere af indianere og spaniere. Det vestlige Honduras var en del af mayakulturen, men fra 1524 blev landet en spansk koloni. I 1838 fik Honduras sin selvstændighed som republik med en blodig historie, der tæller adskillige borgerkrige og krige mod naboerne Guatamala og El Salvador. Fodboldinteresserede husker måske især Honduras for fodboldkrigen, der brød ud i 1969 efter en fodboldlandskamp mod El Salvador.



Kanonerne, der sænkede det tyske slagskib Blücher, var tysk kvalitet. Bygget af Krupp i Tyskland.

## Langtur i forsæsonen

Selv for hærdede Gråsæler kan det blive for meget, når unge svenskere slår gækken løs i et af Nordens smukkeste sejladsområder.

Sommeren for os starter altid tidligt, og i 2009 startede vi på vores sommertogt allerede i begyndelsen af maj. Vi kom tilbage til Danmark i slutningen af juni, men fortsatte turen rundt i Danmark i endnu en måned inden vi vendte hjem til Vallensbæk havn.

Turen gik ad den traditionelle rute op langs vestkysten af Sverige med anløb af mange forskellige havne. Meget af vejen kan man sejle indenskærs og er dermed ikke så afhængige af vejr og vind. Vi havde intet hastværk, og hvis vejret ikke var til det, blev vi i havn. Kortplotteren gør i dag navigationen meget nem. Tidligere skulle man være meget opmærksom på at markere bøjerne i søkortet, efterhånden som man passerede dem, men med kortplotteren er det helt uproblematisk, også selv om den ikke er helt opdateret, stene flytter sig jo ikke sådan.

Derimod er dybdemåleren mange steder ikke til meget hjælp, for vanddybden kan gå fra uendelig til 2 meter

i løbet af et splitsekund, så helt slappe af ved sejlads i disse skønne farvande kan man dog ikke.

Marstrand er en by, som man simpelthen skal besøge. Marstrand ligger nord for Göteborg, og byens historie går helt tilbage til 1300-tallet. Marstrand er kendt fra historierne om Tordenskjold, som jo snød svenskerne ganske eftertrykkeligt, historier som vi danskere holder meget af. Marstrand er i sejlsæsonen meget overrendt, men også her havde vi virkelig glæde af, at vi var først på sæsonen. Der var stort set ingen mennesker udover os. Herligt!

### ”Bara vänta till i kväll”

Smögen er en klippeø i skærgården nord for Göteborg. Den er kendt for sin lange smalle naturhavn kaldet Smögenbryggen og er i dag også et meget kendt turistmål i Sverige.

I Smögen havde vi igen rigtig god plads, så vi kunne ligge langskibs alene, normalt ligger der både i mange

lag. Ved ankomsten talte vi med én af de lokale og roste den fred og idyl, der var i havnen. Han kiggede lidt overbærende på os og sagde, ”ja ja, men så skal ni bara vänta till i kväll”. Da kommer alle studenterne fra Göteborg og holder fest her. Ok, vi mente nu ikke, at det kunne være værre, end at vi kunne holde det ud, så vi valgte at blive liggende på den gode plads midt i havnen.

Vi undrede os godt nok over, at alle forretningerne i havnen blev lukket, og at der blev sat skodder for vinduerne, men stadig ville vi afvente og se, hvor slemt det blev.

Det blev slemt. Der kom studenter i tusindtal, som sang, råbte og lavede larm og ballade. De unge mennesker drak tæt og var meget fulde. I Sverige må man ikke drikke øl på gaden, men det var studenterne fuldstændig lige glade med. Der var masser af polis på stedet i et forsøg på at dæmpe gemytterne og stoppe drikkeriet. Mange var de øl, som politen forlangte hældt ud i



Ved ankomsten til Smögen var der god plads – forklaringen fik VSKerne senere på aftenen.



Ilse og Erik Eldrup



DANMARK

havnen, men så snart ordensmagten vendte ryggen til, blev en ny øl knuppet op. Vi er jo Gråsæler i Vallensbæk havn og bestemt ikke sarte, men dette blev alligevel for meget, så vi forlagde snart til et andet og roligere sted i havnen.

### Våde varer ombord

Vi forsager bestemt heller ikke de våde varer, men vi var alligevel lidt betænkelige, da vi ved ankomsten til Frederikstad i Norge ved synet af tolderne kom til at tænke på de 5 rammer øl og flere kasser rødvin, som vi havde om bord. Det var vist lige i overkanten af, hvad vi måtte indføre i Norge, men vi slap uden tiltale.

Den danske folkesjæl fornægtede sig ikke, da vi en dag dækkede op med frokost med alt tilhørende, inklusive øl og Linjeakvavit. Nordmænd i miles omkreds kom forbi og kiggede misundeligt på disse danskere, der har så let og billig adgang til livets goder. Disse goder er jo ulige fordelt, men paradoksalt er det, at danskerne tager til Tyskland efter ”billig” øl og sprut, svenskerne tager til Danmark og nordmændene til Sverige, alle uden tanke på alt det CO<sub>2</sub>, vi brænder af ved denne forunderlige samhandel.

På hjemturen anløb vi Bjørkø som sidste havn før Danmark, og da skete det forfærdelige, at vi løb tør for rødvin. Indkøb af rødvin i Sverige var utænkeligt, vi bed derfor tænderne sammen og forsøgte at tænke på noget andet. Heldigvis var der ikke langt til Østerby på Læsø, hvor der var indkøbsmuligheder til rimelige danske priser. Det var vi ikke alene om. Utallige var de svenskere og nordmænd, der købte øl i pallevis og kassevis af vin og sprut. Hvordan nogen af de

tungest læssede både kom tilbage over Kattegat, er lidt af en gåde.

### Tour de Museum

Vi aflægger gerne et besøg på de mange fine museer i de havne, vi anløber. I Varberg i Sverige havde det lokale museum en udstilling af dagligstuer. Måske ikke det mest sexede, men alligevel. Møblementene var teaktræmøbler, som vi alle fyldte vores stuer med, da vi var unge, men tanken om, at vi nu er så gamle, at vi er kommet på museum, var alligevel lidt skræmmende.

Vi besøgte Frederiksten, en fæstning i Halden på grænsen mellem Norge og Sverige. Fæstningen ligger meget højt og utilgængeligt og har aldrig været indtaget under de utallige krige, der har været igennem historien. Vi har tidligere besøgt Kontiki og Fram museerne i Oslo, begge meget interessante, men dem sprang vi over på denne tur.

Det mest interessante museum var uden tvivl Oskarsborg fæstning ved indsejlingen til Oslo. Fæstningen er berømt efter at have beskudt og sænket det tyske slagskib Blücher den 9. april 1940. Nordmændene fortæller stolt og udførligt om fæstningens heltegerning denne tidlige morgenstund, men glemmer at fortælle, at de efterfølgende 4 tyske skibe undslap uden skrammer. Oskarsborg blev senere på dagen bombet flere gange og blev overgivet og besat af tyskerne den 10. april. Museet har en interessant udstilling om kanoners udvikling gennem tiden og fortæller i øvrigt som et kuriosum, at kanonerne, der sænkede Blücher, var bygget af Krupp i Tyskland. Tysk kvalitet fornægter sig ikke!

### Baggrund & Fakta

Erik Eldrup: – Vores sommertogt i 2009 gik til Sverige og Norge. Vi – Ilse og jeg – sejler i ”Tikalola” en LM 81, og også i 2009 havde vi følgeskab af Kirsten og Bjarne Jacobsen i deres LM 32 ”Svanen”.

Der er mange fordele ved at sejle i forsæsonen. Det kan være lidt køligt, men det er lyst i mange timer, og så er der plads i havnene. I Sverige er højsæsonen fra midten af juni til midten af august, og der er alle havnene meget overfyldte, så det undgår vi helst. En sidegevinst ved den tidlige start er også, at havnepengene er til tilbudspriser, en ikke uvæsentlig detalje for os som pensionister. En ulempe kan så være, at der ikke er meget åbent i havnene, men som regel er folk flinke til åbne klubhuset for os.

I 2011 starter vi igen tidligt ud, efter planen skal vi være i Marstal den 27. maj, hvor der er Harmonikatræf, og derefter går turen de næste par måneder rundt i Danmark, hvor vi vil blandt andet vil sejle Limfjorden tynd. Hvor turen ellers vil føre os hen, må vind og vejr være med til at bestemme, tid har vi heldigvis nok af. Om vi også på denne tur skal følges med Svanen, må tiden vise.

At være to både af sted er både hyggeligt og praktisk. Vi kan sejle sammen eller bare aftale at mødes i bestemmelsehavnen.

De fleste aftner er vi sammen og skiftes til at købe ind og lave mad. Når vi så er trætte efter dagens oplevelser, kan vi hver især trække os tilbage til eget frirum ombord. Det fungerer perfekt for os og vi overlader gerne idéen til andre.



I 1 1/2 år var X-512 "Challenge" familien Rasmussens hjem på deres tur i Middelhavet, hvor de bl.a. passerede den imponerende Korinth'er kanal.



## Vi tog på langtur for at kunne være sammen

**Samværet med familien var det primære, da Birgit og Ole Rasmussen sejlede til Middelhavet. Det lykkedes at tilrettelægge turen, så også børnene trivedes ombord og i havnene, hvor de fleste andre sejlere var i bedsteforældre-generationen.**

Jeg startede med at sejle sammen med Ole i 1992, og jeg havde end ikke betrukt en sejlboat, før jeg steg ombord i Oles Banner 30, som han ejede sammen med sin bror i Brøndby havn. Jeg er blevet meget glad for at sejle, men har selvfølgelig ikke det samme kendskab til sejlads som Ole, derfor påtager jeg mig gerne de forskellige opgaver ombord, men vil nok mest betegne mig selv som "bequemmeligheds-sejler". Faktisk er det livet ombord på båden og oplevelserne i havnene, der holder min interesse for sejladsen intakt.

Samværet som familie var det primære for os under hele turen, og turen skulle tilrettelægges med hensyn til børnenes behov. Det stillede særlige krav til planlægningen i forhold til distance, risiko for dårligt vejr mv. Men til gengæld var det let at dække det basale behov for nærhed på en båd.

Vi sejlede normalt kun korte distancer – op til 50 sømil om dagen – mens vi om natten, når ungerne var lagt til at sove, godt kunne tilbagelægge længere distancer. Båden var

valgt ud fra, at det skulle være en sikker båd med en kraftig motor, den var velholdt og 100 % gennemchecket, da Ole nærmest havde skilt den ad i atomer, før vi drog af sted. Vi var meget opmærksomme på at undgå dårligt vejr og andre uforudsete hændelser. Det lykkedes faktisk for os hele vejen, måske lige bortset fra dengang vi løb tør for diesel midt ude på det store hav. Men det klarede vi også, men ikke uden stor tak til vores gast Bo, der er fuldstændig immun overfor diesel-stank og søsyge.

Enkelte andre overraskelser var vi nok heller ikke foruden, men de er fortrængt af alle de gode minder fra turen.

Meget af sejladsen foregik for motor, hvilket vi har det helt fint med og ofte planlagde efter, når de større stræk skulle tilbagelægges. I Middelhavet er der enten ingen vind, og så var det for motor, eller også er der for meget vind, og så blev vi i havn. Det lykkedes os faktisk at undgå vejrmæssige overraskelser på havet. Vi har enten været rigtig gode til at planlægge

og tyde vejrudsigten, eller også har vi bare været heldige.

Vi gik som regel i havn, de steder vi anløb. Der er rigtig mange hyggelige havne i Middelhavet med mulighed for adspredelse for ungerne fra livet om bord. Og vi lå sjældent i den samme havn mere end 2-3 dage, så videre til nye oplevelser.

### Ungerne trivedes fint ombord

X 512'eren er en stor båd, og vi er ofte blevet spurgt, om den ikke var for stor som familiebåd. Sådan oplevede vi det slet ikke, tværtimod, den var som et stort flydende sommerhus og meget komfortabel, der er rum til alle, også i de perioder, hvor vi havde gaster og gæster med.

Ungerne trivedes fint om bord, de passede godt sammen og passede hinanden, og alle nød, at der var tid til at være sammen. Der var ikke mange andre legekammerater i havnene, det er typisk bedsteforældre-generationen uden børn, der sejlede og lå i havnene. Ungerne var dog gode til at komme i kontakt med de børn, der var, og blev

gode til at omgås andre nationaliteter og fik et godt kendskab til fremmedsprog og nytten heraf. Det er også rimelig nemt for mindre børn at få kontakt til de voksne i de andre både og få lidt forkælelse den vej.

På Kreta lå vi som nabo til Gudrun og Wolfgang, som flere gange passede ungerne, hvis vi skulle i byen. Ingen tvivl om, at turen har givet børnene en ballast, som de drager nytte af i dag og i fremtiden. De husker også rigtig meget fra turen, ligesom de kan virke rimelig overlegne, når det kommer til spørgsmålet om at have besøgt flest mulige øer i Middelhavet. Kun Malta og øerne oppe i Adriaterhavet må de melde pas på.

Ikke alle havde imidlertid så veltillid til at sejle ombord. Vi mødte flere familier med større børn, hvor det var tydeligt at langturen i høj grad var et projekt på forældrene præmisser. Det er vores opfattelse, at det er langt sværere at rejse med de lidt større børn og teenagere. Vi så det på første hånd, da en norsk familie anløb Agios Nikolaos efter 1 års jordomsejling og sidst havde set land, da de passerede Suez kanalen.

Så snart båden lå til kaj, strøg de to store piger i land, lagde sig ned på knæ og kyssede jorden. De fortalte lidt senere, at "åh, vi er kommet hjem – vi er endelig hjemme i Europa". Vi spurgte dem selvfølgelig også om det smukke-

ste sted, som de havde set på deres tur, og de svarede prompte: "Norge". Deres hjemve og afsavn havde fuldstændig blændet deres øjne for de smukke steder, de havde været og de steder de skulle møde på den resterende del af turen hjem til deres elskede Norge.

### En anderledes rollefordeling

Den typiske rollefordeling om bord er, at skipper (manden) sejler og laver alt det sjove, mens skipperkonen står nede i pantryet og kokkerer og servicerer den hårdt ophængte skipper. Sådan er det ikke hos os! Vi sejler ofte med autopiloten slået til, og opgaven går så mest ud på at holde udvig, mens "Trofaste Torben" klarer resten. Udkigstjansen klarer jeg fint på linje med Ole.

Når det gælder maden planlægger vi og køber ind sammen, og så er det Ole, som laver maden, mens jeg som regel får lov til at stå for opvasken. Den rollefordeling passer mig fint. Vi er begge gode til at organisere tingene, og provianteringen skete uden problemer. Vi sejlede normalt kun kortere stræk, spiste ofte i havn og havde derfor ikke behov for at proviantere i større mængder til kistebanken.

### Naturoplevelserne fylder meget

Gode oplevelser var der rigtig mange af, men det, der fylder mest hos mig, var samværet med ungerne

og det, at vi som familie havde god tid til hinanden.

Vi så mange skønne steder i land og havde rigtig mange dejlige naturoplevelser. En aften, mens vi sejlede mod Menorca, fik vi besøg af en lille fugl, som gerne ville have et lift. Den sad og puttete sig under sprayhood'en og blev der hele natten. Vi gav den vand og næste morgen, da vi kunne lugte land, lettede den, fløj en runde om båden og satte derefter kursen mod Menorca. En god naturoplevelse behøver ikke altid at være stor og flot. Børnene var vældig optaget af, at vi havde givet den lille fugl et lift og sikkert reddet dens liv.

Natsejladserne står for mig som noget helt særligt. En helt specielt oplevelse står tydeligt for mig. Vi sejlede ud fra Sicilien mod Sardinien en aftenstund med havblik. Vi havde sejlet et par timer i en skøn solnedgang og så både delfiner og skildpadder. Vi tog en ekstra runde og observerede dyrene, og livet var bare dejligt. Jeg gik ned for at sove og efter et par timer, blev jeg vækket af Ole for at overtage vagten i cockpittet. Da jeg havde været oppe lidt i den stjerneklare nat, kom der en stor flok delfiner, som begyndte at lege foran stævnen og ved siden af båden. Det var, som om de optrådte kun for mig, og jeg kunne høre, hvordan de udsendte deres karakteristiske lyde.



# Fire sommertogter i Middelhavet

Fire somre i træk sejlede Erik Christensen i Middelhavet med skiftende besætninger i sin Bandholm 27. Han opnåede bl.a. at få guru-status hos et velhavende spansk ægtepar, som ville have ham med i Columbus' kølvand.

Der var morild i vandet både omkring delfinerne og i kølvandet, hvilket gjorde stemningen helt eventyrlig. Det hele var så betagende, og jeg stod bare på dækket og nød det. Jeg turde ikke gå ned for at vække de andre af frygt for, at fortryllesen så ville være forsvundet, når jeg kom op igen. Dette sceneri kan ikke beskrives, det skal opleves!

## Nye planer – nye sejlads

Søren er, efterhånden som han er vokset op, blevet meget bidt af sejlsport, måske noget der er blevet grundlagt på vores tur i Middelhavet. Han er nu 13 år og har ambitioner med sin kapsejlad. Han sejler optimistjolle i Skovshoved Sejlklub, hvor der satses stort på kapsejlad i optimistjollen, med mere end 75 aktive juniorer på både A, B og C-niveau.

Det lykkedes ham at blive optaget på optimistlandsholdet forud for mesterskaberne i 2010. Det kræver hårdt arbejde, og han (og vi forældre) investerer rigtig meget tid i dette, men det er jo også blevet en stor del af vores sejlerliv, der bliver tilfredsstillt på denne måde, hvor vi møder ligesindede med interesse for sejlads. Sofie elsker stadig livet ombord på båden, bare det ikke indbefatter så meget sejlads. Hun tager gerne bussen, hvis vejret ikke lige passer hende. På det punkt kan jeg sagtes følge hende, og jeg tror det gælder for mange, som ikke er helt så dedikerede sejlere.

I 2011 planlægger vi at blive i de danske farvande og vil lægge vejen forbi Sønderborg, hvor der er nordisk mesterskab for optimistjoller i juli.



## Baggrund & Fakta

Birgit Rasmussen: – Ole og jeg havde længe talt om at sejle på langtur; en tur over Atlanten til Caribien i egen båd. Drømmen om den store transatlantiske rejse blev dog pludseligt sat på stand-by, da vores søn, Søren, dengang 1 1/2 år gammel, fik konstateret leverkræft. Nu kom der en anden prioritering og realisme ind i hverdagen, men netop ønsket om at sejle på langtur holdt vi kørende og planerne blev meget konkrete under Sørens sygdomsforløb. Vi anskaffede os midt i den værste krise i vores liv en større båd, en X-512 med navnet "Challenge", med stor komfort og plads til alle. Atlanten blev dropet, og målet var nu en tur til Middelhavet, hvor vi nemt kunne komme hjem til lægecheck og køre firmaet videre lidt på distancen. Lægerne bifaldt vores beslutning, da det ville være godt for os alle ovenpå det sygdomsforløb, der kom til at vare næsten 1 1/2 år. Vores tur gik via Norge til Skotland, ned gennem det Irske Hav, til Nord Irland via Isle of Man videre til Cornwall og forbi Lands End over den Engelske kanal til Frankrig. Over Biscayen til Baskerlandet og ned langs Portugals kyst og ind i Middelhavet, hvor vi passerede Gibraltar d. 1. august 2001. I Middelhavet sejlede vi fra ø til ø, vi besøgte den spanske kyst nord for Barcelona, den sydfranske Riviera over Korsika, Sardinien og til Sicilien gennem Messina strædet og op langs Italiens søl og hæl, hvorfra vi krydsede over til Korfu og de ioniske øer. Ind i Golf of Korinth og gennem kanalen videre anløbende mange græske øer, før vi anløb Kreta i slutningen af oktober måned. Vi overvintrede på Kreta i den meget idylliske havn Agios Nikolaos på nord-østsiden af øen og begyndte hjemturen først i maj, da vejret i Middelhavet normalt stabiliserer sig ved den årstid. I starten af august var vi tilbage i Sydspanien, hvor ungerne og jeg tog hjem med fly, så vi kunne være hjemme i god tid før skolestart, mens Ole og en gruppe sejlervenner stævnedes ud og sejlede "Challenge" hjem nærmest nonstop.

Efter en arbejdsfyldt vinter i Danmark med en masse overarbejde, nåede vi endelig datoen for afrejsen til Sardinien. Her havde Pil II overvintret helt alene, dog tilset af en lokal fisker, som jeg, skriftligt naturligvis, havde indgået aftale med.

Efter en flot togtur gennem det halve af Sardinien bjergrige landskab, nåede vi sent på aftenen den 30. april 1991 frem til havnen i den store bugt midt på vestkysten. Her var præcist så øde og forladt, som vi huskede stedet, da vi et lille halvt år tidligere havde overdraget skibet i fiskeren Jozeps varetægt.

Spændingen var stor, da taxaen rundede det sidste sving og lygtekeglerne fejede hen over den mole, hvor vi solidt havde fortojet det skib, der allerede havde været rammen om mange fantastiske oplevelser. Med hjertet helt oppe i halsen konstaterede vi chokeret, at skibet ikke var der, og da taxaen fortsatte ud af den mørke mole, var selv den gestikulerende italienske chauffør blevet tavs. Mange grimme tanker om Jozep blev imidlertid gjort til skamme, da Pil II lå og duvede nok så stolt ved siden af fiskerens eget lille skib længere fremme.

En hurtig oplæring om læ, og så på hovedet i de velkendte køjer. Herligt, vi var hjemme igen!

## De to år blev til fire

Starten på de mange fantastiske oplevelser var den 9. juli 1988, da Pil

II forlader Vallensbæk havn med kurs mod Middelhavet. Rigtig mange familiemedlemmer og venner var mødt op i havnen for at tage afsked. At 1988 er længe siden ses tydeligt på gruppebillederne ved afskeden, hvor vi som det fremgår, har fået godt tyve år mere på bagen, og hvor de fleste (?) har fået mindst tyve kilo ekstra på sidebenene!

Turen var planlagt til to år, men kom rent faktisk til at vare 4 år. Besætningen var ud over mig selv og Kirsten skiftende gaster, der sejlede med i kortere eller længere perioder. Rent faktisk var der mere end 50 forskellige mennesker med om bord i vores lille 27 fods båd, heldigvis ikke på én gang. Sejlerfaring hos gasterne varierede og det indgik selvfølgelig i planlægningen for, hvor på turen de bedst kunne deltage. Et vigtigt princip under togtet var, at gasterne selv skulle være med til at planlægge og bibringe viden om de forskellige steder vi besøgte, ingen havde lov til bare at være "blind passager".

Gennemgangen af logbøger og billedmateriale bringer jo selvsagt mange minder frem fra de utallige skønne dage med sejlads og ophold i idylliske havne i Middelhavet og ikke mindst det dejlige samvær med familie og venner. At det er længe siden ses også på min datter Malene, som var med på båden i alle 4 sommerferier, som ung teenager. I dag er hun selv mor til en dejlig datter og har dermed gjort mig til en meget stolt morfar. De mange dykkerture sammen med Malene står

meget klart i min erindring. Malene taler stadig positivt om sejladsene, og der er ingen tvivl om, at oplevelserne også hos hende har sat sig spor, selv om hun (desværre) ikke er blevet sejler i sit voksenliv.

## I Columbus' kølvand

Mens vi lå på Sardinien havde vi en ganske pudsig oplevelse. En aften lægger en 35 fods båd sig til kaj lige ved siden af os. Vi kigger selvfølgelig over på besætningen i et forsøg på at hilse og byde velkommen i havn. Besætningen, mand og kone, virker imidlertid meget underlige og melankolske, ja nærmest i chok, og gør ingen tegn på at ville i kontakt med os. Ok, tænker vi, det må de da også selv om.

Senere henvender damen sig imidlertid til os og spørger, om hun må komme om bord på Pil II. Ja selvfølgelig, og så begynder hun ellers at fortælle om hendes og ægtemandens lidelseshistorie. De havde drevet rundt i 3 døgn uden styring af båden. De var ikke så erfarne ud i sejlads og bedre blev det ikke af, at deres sejl under kraftig vind var blevet flået i stykker, motoren kunne ikke starte og omkring el-tavlen var ledninger mm smeltet sammen efter en kortslutning. Ledningsnedsmeltningen var naturligvis ikke ophørt før akkumulatorerne var "flade", men branden havde de fået begrænset med pulverslukkeren. Vi forstod nu den melankolske stemning, vi havde observeret dagen før.

Efter en opslidende rengøring



Der var feststemning ved det gamle slæbested, da en ung Erik Christensen gjorde klar til turen til Middelhavet. Som altid var årbogens udsendte medarbejder Peter Ambs på plads.

henvendte ægteparret sig til os og bad om råd og vejledning. Jeg tilbød at se på skaderne og at medvirke til, hvad der kunne gøres. Det viste sig ikke at være så slemt, så det lykkedes mig at fixe så meget, at deres båd blev nogenlunde buksbar. Efter denne bedrift fik jeg høj status hos det spanske ægtepar, og de betragtede mig nærmest som en guru, hvilket jeg naturligvis nød meget.

Ægteparret var på vej til deres hjemhavn i Barcelona, og da de nu satte mig så højt, bad de, om vi ikke ville eskortere dem den lange vej og i givet fald slæbe dem noget af vejen. Af flere årsager, bl.a. Pil II's begrænsede motorkraft på kun 7,5 hk, takkede vi bestemt nej, men vi aftalte at mødes, når vi selv ankom til Barcelona.

Da vi året efter kom til Barcelona, mødtes vi som aftalt og spiste middag sammen. De viste sig at være meget formuende, så vi indvilgede modvilligt i, at de betalte for middagen. Under den meget hyggelige middag fortalte manden, at han var direkte efterkommer efter Columbus. Manden havde derfor planlagt i 1992 at sejle i forfaderens kølvand til Amerika for at markere 500 året for Columbus' opdagelse af den ny verden.

Sejladsen var planlagt, og han ville meget gerne invitere mig med for at honorere min tidligere indsats for dem, og da jeg jo havde bevist at have særlige evner ud i at fixe ting og sager om bord på et skib. Jeg afslog venligt men bestemt, og lod ham forstå, at

uanset hans familieskab med Columbus havde jeg ikke lyst til at sejle over havet med ham som skipper!

#### Historien om vores landgangsbræt

Under hjemlige himmelstrøg havde vi aldrig været i Limfjorden, så da vi på hjemturen var nået til Helgoland, besluttede vi at gå op langs vestkysten for at få lidt af den norddanske kultur ind under huden. På Helgoland var jeg ombord på en dansk fiskekutter fra Esbjerg. Jeg havde medbragt en rulle pergamentpapir og fik lov til at aftegne deres søkort over Vesterhavet. Kortene gennem Limfjorden lånte vi af nogle fiskere i Thorsminde med aftale om, at vi så kunne aflevere dem til havnefogeden i Gilleleje. De fiskede af og til fra Gilleleje, så det gik jo nok. Den nordjyske tillid var helt og fuldt på bølgelængde med de mange gode oplevelser, vi i forvejen havde stuvet i ryg-sækken fra de sydlige himmelstrøg.

Ved indsejlingen til Limfjorden måtte vi lægge masten ned, da Aggersundbroen ikke åbnede på grund af reparationsarbejder. En fisker i Glyngøre hjalp til, da vi igen skulle have masten på, og under rigningen gik snakken. Da han fortalte om projekt havebænk, som han havde stillet konen i udsigt, tilbød jeg, at han kunne anvende vores landgangsbræt fra de sydlige himmelstrøg, som et minde fra PIL II's togt. I det kolde nord bliver de omkostningsfri ideer ofte til realiteter, så hen på eftermiddagen

blev vi inviteret på middag i parrets have. Vi kunne jo ikke sejle videre, før vi havde set hans kunstneriske nye havebænk. Flot var den og vi havde det rigtig godt med, at vores beretninger nogle år fremover fortsat kunne inspirere lidt blandt de nordjyske fiskere.

Forud for vores ankomst til Vallensbæk Havn havde jeg fået opsuset, at der på samme dag, nemlig den 7. september 1991, var klubbesterskaber i VSK. Var der noget jeg havde savnet på togtet, var det en god kapsejlad, og derfor havde vi den foregående dag sneget os ind i Brøndby havn, for derfra at gå direkte til startlinjen den følgende dag.

Vel fremme i startområdet dagen efter og med alle 12 gæsteflag, som repræsenterede de lande, vi havde besøgt under vores togt, gled vi rettidigt over startlinjen til VSK's klubbesterskaber. Vi måtte dog hurtigt erkende, at god begroning, fast skrue og måske lidt ekstra vægt ikke var befordrende, og det blev hurtigt klart, at vi måtte opgive den ulige kamp. Det, at vi ikke havde sejlet kapsejlad i fire år, var måske også et parameter?

Vi vidste, at en større gruppe mennesker ventede på os ved forsyningskajen, hvorfra vi fire år tidligere havde taget afsked. Vi glædede os naturligvis til at gense sejlervenner og mange af de ca. 50 mennesker, som på skift havde gæstet på PIL II's togt. Rent undtagelsesvis, forlod vi den ulige dyst og sejlede ind for at dele gensynsglæden med velkomstkomiteen.

#### Baggrund & Fakta

Erik Christensen: – Togtet var delt op med sejlad i 4 sommerperioder, hvor Pil II måtte overvintre i forskellige havne undervejs. I vinterperioden var vi hjemme for at arbejde og planlægge det kommende sommerhalvårs nye erobringer. Denne måde at dele sejladen op på fungerede rigtig godt for os, idet vi inden hver sejladperiode følte en betydelig sult efter igen at komme ud at sejle og opleve, og vi undgik den velkendte "havnekuller" ved at skulle ligge i samme vinterhavn og kigge på de samme langturssejlere i måneder. Samtidig bidrog denne opdeling i sejlad og arbejde jo også til, at økonomien i hele togtet blev overkommelig.

På turen kom vi hele Middelhavet rundt og besøgte undervejs 12 lande. Først ned gennem Europas floder og kanaler til Nice, derfra ud i Middelhavet til Italien, Jugoslavien, Grækenland, Tyrkiet og Tunesien, fra Middelhavet gennem Canal du Midi til Bordeaux og senere gennem den engelske kanal, over Nordsøen og hjem gennem Limfjorden og Kattegat. Første år overvintrede PIL II i Jugoslavien, andet år lå båden i Tyrkiet og tredje år på Sardinien.

De fleste andre sejlere, vi mødte på togtet, havde nået pensionsalderen og var derfor ude for at nyde deres otium. For vores vedkommende var det jo lidt anderledes, vi havde valgt at tage nydelserne som en livets midtvejspause.



John Nygaard vil prøve at samle et hold af VSKere til det kommende Volvo Ocean Race.

## Langturssejlad på en alternativ måde

Du kan deltage i de lange sejladser Jordan Rundt hjemme ved computeren. Her fortæller John Nygaard hvordan.

Disse digitale tider kan man dyrke virtuel kapsejlad på de store have, hvor man dyster mod andre fantastiske kapsejlere og mærker kick'et, når man har tolket vejrprognoserne rigtigt og hurtigt ser resultatet af egne geniale beslutninger.

En af dem, der dyrker denne form for sejlad, er John Nygaard, mangeårigt medlem af VSK, tidligere ivrig kapsejler i L 23, og i dag tovholder på tirsdagssejladserne i Køge Bugt.

Hans interesse for den virtuelle kapsejlad blev vakt under seneste Volvo Ocean Race, der blev afholdt i 2008-09. Sejladen sejles hvert 3. år, så næste sejlad sejles i 2011-12. Den er på imponerende 39.000 sømil og tager 9 måneder at gennemføre. Indgangen til den virtuelle kapsejlad finder man på [www.VirtualRegatta.Com](http://www.VirtualRegatta.Com).

#### Professionelle sejl for 100 kr.

Man bliver oprettet som deltager med nogle få klik og kan hoppe ind i en aktuel sejlad på et hvilket som helst tidspunkt, og hele fornøjelsen er ganske gratis. Hvis man har planer om at ligge i førerfeltet eller måske oven i købet vinde det aktuelle kapsejladsbæn eller hele sejladen, er det nødvendigt at tilkøbe professionelle sejl, autopilot og måske automatisk sejlskift. Disse ting koster så lidt, for professionelle

sejl fx 9 euro, men så giver de også en halv knob ekstra fart. Hvor går man ellers hen som kapsejler og køber et stel proff sejl for under 100 kroner?

Spillet foregår ved, at man har adgang til vind- og vejrprognoser op til 72 timer frem. Man vælger så sin kurs, hvornår man skifter til ny kurs, og så sin sejlføring. I spillet indgår alene vinden (styrke og retning), men ikke strøm. Man kan se sine konkurrenter på skærmen og kan kigge dem over skulderen i deres taktiske overvejelser. Skærbilledet bliver opdateret hvert 10. minut, og dermed viser det sig øjeblikkeligt, om ens forudsigelser nu også har vist sig at holde stik.

John Nygaard ser meget gerne mange flere deltagere fra VSK i den virtuelle kapsejlad, og hvis der er problemer med at komme i gang, hjælper John gerne til.

John har en idé om til den kommende Volvo Ocean Race med start i 2011 at danne et hold på 4-5 VSK'ere. Man kan så lave en vagtplan, så man kan være på hele tiden, man kan lave fælles strategi og være fælles om udgifterne til det professionelle grej.

Er du interesseret i at indgå i teamet eller bare ønsker at vide mere om den virtuelle kapsejlad, er du meget velkommen til at kontakte John Nygaard via [www.kapsejl.dk](http://www.kapsejl.dk)



## Familien Hestbæk slår til – igen igen

Michael og Martin inviterede deres far Jens Ole Hestbæk med til at vinde klasse mesterskabet for Match 28 og "Mestrenes Mestre", som tak fordi han introducerede dem til sejlsporten i Vallensbæk Sejlklub.



Jens Ole Hestbæk har været medlem af VSK i mere end 30 år og introducerede sine to sønner Michael, ved rotpinden og Martin, siddende på cockpitkarmen til sejlsporten i klubbens tidlige år på Vallensbæk Havn. Til gengæld inviterede sønnerne Jens Ole med til at vinde DM for Match 28 og "Mestrenes Mestre".

At enhed gør stærk, må den kendte sejlerfamilie Hestbæk i Vallensbæk sande. Michael Hestbæk, professionel sejler, broderen Martin, skuespiller og elitesejler, og faren Jens Ole, erfaren kølbådssejler og nyslået folkepensionist, stillede for første gang i sønnernes voksne sejlerliv op sammen ved klasse mesterskabet for Match 28 den 10. oktober i Skovshoved.

I fin stil vandt de i det friske sejlervejr mesterskabet og dermed adgang til at deltage i sejlsæsonen „Mestrenes Mester” tre uger senere samme sted. Her slog de lige så overlegent de øvrige 13 „mestermanskaber” ud af 19 indbudte, som var mødt op. Familien var i begge tilfælde suppleret med gaster, som tidligere har sejlet med Michael.

For hestbækkerne var dobbeltsejren en storslået sportslig bekræftelse på et godt og tæt familiesammenhold og en herlig oplevelse. Martin havde aftalt med Michael, at de skulle invitere deres far med som en helt speciel tak, fordi han i sin tid introducerede dem til sejlsportens oplevelser og glæder. Han skulle opleve det kick det giver at skifte gear til sejlsportens superliga, som Martin selv oplevede det, da han uventet fik chancen for at styre en RC 44 en dag på Øresund. At det skete skarpt overvåget af sejl sportsfænomenet Terry Hutchinson, var ikke blot en ekstra oplevelse, men også en prøvelse.

### Barsk skipper

Jens Ole Hestbæk betænkte sig ikke. Men, siger han: „Det var sgu hårdt i en båd uden hængestropper og søgelænder, og en skipper, der råbte: ud og hæng, ud og hæng. Da mine sejlerhandsker var for små, fik jeg blodige fingre, og Michael er hård som skipper. Jeg blev kommanderet med og jaget med, men det var også på sin plads.”

„Du blev pisket lige så meget, som jeg blev den dag i RC 44’ren,” siger Martin, mens Michael forklarer, at

når man er skipper på eliteniveau, skal man fordele opgaverne og kunne stole på og rette sig efter de observationer om vind, højde osv., der sendes tilbage. Kun sådan kan skipperen koncentrere sig om at styre optimalt, og derfor må han holde gasterne til ilden, familie eller ej.

„Der var lidt kævl. Når Martin siger, at det går skide godt, kan jeg ikke bruge det til noget som rorsmand. Jeg skal vide, hvorfor det går skide godt – eller omvendt. Gasterne er mine ekstra øjne ude på båden, som giver mig mulighed for at sejle optimalt,” fastslår Michael. Det er samme grundlæggende principper han bruger, når han rådgiver et X 35-team og andre.

Egentlig begyndte det hele med, at Martin, som boede hos sin mor, gerne ville være mere sammen med Michael, som boede hos Jens Ole. Dermed var der også dømt sejlsæsonen det meste af tiden. Jollesejlsæson eller aftenkapsejlsæson i Vallensbæk Sejlklub, ture og feriesejlsæsoner hver sommer med „Quintus”, farens Shipmann 28 erhvervet i 1980.

### Afkøling på salingshornene

Fra turene med „Quintus” fortæller Jens Ole også, at drengene på en fender blev hejst op at sidde på salingshornene, hvis det gik lidt for livligt til i båden. Det havde karakter af en straf, men faktisk elskede de at sidde deroppe og betragte omgivelserne.

I sejlklubben debuterede Michael og Martin i en gammel optimistjolle, som de mindes med gru, fordi faderen havde malet den i en skrigende orange farve, da han satte den i stand. Han er håndværker og mener, at der ikke er grund til at betale for noget, som man lige så godt kan lave selv. Det gjaldt f.eks. også årer og pagajer til gumibåde, som til drengenes fortrydelse blev udskåret i krydsfiner. Men, måtte de erkende, de virkede udmærket.

Den gamle jolle var i øvrigt deres første fælles sejleroplevelse. To voksne fyre og tre børn kunne den bære på Tueholm Sø, men så var vandlinjen også truende tæt på rælingen, og sej-

let måtte bruges til fælles regnslag, da det begyndte at øse ned. Siden har ansvarsfølelsen og betingelserne udviklet sig. Det blev et absolut krav fra Jens Ole Hestbæk, at man skulle lære at sejle bl.a. for at få lov til at låne den nyindkøbte Shipmann 28, og han var selv en god læremester, siger sønnerne. Begge blev hurtigt dygtige sejlere, og „Quintus” blev også flittigt brugt til ture med veninder og kammerater, når tiden ellers tillod det.

### En god generation i VSK

Det var dengang, da tre skurvogne udgjorde VSK’s faciliteter på havnen. Michael og Martin deltog ivrigt med de øvrige i det løbende slagsmål om de nyeste sponsorerede optimistjoller. De var med i den generation af optimistsejlere, som senere skulle gøre VSK kendt både i ind- og udland.

Michael brugte sin børneopsparing til en ny Europa-jolle, og Martin fulgte efter med at købe en brugt for sine lomme penge. Den var utæt, med de problemer det til tider gav, mindes han i dag med et svedent grin. Derefter fulgte tiden med Laserjolle, da begge begyndte at udmærke sig og vinde mesterskaber.

De ugentlige lokale aftenkapsejlsæsoner for kølbåde og Sjælland Rundt var tiltrækkende sideløbende med jollesejlsæsonen, og de sad også til rors på „Quintus” på de mindre problematiske strækninger af løbene. Sjælland Rundt var særlig tiltrækkende for de vordende elitesejlere, men Jens Ole havde sat en grænse ved fjorten år for at komme med, og derfor måtte Martin utålmodigt døje ventetiden i de to år, han er yngre end Michael.

### Kærlighed på pinsetur

Da Jens Ole dengang mødte sin nuværende kone Lise, skete det meget naturligt på en af sejlklubbenes pinseture til Rødvig. Hun var inviteret med en anden båd og kærligheden opstod akkompagneret af dampen fra civilforsvarets gulasch kanoner og sød musik fra orkestret i VSK-teltet. Deres



### Stamfaderen

Jens Ole Hestbæk, 65 år. Grunden til et engageret sejlerliv blev lagt i sejlkлубben Frem i Svanemøllen, som han blev medlem af i 1956, og det var i juniorbåd han opnåede sine første erfaringer med søsporten. Han var en af klubbens bådsmand, som tog ansvar for, at en betroet juniorbåd blev holdt i god stand. Til gengæld kunne han bruge den til at sejle kapsejlad med, og da han nedlagde hvervet efter mange gode sejleroplevelser, var det den senere VSKer Finn Rants, der overtog ansvaret og fornøjelsen. Han har sejlet forskellige kølbåde sammen med andre, men i 1980 anskaffede han Shipmann 28'eren "Quintus", som har tjent ham tro lige siden både til familiesejlads og race. Med den har han fem gange vundet sin klasse Sjælland Rundt, og han har hentet mange sejre i de lokale aftenkapsejladser gennem årene. Han har også taget sin tårn i det organisatoriske arbejde i klub og havn i Vallensbæk. Et par år var han medlem af havnebestyrelsen i pionerårene, da broerne begyndte at skyde op. Han var også blandt pionererne som instruktør for VSK's sejlerskole, da den blev etableret i begyndelsen af 1980'erne. Senere var han formand for kapsejladsudvalget og næstformand i Vallensbæk Sejlklubs bestyrelse i fire år. Jens Ole Hestbæk er udlært som klejnsmed og videreuddannet som installatør og maskinmester og er netop gået på pension. Sønnerne Michael og Martin er af 1. ægteskab. Han er gift med Lise og sammen har de datteren Trine.

### Bådkunstneren

Michael Hestbæk, 41 år. Han nåede at blive udlært som maskinarbejder, inden det for alvor gik løs på de internationale kapsejladbaner. Lokale sponsorer fra firmaet Kaj C. Andersen og Sydsystens Auto hjalp ham i gang, og hans dybe engagement og stærke viljestyrke som elitesejler medførte, at han hurtigt sled de europæiske veje tynde med bådtrailerer på slæb for at deltage i ranglistestævner internationale mesterskaber. Han kom under Team Danmarks vinger og deltog i OL i hhv. Atlanta 1996 i Starbåd, Sydney 2000 i 49'er og Athen 2004 i 49'er og har i øvrigt en imponerende og resultatliste: 16 medaljer ved VM eller EM og 18 ved skandinaviske mesterskaber i forskellige joller og kølbåde. Det blev til to gange guld ved EM i hver af de olympiske klasser Laser, Star og 49'er. Sideløbende har han vundet et utal af sejre i X-både, L 23 og andre kølbåde. En milepæl i hans sejlerkarriere blev hans deltagelse på det tyske Americas Cup Team 2005-07 i Valencia, som Jesper Bank var leder af. Her arbejdede han som strateg, trimmer og backup som rorsmand, ligesom han arbejdede tæt sammen ned teamets meteorologer og sejldesignere og dermed opnåede ny og stor erfaring på dette spændende felt. Siden har han prøvet kræfter med Drage-klassen, RC44 og Farr 40 samt deltaget i forskellige matchraces og andre kølbådstyper. Privat er han ugift og bor i Ballerup i sit nye selvbyggede hus sammen med sønnen Marc.

### Skuespilleren

Martin Hestbæk, 39 år. Som elitesejler opnåede han to gange at blive danmarksmester i Laser for juniorer. Han var også tæt på EM-guld, men blev diskvalificeret for "rok og rul". En del kølbådssejlads er det med tiden også blevet til og flere DM-titler i Larsen 28 og X 79, ligesom han også har været tæt på toppen i X 99. I sin tid var det dog skuespillet der trak mest og gennem de 13 år, der er gået siden afgang fra Odense Teaters skuespillerskole, har han udvist stor alsidighed ved at brede sig ud over såvel teater som tv, radiodrama og film. Som forholdsvis nyuddannet glimrede han i en hovedrolle i TV2's meget populære serie "Hotellet", og han har været med i flere populære serier på DR TV og TV2. Han var også med i norsk TV's "Harry og Charles", som blev vist i Danmark for nylig. Hvad teatret angår har især Det Kongelige Teater haft bud efter ham, ligesom han har optrådt på landsdels-scenerne. Privat bor han i Rødovre og er gift med Anne Pagh, og de har børnene Cornelia og Julia. Fra et tidligere forhold har han datteren Selma.



**Brødrene Hestbæk i Michaels gamle Europa-jolle med sejlnummer 756 fotograferet i centerbassinets en gang i 80'erne.**

nu 20-årige datter Trine afviger dog lidt fra sejlernormen. Hun sejler gerne med og kan lide at sole sig på fordækket, men har foreløbig ikke kvalificeret sig til at låne båden til ellers eftertragtede sejlture med veninderne.

I Laser var Michael hårdvindssejler, mens Martin var letvindssejler, og som sådan høre de skiftet til at slå hinanden i denne klasse. Michael besluttede tidligt, at han ville til tops inden for sejlereliten og han valgte i første omgang Starbåden som midlet og senere 49'er. Han blev hurtigt et kendt navn i den internationale sejlerverden og har deltaget i tre Olympiske Lege og mange internationale dyster og mesterskaber i forskellige bådklasser. Senest var han bl.a. strateg for Jesper Bank på en tysk båd ved Americas Cup i Valencia.

Han tager forskellige trænerjobs, men han er færdig med medaljeracet. Nu går han efter ledende job på store både, men han erkender, at hans netværk som dansker er begrænset, selv om hans navn er verdenskendt.

„Det jeg allerhelst vil sejle er Americas Cup o. lign., og jeg vil helst være i den ende af båden, hvor beslutningerne træffes. De job er der desværre få af, og man skal være australier, newzealænder eller amerikaner for at få dem. At være dansker er en ulempe. Det er i de nævnte lande, de rige personer med indflydelse findes, og dem skal man kende for at komme med,” siger Michael.

„Jeg elsker at sejle, og jeg stopper

ikke. At satse på OL, VM og lignende er ikke økonomisk interessant i Danmark, fordi Team Danmark-støtten er for ringe. Jeg kan leve af at sejle, træne og rådgive, som jeg har gjort de seneste år, og jeg har netop fået tilbud om at blive rådgiver for et X 35-team. Derimod har jeg sagt nej til følere i form af tilbud om en starbådsatsning til næste OL.

### De skrå brædder trak mest

Martin sejlede på eliteniveau, indtil han var fyldt 19 år, men så gik interessen mere og mere i retning af skuespil og efter et højskoleophold i Svendborg var afgørelsen truffet. Det blev til fire års skuespillerskole på Odense Teater. Som forholdsvis nyuddannet blev han landskendt på en hovedrolle i TV-føljetonen „Hotellet”, og har desuden haft job på teatre over hele landet. I skrivende stund gælder det en tourné med Det Kgl. Teaters Richard III, og derefter går turen til Ålborg Teater.

I ledige perioder kan han ligesom faderen og Michael glæde sig over at være god til håndværk, og dertil har Jens Ole også påvirket dem. Michael har bygget et hus til sig selv, og Martin glæder sig over, at han er god som tømrer. Som teatersituationen er for tiden med ringe muligheder for fastansættelse, opstår der uvægerligt ledighedsperioder, hvor det er godt at kunne bruge tiden fornuftigt. Lysten til sejlad er usvækket, og han sejler gerne på eliteplan, når muligheden byder sig.

**Vinteren igennem arrangerer VSK træning for storjoller som en start på et egentligt jolle-center. Og der sejles tæt som i denne startsituation.**



## VSK-initiativ får bred opbakning

Tyske sejlere bad om at få jolle-stævne lagt i Vallensbæk, og Dansk Sejlunion støtter bestræbelser på at få flest mulige klasser med.

Når Vallensbæk Sejlklub arrangerer det danske mesterskab for jolleklasserne 505 og Trapez den 20.-21. august i år, sker der ikke mindst på opfordring af tyske sejlere, der har spurgt, om det ikke kunne blive VSK, der stod for sejladserne.

Tom Bøjland fra 505-klassen fortæller, at tyskerne har været i Vallensbæk før, og de er meget glade for VSKs professionelle måde at afvikle sejladserne på, så 505-klassen bad VSK om at stå for arrangementet i 2011. "Vi vil gerne have så mange andre klasser med som muligt, og da Vallensbæk Sejlklub er kendt for at lave nogle rigtigt gode stævner, håber vi, at andre jolleklasser vil hægte sig på dette stævne."

Der forventes stor udenlandsk deltagelse, da DM ligger blot en uge før 505 klassens EM i Italien, og et antal på 25 både alene i 505-feltet anses for sandsynligt. VSKs kapsejladschef Michael Bernfeldt oplyser, at alle jolleklasser er velkomne – både ungdomsklasser og seniorer. "Jo flere deltagere, desto bedre stævne. Det er altid sjovt med rigtigt mange både på vandet, det gør det mere interessant at lave arrangementer på land, og så giver det også større bevågenhed i pressen."

Ideen får fuld støtte i Dansk Sejlunion, hvis generalsekretær Dan Ibsen i en kommentar skriver, at sejlunionen kun kan opfordre andre jolleklasser til at støtte op om initiativet, så der bliver skabt et stort "jolle-DM", der tillige bliver attraktivt for udenlandske sejlere.

"Det er den rigtige vej fremad, at der samarbejdes om at skabe sådanne stævner. Det bliver helt sikkert mere spændende at være både deltager, arrangør og sponsor i fremtiden, når stævnerne bliver større og mere synlige," siger Dan Ibsen. "Man bør også afhængig af bådtyperne overveje formatet for stævnerne med mere udfordrende banetyper tæt på land og måske afslutte mesterskaberne med et "Medal Race" eller en kort knock-out-serie, så vinderen først findes i sidste sejlad.

Vi skal kunne forklare vores sport udadtil – derfor skal hver klasse ikke have sit eget system. Dansk Sejlunion kunne overveje at stille krav til format for de forskellige mesterskaber i fremtiden."



# Dramatisk ildåd i klubbens sejlåd

Her fortæller Vallensbæks nye borgmester om en sejltur på grænsen til det forsvarlige, og om hvorfor det maritime miljø omkring havnen er så vigtigt for kommunen.

Da Vallensbæk Kommune bestemte sig for at støtte sejlklubbens nye Sejladscenter og stillede op i Firma-DM, var Henrik Rasmussen klar til et job som menigt besætningsmedlem, skønt han ingen erfaring havde i at sejle. Men der skal kun bruges 4 mand til at sejle en Match 28, og de besætningsmedlemmer var givet på forhånd:

”Min forgænger Kurt Hockerup var jo gammel jollesejler, og det samme var Niels Jørgensen fra Venstre. Socialdemokraternes leder Søren Wiborg var den stærke mand ombord, og så skulle Jan Grubak med som den eneste, der havde erfaring i at styre den slags både, så jeg blev blot femtemand,” fortæller Henrik Rasmussen og tilføjer hurtigt: ”Det er så absolut ikke mig kun at være reserve.”

Men en dag efter et kommunalbestyrelsesmøde blev der brug for reserven, da kun Jan Grubak kunne sejle, og Henrik Rasmussen var hurtig til at acceptere invitationen til at gå med ud.

## Bådene i havnen stod på bunden

”Det blæste temmelig kraftigt, og da vi kom ned i havnen lå mange både skævt i vandet, fordi kølen stod på bunden. Vi fik rigget Match 28’eren til og sejlede ud til noget, der blev både en fantastisk oplevelse og en dramatisk tur på Køge Bugt. Uden for havnehullet huggede båden voldsomt i bølgerne, og vi blev hurtigt enige om, at der ikke skulle sættes spiler den dag.

Men selv om jeg aldrig før havde været ude i så voldsomt vejr, var jeg

helt rolig og nød oplevelsen og det adrenalinskud, det giver at sejle under sådanne vilkår. Jan Grubak udstrålede sikkerhed og virkede hele tiden, som om han havde styr på det hele; det var først, da vi kom ind, at han erkendte, at det måske ikke havde været helt forsvarligt at sejle ud med en enkelt gast, hvis kendskab til funktionerne om bord var begrænsede.

På vej ind i havnen igen gik vi endda på grund, fordi vandstanden var så lav. Men også det klarede Jan med den største selvfølgelighed. Sejlene blev klodshalede, så båden krængede

Som børn boede vi næsten nat og dag på stranden og foretog os alt det, der var forbudt – fuldstændig som det er i dag

maksimalt, og da vinden blæste væk fra sandbanken, kom vi fri efter et par hop på bunden.”

Var du aldrig bange?

”Overhovedet ikke. Jeg er til højt tempo og store udfordringer, og så længe skipperen har styr på situationen, er der jo ingen grund til at bekymre sig.

39-årige Henrik Rasmussen er en rigtig Vallensbæk-dreng fra Egholmvej, og han husker glimrende tiden før Strandparken, da sejlerne hvert år byggede bådebroer for enden af Sandvej.

## Vi næsten boede på stranden

”Området nede ved vandet var et herligt hjemsted for os Vallensbæk-unger. Vi vade ud i det lavvandede område, når vi skulle bade, og om sommeren boede vi næsten dag og nat på stranden. Der blev holdt fester, grillt, larmet og drukket – ja alt det, som var ulovligt, og som de unge mennesker også gør i dag. Vi passede på hinanden, pigerne blev fulgt hjem i tryghed, og vi holdt øje med de mere voldsomme typer fra klubberne i de omliggende kommuner.

Bortset fra lidt optimistsejls blev jeg ikke indfanget af sejlermiljøet, jeg var mere til basketball og cykling. Ikke mindst det sidste var jeg meget optaget af. Vi var medlemmer af cykelklubben i Brøndby og havde også vores egen klub ”Hovsa”, der deltog i adskillige cykelture Sjælland Rundt.”

I en alder af bare 22 år kom Henrik Rasmussen efter en fortid som aktiv KU’er på lokalt og landsplan i Vallensbæk Kommunalbestyrelse. Det skete ikke mindst efter kraftig opfordring fra kommunens daværende ”bykonge” Poul Hansen, og dermed nåede han at opleve Poul Hansens sidste år som borgmester.

”Jeg er dybt imponeret over de resultater, Poul Hansen skabte i vores kommune ikke mindst for idrætten, som fik vilkår der rækker langt ud over, hvad man kunne forvente af en kommune af vores størrelse. Ridecenter, vandskicenter, golfcenter og ikke mindst søsportscenteret i Vallensbæk Havn. De var alle resultater af hans visioner om at skabe maksimale ram-



Henrik Rasmussen er en fremragende taler, der hurtigt fangede stemningen ved sin første pensionistsejls, da han fik overladt mikrofonen.

mer for borgernes fritid og sundhed. Nå ja, så er der jo Vallensbæk Nordhavn, som vi kalder havnen, hvor modelskibklubben har skabt et miljø og sejler med sine modeller. Det er internationalt anerkendt for sin høje kvalitet.

Da Poul Hansen overlod borgmesterkæden til Kurt Hockerup, kan jeg huske, at det skete med ordene: Du overtager en fuldt udbygget kommune, og det bliver din opgave at vedligeholde den.”

## Sejlermiljøet vigtigt for kommunen

Men bliver der råd til det i fremtiden, hvor alle taler om nedskæringer og begrænsninger i velfærden?

”Jeg kan ikke lide, at man siger nedskæringer, for kommunerne har de samme midlertidtilrådighed, som vi havde før. Det der er sket er, at vi hele tiden stiller nye krav, som medfører nye udgifter. Derfor vil jeg hellere tale om omfordeling og omprioritering. Det er jo ikke sikkert, at fordi man en gang har fået et tilskud til et eller andet, at så skal man have det til tid og evighed.

For mig at se er den største udfordring, vi står over for, ikke den nuværende økonomiske krise. Det er globaliseringen, der er vor tids største udfordring.

Når arbejdspladserne flytter til Kina og Indien, skal vi have noget andet at sætte i stedet for. At vindmølleproducenten Vestas lukker 600 arbejdspladser i en by som Nakskov er en katastrofe for samfundet, men vi kan ikke kræve, at de skal producere

vindmøller i Danmark og bagefter sejle dem til Kina. Derimod kan vi sørge for, at det også fremover er os, der udvikler og designer de mest moderne og effektive vindmøller, så der stadig er brug for kreative og veluddannede danske hjerner.”

Skulle du ikke være blevet i Folketinget, hvor mulighederne for at påvirke disse ting er større?

”Jeg er til handling mere end snak. Når jeg går ned i Brugsen, er der konstant afregning for de beslutninger, vi tager i kommunalbestyrelsen. Det kan jeg godt lide, og jeg vil gerne være med til at fortsætte kommunens positive udvikling.

## Det står Vallensbæk for

Hvor kommer Vallensbæk Sejlklub og alle de andre foreninger i kommunen ind i det billede?

”Det maritime miljø i Vallensbæk Havn er så værdifuldt og vigtigt for kommunens branding, at der skal være råd til at støtte og udbygge det. Vores engagement i Sejladscenteret er et godt eksempel på de værdier, vi lægger vægt på. Sejladscenterets aktiviteter gør, at klubben kan stille bådene til medlemmernes disposition, og til virksomhederne signalerer vi, at Vallensbæk Kommune er en progressiv samarbejdspartner med et attraktivt fritidsmiljø.

Det frivillige arbejde, der ligger i de mange veldrevne foreninger i kommunen, er et glimrende udtryk for de værdier, vi lægger vægt på i Vallensbæk: Sammenhold, dialog, synlighed og fællesskab.”

## Morfar var formand for sømændene

I modsætning til sin forgænger, der var inkarneret jolle-sejler i sine yngre dage, begrænser Henrik Rasmussens erfaringer sig til en enkelt sæson i Optimist-jolle på Tueholm sø i det nordlige Vallensbæk. Men der er nu alligevel stærke gener med tilknytning til det maritime i borgmesterens fortid.

”Min morfar var sømand i de store sejskibes tid og sejlede på langfart med udgangspunkt i Svendborg. Som glødende socialdemokrat engagerede han sig i fagforeningsarbejdet og blev på et tidspunkt formand for Sømandenes Forbund i Danmark. Han var altså formand for det samme fagforbund, som senere blev den herostratisk berømte sømandsboss, folketingsmedlem, partier og kommunist Preben Møller Hansens bastion,” fortæller Henrik Rasmussen. Det var på det tidspunkt, da socialdemokraterne sloges med kommunisterne om magten i fagforeningerne, og det endte da også med, at Henrik Rasmussens morfar blev kuppet ud af formandsstolen.

”Jeg betragtede min morfar mere som en pirat end sømand, for alle hans historier fra de store sejskibe var så fantastiske, at de lød som eventyr i mine øre.

Da jeg blev gift, viste det sig i øvrigt, at også min kone havde tilknytning til det maritime miljø i Svendborg. Hendes morfar var den også i dag velkendte forfatter Kaj Lund, der har skrevet en stribe bøger om livet til søs i de store sejskibe foruden en del praktiske håndbøger, der stadig benyttes til undervisning i godt sømandsskab.

Det er lidt sjovt at tænke på, at vore to morfædre, der er født samme år og har boet i Svendborg på samme tid, måske har gået i skole sammen og kendt hinanden for så mange år siden.



## Lene og Frede Vores Christiansø

De to VSKere Lene Thaaning og Frede Rasmussen har et helt specielt forhold til Danmarks ø-fæstning ude midt i Østersøen, som de har besøgt utallige gange.

Haveløbet går mellem Christiansø (til højre) og Frederiksø. Man kan lægge til på begge sider af løbet, når man anløber syd fra.

Billedet er taget fra Frederiksø over mod Christiansø en lørdag i juli.

At anduve Christiansø er noget særligt. Det er som om, der er højere til loftet her. Lydene er anderledes. De overdøves ikke af trafikstøj. Selv mågernes skrig højt over fæstningens mure og havnen runger som musikken i en overdimensioneret koncertsal. Der hviler en herlig fred og ro over øerne. Man slapper af, som når man endelig kommer hjem efter en travl dag og smækker fødderne op på fodskamlen, og det er det man skal på Christiansø. Slappe af - nyde naturen og de historiske omgivelser på dette unikke og velbevarede levende museum.

Havneløbet går mellem Christiansø og Frederiksø. Man kan lægge til på begge sider af løbet, når man anløber syd fra. På styrbords side ligger de besøgende både, og på bagbords side ved "honnørkajen" lægger de mere faste gæster til. Større både anvises også plads her, når de sidste turistbåde er afsejlet for dagen. Havnefogeden er mere aktiv med hensyn til at anvise plads end i de fleste andre havne. Men så er der også sørget for, at små både ikke bliver klemt af større både. Fortøjning uden på hinanden er nødvendigt, for at få plads til alle. Der gives også gode råd om at få liner til land fra udenpå liggende både, så alle kan ligge godt fortojet i tilfælde af dårligt vejr. En kuling fra syd er det værste tænkelige, da den stærke strøm skaber voldsom uro i havnebassinet. Selv har vi engang oplevet nogle nervepirrende timer, da vi lå inderst med otte større både udenpå under sådanne forhold.

### Abegrotten

Øernes samlede areal er ikke stort, så hvis man har været så klog at regne med at blive i nogle dage, bør

man økonomisere med de hyggelige, men sparsomme spadseremuligheder. Der skal være lidt til hver dag. Øens museum i Lille Tårn kan stærkt anbefales og sagtens opsluge den videbegærlige besøgende i et par timer. En eftermiddagstur kan gå til Frederiksø med besøg i fængslet, hvor dr. Dampe var fange i 20 år, og samtidig gå forbi den tidligere epidemikirkegård for at plukke den frodigste persille til det grønne drys på aftensmaden.

Badeanstalten ligger også her lige ud for fængslet, så er vejr og vind til det, kan man få sig en dukkert. Og så

### Her kan man slappe af og nyde naturen og de historiske omgivelser på det unikke og velbevarede levende museum

er den eftermiddag næsten gået.

Når solen skinner og vinden er i den rigtige retning, kan der bades fra "abegrotten", som vi har døbt en del af klippekysten på Christiansø østlige side. Her er der flade klipper til at ligge at dase på og masser af små laguner at bade i. Når turisterne kommer med bådene fra Bornholm, står de næsten i kø for at betragte badelivet. Mange af sommergæsterne ynder nemlig at få sol på hele kroppen, så der noget at se på. Deraf navnet.

Ved ankomsten til havnen får man udleveret en brochure om øerne, hvor alle bygninger er omtalt. Men her er også andre ting at se på. Bl.a. har øernes beboere anlagt nogle meget fine nyttehaver i Christiansø nord-

østlige hjørne med fine rækker af frodige grøntsager og mange smukke blomster. En fisketur på molen efter aftensmaden kan bidrage til næste dags menu med frisk fangede sild. De trækker ind gennem havneløbet fra en halv time før solnedgang til en halv time efter, og man skal være temmelig uheldig, hvis man ikke får nogle stykker på krogen.

En god formiddagsbeskæftigelse er en tur i brusebad på elektricitetsværket. Her er dejligt varmt vand og el-stik til barbermaskine eller hårtørrer. I dag er der ferskvand i bruserne, men for blot nogle få år siden var det en ganske speciel fornøjelse, da badevandet var saltvand brugt som kølevand i værket's turbiner. Her befinder sig også vaskeriet, hvor man kan vaske og tørre tøj efter at have indskrevet sig på en liste.

### Farvel til turister

Sidste turistråd afsejler ved godt 16-tiden. Det fejrer en del af de "faste" med en forfriskning på "Grønningen" ud for købmanden eller i porten, og derfra kan man gå til "femmøde" på kroen. Her drøfter beboere og faste sommergæster dagens begivenheder over et rafflebæger og en gang "løgn", som er det foretrukne spil.

Kroen med udendørsserveringen "Flisen" er også en magnet om aftenen med godt at spise og drikke samt hyggeligt samvær. Vi kan anbefale malurtbitter og perikon snaps - begge hjemmelavede, som er et herligt supplement til en kold fadøl en lun sommeraften. Ofte giver et par musikanter også deres bidrag til den rette sommerstemning.

Her og ved festerne i forsamlingshuset med det romantiske navn "Må-



Svingbroen forbinder de to øer og deler havnebassinet i to. Man anløber øerne fra syd.

### Multikunstneren og cigarens forsvarer

Multikunstneren Henning Køie boede på Frederiksø, men havde et lille træhus på bastionen på Christiansø ved den sydlige indsejling, hvor han malede sine små akvareller med motiver fra øen og solgte udstillede værker. Her kunne man få en snak med ham. Altid med den blå kasket med den store røde kvast i toppen. En hyggelig mand med sans for fest og løjer, og det er da også ham, som har skrevet tidligere populære viser som "De halve abers paradys" og "Ud på flisen Karoline" med klar reference til øerne. Køie voksede op i et kunstnerhjem i Melsted, og da han var 22 år gammel slog han sig ned på Ertholmene. Han boede på øerne til han i 1997 døde, 84 år.

Tage Voss, læge, skribent og debattør har tilbragt 20 år (1947-67) af sit liv med kone og tre børn i Christiansø's hyggelige gule lægebog, som ligger på øens grønne del tæt på Kongens Have og Kommandantens Have - sidstnævnte nærmest en fornem park med mange eksotiske træer. Her lagde han grunden til et større forfatterskab samt sin skribentvirksomhed, som gjorde ham kendt som den sociale debattør med de stærke meninger og udtalelser. Gennem en længere årrække kunne man følge hans løbende observationer og skrivelser i Båd Nyt, og de vakte stor opsigt i sejlerkredse. Så meget, at vi inviterede ham til en meget velbesøgt klubaften i VSK i begyndelsen 1990'erne, da vi selv var arrangører.

Tage Voss, der aldrig har meldt sig ud af kommunistpartiet, har lige siden dampet løs på sine uundværlige cigarer og cerutter og den dag i dag bedyrer han fra sit otium i Sdr. Kirkeby på Falster, at læger og sundhedsapostle stadig skylder bevis for, at rygning er skadeligt. Hvilket han også agter at fortsætte med at bedyre i en alder af 92 år.



Et vue over den nordlige indsejling mod Frederiksø.



20 år fik dr. Dampe lov at sidde i ensomt fængsel på Christiansø. Men han fik særbehandling som statsfange.

### Statsfangeren dr. Dampe

Jacob Jacobsen Dampe, videnskabsmand og reformator, havde lidt for tidligt planer om at afskaffe enevælden i Danmark, og det kostede ham 20 år i ensomt fængsel på Christiansø. Hans celle med hulslidt murstensgulv er bevaret, som den så ud, og kan beses. De øvrige celler blev tidligere brugt til opbevaring af fiskegrej o. lign., men i dag er de moderniseret med brusebad på gangen og bruges af tilrejsende håndværkere eller andre besøgende.

Straffefanger var der på dr. Dampes tid mange af på Christiansø. De måtte døje det hårde slid med at hugge sten og gøre Christiansø til flådebase. Men dr. Dampe var finere. Han var statsfange, ikke forbryder, og fik en soldat til oppasser. Han materielle vilkår var tålelige, og han modtog dagpenge til indkøb af daglige fornødenheder. Derfor kunne han også bevæge sig frit, da det ansås for umuligt at flygte, men ensomt var det, da han ikke måtte tale med nogen.

Christian 8. lettede hans tilværelse i 1840, så han kunne opholde sig i Rønne. Der gik otte år, inden enevælden blev afløst af en fri forfatning. Ifølge det amnesti, som Frederik 7. udstedte ved sin tronbestigelse, kunne "livstidsfangeren" frit flytte til København. Han modtog i den sidste del af sit liv en statsunderstøttelse som den første

nen” samlede den afdøde digter og maler Henning Køje inspiration til sine sange. På ”Månen” går det løs for fuld udblæsning til musik af øens orkester med den særlige jazzprægede Christiansø-sound.

### Hønselortelotteri

I mange år var der på Christiansø tradition for, at det var øens børn, der var budbringere, når der skulle foregå noget særligt. De gik rundt på øerne i flok med truthorn og trommer og udråbte meddelelsen i kor for fuld hals, så alle kunne være bekendt med forestående begivenheder.

Første gang vi besøgte øerne, blev vi derfor hurtigt bekendt med at sommerkarnevallet stod for døren. Det foregår den tredje lørdag i juli og sætter øerne på den anden ende. Forsamlingshusetskaludsmykkes, og både sommergæster og udefra kommende har travlt med at finde udklædning, som passer til årets tema. Ø-orkestret spiller op, og der danses og drikkes til den lyse morgen. Christiansøboerne forstår i den grad at more sig. Nogle så godt, at de måtte køres derfra på fiskernes højryggede grejbø. Dem døbte vi på stedet Christiansøtaxaer, da de eneste tilladte køretøjer på øen er skraldemandenstraktor, en gaffeltruck og nogle små bæltekøretøjer til varetransport.

Som optakt til sommerens karneval holdes det berømte hønselortelotteri, som siges at være alle hønselortelotteriers moder. Inde på ”øen”, som de fastboende i daglig tale kalder Bornholm, har man derfor måttet vælge mere primitivt og bizart at kalde efterligningerne for hønseskidning. En af sommertidens store tilløbsstykker og sociale begivenheder, hvor gevinsten er en kasse øl, hvis hønen klatrer på netop det felt, man har lod til.

### Sommerfest

Den sidste lørdag i juli er der sommerfest samme sted. I ugen op til begivenheden kan man være heldig med, at der tændes op i det sidste velfungerende silderøgeri, eller at kromanden sætter grillen i omdrejninger, hvis vejret tillader det, og indbyder til vildsvinespisning på ”Flisen”. Ø-orkestret

kan blive ganske stort ved disse lejligheder, da det udvides med tidligere medlemmer, som er hjemme på ferie.

I mange år talte det også en svensker. Han kom til øen med et gammelt træskib i 1950'erne og afmønstrede med køjesækken i den ene hånd, en banjo i voksdugsovertræk i den anden og den uundværlige skipperkastet på hovedet. Han slog sig ned i et af de nedlagte røgerier og blev der, til han døde i en høj alder. Han var fast banjospiller i orkestret og altid med, hvor det i øvrigt foregik. Altid klar med banjoen, hvis der nogle at spille med eller for på de lune sommerdage.

Apropos fester, så havde en familie på Frederiksø en sommer taget sig af en edderfugl, fordi den ikke kunne flyve. Den blev tam, og børnene elskede at lege med den. Da vi gik fra bal på ”Månen” ved midnatstid hørte vi ovre fra Christiansø en voldsom skræppen,

## Den tredje lørdag i juli er der sommerkarneval på forsamlingshuset kaldet Månen, og det er en oplevelse

og der for enden af svingbroen stod edderfuglen. Nogle havde tilsyneladende taget den med på langfart, og den turde ikke passere broen. Den var heller ikke helt tryk ved, at nogle vildt fremmede samlede den op, men vi bar den tilbage til hjemøen, og så snart vi havde sluppet den, vraltede den pludrende afsted alt hvad den kunne med kurs mod plejeforældrenes hus.

Øen har således sin faste rytme, som ikke sådan lader sig ændre, men vi oplevede en sommeraften da en kuling havde skabt enorm uro, at redningsmandskabet på øen blev alarmet. En motorbåd på vej fra Allinge til Christiansø var i drift i den voldsomme sø med motorstop. ”Elefanten” øens officielle fartøj, blev gjort klar og stod ud. Alle ventede spændt på resultatet af aktionen, der foregik i mørke. Kroen var fyldt til bristepunktet og stor var

lettelsen, da meldingen om en heldig redningsaktion nåede frem. Det var helte, der sidst på aftenen tørnede ind på kroen stadig iført deres søtøj for at få en vejfortjent øl og dram.

### Tiltrækker kunstnere

Klippeøen har lige som Bornholm og Skagen altid tiltrukket mange kunstnere. En af disse var billedkunstneren og grønlandsfareren Gitz Johansen, som var tiltrukket af klipperne, lyset og det rige havfugleliv. I ”abegrotten” har han efterladt konturerne af en edderfugl udhugget i klippevæggen og trukket op med mørkerød maling.

Spiseafdelingen på kroen var udsmykket med hans flotte fuglemalerier bl.a. toppede lappedykkere og edderfugle, en attraktion af de store, som vi altid skulle beundre og nyde, når vi var på kroen. Det var et tab, da de forsvandt fra øen i forbindelse med et forpagterskifte. I krostuen findes stadig en del af den gamle samling af våbenskjolde tilegnet kunstnerne.

På et tidspunkt købte vi en gouache af billedkunstneren Hanne Galschöitt, som hver sommer opholder sig på Christiansø, så vi kunne få lidt stemning med derfra. Billedet hænger over vores telefonpult derhjemme og udstråler østemning bl.a. med gengivelsen af sladrebenken ved den høje trappe på havnen, hvor beboere mødes efter aftenmaden for at snakke og nyde solnedgangen. Vi har også en CD, som det udvidede ø-orkester har indspillet med musik fra ”Månen”. Den lægges ofte på i de mørke vinteraftener, når talen falder på ferietogt.

### Uden for sæsonen

Vores første fælles ferietur til søs gik til Bornholm og Christiansø, og siden har vi været der mange gange. Også uden for sæsonen, hvor vi har boet i ”Ravelinen” ved Storetårn, som oprindeligt var vagtstue og arrest, men i dag udlejes til skuespillerforbundet og journalistforbundet til feriebolig. Den ene gang var der frost og sne, og det tog mere end et døgn at få varmet de tykke stenmure op.

Her oplever man en hel anden

stemning, når livet går sin vante og stille gang på Ertholmene. Der er nogle få fiskere tilbage, men ellers er hovedparten af de godt 100 beboere enten knyttet til øforvaltningen, som hører under Forsvarsministeriet, eller de få liberale erhverv som kroen, købmanden og produktionsstedet for de berømte Christiansø-kryddersild.

Vedligeholdelse af det gamle fæstningsanlæg fra 1684 er fast fuldtidsarbejde. De karakteristiske etageboliger, magasinet og husene i gaden på Frederiksø istandsættes og vedligeholdes med okkergul maling. Sammen med Christiansø Storetårn med fyret er etageboligerne Ertholmenes vartegn, som smukt byder velkommen i solbeskinnede stunder med god sigt, når man nærmer sig syd fra.

Beliggenheden på en trækrute medfører, at omkring 100 fuglearter bruger Ertholmene som yngle- eller rastested, og i perioder har ornitologer travlt med at tælle fugle ved hjælp af net opsat rundt omkring på øen.

»Rør ikke fuglene«, advarer et skilt. »Vi er tilbage om senest ti minutter for at mærke dem«.

I fred og ro kan man få et kik ind over hegnet til Kommandantens Have, et haveanlæg omkranset af høje stengårde og beplantet med mange eksotiske træer og vækster. I dag er det øadministratorens domæne. Lige bortset fra den og Kongens Have med legeplads og borde og bænke er det småt med træer på øerne. Den lille kirkegaard tæt ved er ideel til fordybelse en stille vinterdag. Gravstene med kendte bornholmske efternavne beretter om øens slægter.

### Stolt dansk fortid

I dag begraves kun få i øens sparsomme indviede jord. En afdeling rummer kommandanterne, som i flere hundrede år var øverste ansvarlige for soldater, øadministration og de straffefanger, som måtte døje det slidsomme arbejde med at bryde granitten til opførelsen af flådebasen.

Det fornemme hjørne af kirkegården med gravstene helt tilbage fra 1700-tallet ligger med en smuk udsigt over havet.



VSK beretning

Det er vanskeligt at forestille sig, hvor grønne og frodige klippeskærene i østersøen kan være.



### Knytnæven i Østersøen

Ertholmene var oprindeligt ubeboede klippeskær i Østersøen. I 1684 besluttede Christian 5. at opføre en fæstning på stedet. Danmark havde mistet alle sine besiddelser øst for Øresund til svenskerne, men et lokalt oprør i 1658 skaffede Bornholm og Ertholmene tilbage. Christiansø blev en flådebase, hvorfra de svenske flådebevægelser i Østersøen kunne kontrolleres. I perioder var 450 mand - hovedsaglig straffefanger - beskæftiget med at sprænge sten ud af klipperne og opbygge de tykke fæstningsmure og bastioner. De beskedne grønne områder, vi kender i dag, skyldes, at jord blev sejlet derover fra Bornholm, så man kunne dyrke grøntsager og holde malkekøer. Ellers skulle alle forsyninger sejles dertil. Små stenhuse opførtes til fanger og soldater, og i de to store kasernebygninger på Christiansø indrettedes lejligheder til gifte soldater. I 1808 under Englandskrigen lå 25 kaprede engelske fartøjer stuvet sammen i havnen, og det blev så voldsomt en torn i øjet på fjenden, at en engelsk flotille indledte et voldsomt bombardement af fæstningen. Danskerne havde få døde, en del sårede og skader på materiel, men det endte med at englænderne måtte fortrække. Basen blev Danmarks knytnæve i Østersøen, indtil den blev lukket ned i 1855. Den besøges stadig af patruljerende flådeskibe, og Georg Stage aflægger besøg hvert år og blev senest kølhalet på stedet i 1967. Ertholmene ejes stadig af Forsvarsministeriet, og der betales ikke kommuneskat. Ertholmene består af Christiansø, Frederiksø, Græsholmen og Tat samt nogle mindre skær. Østerskær ca. 300 meter øst for hovedøen er Danmarks østligste punkt.



### Fremragende billeder af Danmarks Dejlige øer

Billedet af Christiansø fra luften har vi lånt af fotografen Arne Magnussen, der sammen med forfatteren Bent Lyman har skabt en fremragende billedbog med titlen Danmarks Dejlige Øer. Arne Magnussen har i mange år fløjet Danmark tyndt og fotograferet havne, øer og ankerpladser, og den nye bog lever helt op til forgængerne. Danmarks Dejlige Øer bør have sin faste plads i bådens bibliotek med maritim litteratur. Det er forlaget Lyman Maritim, der har udgivet bogen, og vejledende udsalgspris er 398 kr.



# Det er event-skipperne der skaber succesen

Forrest fra venstre: Martin Hestbæk, Per Nielsen, Peter Linnet, Henrik Borch, Claus Andersen, Michael Bernfeld. Bagerst fra venstre: Jørgen Tjellesen, Gert Hyldgaard, Søren Schramm, Steen Roar Hillebrecht, Thorkild Falkentoft, Jens Ole Hestbæk.

Straks efter starten vælger bådene hver sin vej. Der kæmpes med alt, hvad besætningerne har.

En stribe VSK-medlemmer stiller op som instruktører, når sejladscenteret afvikler SailEvents. Det er deres ansvar, at gæsterne føler sig trygge på vandet, og at alle får en positiv oplevelse. Her fortæller nogle af dem om, hvordan de oplever at sejle kapsejls med en besætning, der aldrig før har sejlet sammen.

Til trods for den økonomiske krise, der tvinger firmaerne til at vende hver en krone, før den gives ud, og et forår med is og sne langt inde i april, kom Vallensbæk Sejlklubs Sejladscenter ud af sidste sæson med et af sine bedste resultater.

Det forklarer centerets leder Jørgen Tjellesen med, at vi efter 5 sæsoner har etableret os på event-markedet og opnået et ry for at arrangere velfungerende SailEvents, der lever op til kundernes forventninger. "Og det kan vi i vid udstrækning takke de VSK-medlemmer for, der stiller op som event-skipperne. De har den direkte kontakt med vore gæster, og er dermed sejladscenterets vigtigste ambassadører," siger

Jørgen Tjellesen. "Efter alle events melder kunderne tilbage med en vurdering på en skala fra 1 til 10, og det er meget sjældent vi er under 8. Event-skipperne er klubmedlemmer, som tager en halv fridag og påtager sig ansvaret ved at sejle ud på Køge Bugt med en besætning, der aldrig har sejlet sammen før. Der bliver givet en kort instruktion i bådens funktioner i havn, og derefter sejles der ud til en times boathandling, før det går løs på kapsejlsbanen.

Alle event-skipperne er erfarne sejlere, der har gennemgået en intern skoling i sejladscenteret og derefter godkendt specielt med henblik på at sejle med event-gæster. Visamlesjævnligheds-

evaluering af sejladserne, så vi sikrer en fælles holdning til sikkerheden og konkurrencemomentet. Målsætningen er, at vi skal give vore gæster en oplevelse på vandet, de sent glemmer. Samtidig skal instruktørerne være bevidste om deres rolle som værter, for man kommer jo tæt ind på livet af hinanden i en Match 28. Vi er så heldige at have en gruppe af højt kvalificerede skipperne, som vi kan sende ud at sejle med hvem som helst, og jeg er ikke bange for at udpege dem som den afgørende årsag til den succes, vi oplever."

Store ord af sejladscenterets leder, men berettigede. Hvordan event-skipperne selv oplever centerets SailEvents, fortæller nogle af dem her:

## Sikkerhed forud for alt

Henrik Borch, 46 år, medlem af VSK siden 2002. Har haft 2 forskellige sejlbåde (Jeanneau 27 og L23) og sejlet kapsejls som ung i Optimist og Europe jolle og senere i kølbåd i en årrække. Fungerer som den ene af de to dommere, der er tilknyttet Sejladscenteret.

"Der afvikles som regel 3-6 hurtige kapsejls af ca. 20 minutters varighed. Det giver alle en god chance for at vinde. Får man en dårlig start i én sejls, er der ikke så længe til, at man kan forsøge igen. Under sejlsene følger jeg bådene rundt på banen og såfremt vejret tillader det, tager jeg billeder af både og besætninger, som gæsterne efterfølgende får tilsendt. Som dommer holder jeg også øje med, at bådene ikke tyvstarter i startøjeblikket og ved målgang ligger jeg ved mållinjen og noterer deres placering.

Da et SailEvent ofte er planlagt i god tid i forvejen, er det altid spændende om vejret tillader, at vi afvikler eventen, når dagen oprinder. Der har

været nogen spændende dage i sæson 2010, hvor det har blæst på den forkerte side af 10-12 m/s. I de tilfælde foretager vi en nøje vurdering af, om det er sikkert at stå ud. Det er sket, at vi har afviklet kapsejlsene i inderhavnen på grund af vind og høj sø udenfor havnen. På den måde kan vi afvikle events, selv i hård vind, men det stiller større krav til at lægge en bane, så bådene får noget krydssejls og ikke bare skal sejle halv-vind frem og tilbage.

Jeg har oplevet forskellige reaktioner fra gæsterne side, når det blæser meget. Nogen gæster kan ikke få nok og vil gerne ud i Køge Bugt selv i 12 m/s, andre er mere forbeholdne og vil gerne sejle lidt mere konservativt og bag de beskyttende stenmoler. Jeg husker en gæst fra et event i sommer, som proklamerede, at hun blev søsyg i en robåd på Peblingesøen og i øvrigt ikke havde prøvet at sejle før. Det blæste 10-12 m/s den dag – lidt mere i pustene, men hun tog udfordringen

i stiv arm, og hun var kun kort tid på vandet, før man kunne se på hende, at det her var bestemt sjovt og udfordrende. Da hun kom i land igen, var hun blevet så begejstret for oplevelsen, at hun sagde: "Hvornår skal vi prøve det her igen?"

Der kan selvfølgelig opstå situationer, hvor en gæst ikke er så glad for blæsevejret og frivilligt er blevet i land, og det skal der også være plads til. For der er én ting som går forud for alt andet, og det er sikkerheden. Afviklingen af et event skal først og fremmest være en sikker og behagelig oplevelse for vores gæster. Der gøres meget ud af planlægningen mellem leder, dommer og skipperne, og alle er orienteret om sikkerhedsprocedurer, og der findes førstehjælpskasser i bådene.

En anden sikkerhedsfaktor er folgebåden, som jeg sejler i. Den følger nemlig bådene og kan i tilfælde af en overbordfalden, hurtigt skride til assistance. Alt omkring sikkerhed får



**Gert Hyldgaard på vej til båden med sit mandskab (foregående side)**



Tilbud til VSK-medlemmer

**Anvis en event-kunde og få 500 kr. som tak**

vores gæster at vide på briefing, så de kan føle sig sikre på vandet.

Jeg deltager, fordi jeg har lyst til at bidrage til Sejladscenterets – og dermed klubbens – succes, men jeg gør det også, fordi jeg selv får nogle rigtig gode oplevelser på vandet og synes det er sjovt at høre de forskellige besætningsoplevelser.”

#### Udfordring til mit konkurrence-gen

*Gert Hyldgaard, 52 år, medlem af VSK siden 1983. Har sejlet kapsejls i Laser- og Piratjolle, i kølbåde som Ballad og X79 samt Esse 28 og Match 28. „Jeg blev introduceret til Match 28 båden for 5 år siden, da jeg sejlede Fyn Rundt i båden sammen med initiativtageren Victor Greulich. Derfor meldte jeg mig som event-skipper, da VSKs sejladscenter slog portene op i 2006, og det har jeg aldrig fortrudt, tværtimod.*

Det var noget af en udfordring til mit konkurrencegen og ambitionsniveau pludselig at skulle ud at sejle med

en besætning, der aldrig før har været i en sejlbåd. Jeg er besjælet af en stærk vindermentalitet, men i et SailEvent drejer det sig først og fremmest om at give deltagerne en oplevelse på et niveau, som de føler sig trygge ved. Så meget desto sjovere er det at opdage, hvordan konkurrencemomentet også griber de mennesker, der oplever en kapsejls for første gang. Det er ikke nok bare at sejle en hyggelig tur på vandet, det bliver man klar over, når startproceduren går i gang. Så vil de vinde over kollegerne i nabobåden, og sker det ikke i første omgang, så skal de i hvert fald have baghjul i den næste. På den måde får jeg nogle kapsejlsoplevelser, der er helt anderledes end dem, jeg er vant til.

At være event-skipper er også en udfordring til pædagogiske evner, som jeg ikke var klar over, at jeg havde. Uanset hvilken situation vi kommer i, skal skipperen være rolig, afslappet og udstråle sikkerheden selv. Man skal lære at kommunikere på en ny måde,

det er jo trods alt gæster, der har betalt for oplevelsen, og så skal man have overskud til at tackle enhver situation: Også hvis det skulle ske, at et besætningsmedlem falder overbord.

Jeg havde en oplevelse, hvor en af gæsterne trak mig til side og sagde: De andre ved det ikke, og skal heller ikke vide det, men du bør lige være klar over, at jeg ikke kan svømme og lider af vandskræk. Det er første gang i mit liv, at jeg er ombord i en båd, og alene det at træde om bord har været grænseoverskridende for mig.

Han fik pladsen midt i cockpittet ved siden af mig og arbejdede med at passe storsejlets skøde under sejladserne. Bagefter kom han hen og gav mig et kram og sagde, at det havde været en af de største oplevelser i hans liv, og at han havde nydt hvert sekund. Så bliver man altså glad og stolt.

Ved en anden lejlighed havde jeg nogle gæster med, der var lidt oppe i årene og ikke helt mobile. Det blæste pænt, så jeg bad dem hjælpe hinanden

i vendingerne, så alle kom sikkert på til luv.

Ved en lejlighed nåede en mand ikke med op, og mens båden krængede sad han stille i læ med enden i vandkorpen. ”I bliver nødt til at give ham en hjælpende hånd,” sagde jeg til de øvrige, men uden at nogen reagerede. ”Han skal altså have en hånd for at komme op,” gentog jeg igen uden nogen reaktion. Derefter gled han stille og roligt ud over kanten, inden jeg nåede at slække ud på sejlene, så båden kunne rette sig op.

Heldigvis havde han åndsnærværelse nok til at holde fast i et skøde, så vi fik ham hurtigt trukket op, og jeg tilbød at sejle ind, så han kunne få tørt tøj på, men det afviste han og fuldførte sejladserne.

Bagefter syntes de alle sammen, det havde været en fantastisk oplevelse, fordi jeg som skipper havde håndteret situationen, som om det var en hverdagsbegivenhed. Det er det heldigvis ikke.”



## Alternativ vintertræning i det våde element

Når vejrudsigten står på kuling og snefygning, er sejlsads på Køge Bugt ikke lige det første, man tænker på som ungdomssejler. Derfor vakte det jubel, da Vallensbæk Sejlklubs ungdomsleder Thomas Degel ændrede programmet og beordrede kælkene frem.

Det blev en hæsblæsende eftermiddag med sneen sprøjtede om ørerne på sejlerne, mens de gik målrettet efter den stejleste bakke og bedst fart ned ad bakken. Lige som på vandet. I dagens anledning blev seancen sluttet med fælles æbleskiver og varm the både for sejlere og deres forældre.



## Bredt tilbud fastholder sejlerne

De seneste års målrettede strategi i ungdomsafdelingen er begyndt at bære frugt. Frafaldet er mindsket og afdelingen er inde i en god udvikling. I løbet af 2010 er der kommet to nye dygtige trænere til, og i 2011 investeres massivt i uddannelse.

Da den nu fratrådte formand Steen Hillebrecht startede i bestyrelsen for fire år siden, kom han fra posten som optimistleder. Han havde derfor en målsætning med om, at han ville kæmpe for, at VSK-ungdom igen kom tilbage på landkortet, som vi var det i 80'erne.

Det har han – i tæt samarbejde med ungdomsleder Thomas Degel – arbejdet på siden. Målet er ikke nået endnu, men udviklingen går i den rigtige retning.

Senest er det lykkedes for Thomas Degel at få tilknyttet to stærke trænere til afdelingen med Søren Bo Christiansen, der tidligere har været træner i Havnsø, og tidligere VSK-sejler Rie Christiansen (de er ikke i familie), som har været kraftcentertræner i Ålborg.

Dermed er der de bedste forudsætninger for at skabe et ungdomsmiljø, der både giver målrettet træning til kapsejlerne og hyggelige og trygge rammer til dem, der vil sejle på andre måder end om kap.

”Vi har, i den tid jeg har været ungdomsleder, ikke haft et stærkere hold af forældre og ledere, end vi har nu. Det kan man også se på de tilbud, vi har kunnet give til vores ungdomssejlere,” forklarer Thomas Degel, og uddyber:

”I samarbejde med vore naboklubber er der gennemført flere træningslejre, dels med vore egne, dygtige trænere, dels med folk vi har hentet ude fra. I sidstnævnte gruppe kan vi nævne vores bestyrelsessuppleant Kenneth Bøggild, der ellers holder til i storjolleafdelingen, der gennemførte en virkelig top-træningssession for vores Tera-sejlere.



Til den kommende sæson er der knyttet to nye trænere – Søren Bo Christiansen og her Rie Christiansen, der er tidligere VSKer.

### Storskibssejlsads

Ungdomssejlerne har i den forgangne sæson ikke kun sejlet i deres joller. Otte af dem fik virkelig prøvet kræfter med lidt større skibe, idet de deltog i et ben i Cutty Sark Tall Ship Races fra Ålborg til Kristianssand i Norge.

Ungdomssejlerne kastede sig også ud i andre kølbåde (om end noget mindre), da der var standernedhaling, idet der stillede to ungdomsbesætninger på vores Match 28 både, hvor de kæmpede indædt for at hævde sig i forhold til de voksne besætninger. Og selvom de blev slået i de fleste sejlsads, har de krævet revanche her i 2011!

I år får flere af dem da også lejlighed til at træne lidt mere i kølbådssejlsads, idet der er et hold på 13 sejlere, der starter på teorien til duelighedsbeviset i marts. Så er det meningen, at de til sommer skal tage den praktiske del.

### SFO-sejlsads

VSKs involvering i samarbejdet med Vallensbæk Kommune og Egholmskolens FO fortsætter også i 2011, om end der er drøftelser i gang om at udvide samarbejdet til andre fritidsordninger. ”Vi oplever fortsat samarbejdet om SFO-sejlsads som meget værdifuldt. Det giver os en god platform til at promovere sejlsport blandt nærområdets unge, der reagerer med udbredt interesse,” forklarer Steen Hillebrecht, der fortsat står som ankermand for projektet.

”Efter de første to års erfaringer kunne vi godt tænke os at udvide, så der kommer flere SFO'er og børn med, da vi endnu har plads til lidt flere. Så i øjeblikket er vi i gang med at udvikle brochurer og plakater, så fritidsordningerne kan få noget godt informationsmateriale til børnene og deres forældre.”

### Aktiviteter hele året

Ungdomsafdelingen holder ikke sommerferie, da juli jo tit har pragtfuldt sejlervejr. I juli havde vi 15 skolebørn fra Vallensbæk Kommune på besøg en uge. Det er en service vi yder kommunens børn, og det plejer også at kaste et par medlemmer af sig. Dette blev styret af Thomas Degel med assistance fra nogle af de ældste juniorsejlere.

Klubbens ungdomsmedlemmer har også nydt godt af endnu en fantastisk sejlerlejr i Stege i sommer, hvor 12 juniorer var af sted sammen med sejlere fra Brøndby, Hvidovre, Hundige og Køge. På denne uge sejles der lige så meget som på en hel sæson, og sejlerne kommer hjem med gode oplevelser og mange venskaber i bagagen.



**Sejlerskolechef Lennart Larsen får overrakt rorpinden af Krabbens tidligere ejere.**

## Spændende tilbud fra den topprofessionelle sejlerskole

Sejlerskolen udvider igen sine tilbud for sejlere med duelighedsbevis og lancerer tursejleruddannelsen, flotille-sejlads og langtursejlads i bådlånerklubben. Samtidig er sejlerskolechef Lennart Larsen i gang med at lægge ledelsen af sejlerskolen ud på flere skuldre.

Medlemmer, der gerne vil lære mere om sømandskab og få mere erfaring får nu et knaldgodt tilbud i VSKs sejlerskole, nemlig Tursejlerskolen, der fokuserer på sikkerhed og godt sømandskab i praksis.

”Ideen er, at vi skal have overført nogle af de 30-40 års erfaringer, som nogle af vores instruktører har, til eleverne på en enkelt sæson,” forklarer idemanden bag tilbuddet, sejlerskolechef Lennart Larsen, og fortsætter:

”Uddannelsen består af et vinterforløb – primært i marts – hvor mange af de ting, vi til sommer skal gøre i praksis forklares med billeder etc. Her kommer vi også til at tale om emner som turplanlægning og udrustning til tursejlads. Og så er der et sommerforløb, hvor vi skal træne godt sømandskab i praksis.

I duelighedsbevisforløbet lavede vi ”mand-over-bord-øvelser”. I dette her forløb skal vi træne ”mand-om-bord”. Vi skal lære forskellige metoder til, hvordan man får en voksen person om bord, hvis vedkommende ikke kan selv. Derudover skal vi arbejde med mange forskellige former for fortøjning, bådhåndtering, sejlads i hårdt vejr og meget mere.” Lennart understreger, at undervisningen både kan ske i elevernes egne både og i sejlerskolens både.

Han glæder sig i øvrigt til at komme i gang med tursejlerskolen, da han

har fornemmet, at der er mange, der ønsker at gøre sig flere erfaringer, end hvad de kunne få på det to-årige duelighedsforløb, der stadig er det vigtigste tilbud i sejlerskolen.

### Sommerferiesejlads

Et andet tilbud, Lennart glæder sig til at få mere gang i, er Bådlånerklubben. Derfor tager sejlerskolen forskellige initiativer, der skal sætte skub i aktiviteterne.

”I år vil vi sørge for, at i hvert fald vores Scampi kommer på langtur. Derfor planlægger vi at sende den af sted, så bådlåneklubbens medlemmer kan låne den i etapper på et længere togt. Det er en enestående mulighed for at komme lidt længere væk end kun til sundet eller Bøgestrømmen på den uge, man typisk lejer båden,” fortæller Lennart Larsen, og tilføjer, at det ikke er besluttet, hvor togtet skal gå hen.

”Det er op til lånerne at være med til at beslutte.”

Et andet tiltag, som rækker ud over sejlerskole og bådlånerklub, er flotille-sejlads i sommerferien.

”Vi vil i år arrangere muligheden for at sejle i flotille i perioder af sommerferien. Der er en del sejlere, der sikkert godt kunne tænke sig at følges ad med andre VSK’ere, hvilket øger trykningen og fremmer samværet. Derfor arrangerer vi i foråret et flotille-møde, hvor vi i fællesskab kan

planlægge, hvordan vi gør.”

Lennart understreger, at sejlerskolens/bådlånerklubbens både er oplagte deltagere i flotille-sejlads, og det er hans håb, at medlemmerne tager godt imod initiativet.

### Ny ledelsesstruktur

Modtageren af årets stander, Lennart Larsen, har brugt de mørke, kolde vintermåneder konstruktivt. For ud over at udvikle ovennævnte nye tilbud, har han arbejdet med at føre ledelsen af sejlerskolen videre, så der bliver flere skuldre, der skal deles om ansvaret i sejlerskolen.

”Der er mange bolde, der skal holdes i luften i en sejlerskole, og jeg har brugt en del tid på at drive skolen. Men det er ikke alle, der kan have så god tid, når jeg en dag stopper. Derfor har jeg – med inspiration fra sejlerskolen i Kerteminde – beskrevet alle de opgaver, der ligger i skolen i en drejebog. På den måde bliver det meget lettere at få flere til at være med i driften, da opgaverne nu er meget velbeskrevet,” forklarer Lennart, der er i gang med at etablere et sejlerskoleudvalg, hvor der bl.a. skal være ansvarlige båds mænd (m/k) for de fem skolebåde, ansvarlige for forskellige undervisningsmoduler etc.

Initiativet er et indirekte resultat af, at sejlerskolen sidste år – som den anden sejlerskole i Danmark – blev certificeret af Dansk Sejlunion.



**Helle Krogaard navngiver den nye skolebåd, en Scampi, der fik navnet ”Krabben”.**

## Fakta om Sejlerskolen

I 2010 var der 55 elever i sejlerskolen. Dermed var den stort set udsolgt, og alle både var på vandet stort set hver dag. Sejlerskolens nye båd ”Krabben” blev flittigt brugt. Den sejlede i alt ca. 1000 sømil – uden at have været på sommerferielangtur. En læn-gere tur blev det til: Sjælland Rundt på Indersiden, hvor den vandt sit løb. Sejlerskolen blev sidste år – som nr. 2 i DK – certificeret af Dansk Sejlunion. Samtlige sejlerskolens 806-både deltog i DM for 806’ere – med eleverne fra sejlerskolens kapsejlads hold. Sejlerskolen anvender også Match 28’erne til kapsejladskurser – specielt om onsdagen.



Tekst: Steen Roar Hillbrecht. Fotos: Peter Ambis



## VSK'eren der var sejlsportens borgmester – og hele Vallensbæks

Borgmester Kurt Hockerup havde en evne til at få folk, der ydede en indsats i foreningslivet i Vallensbæk, til at føle, deres indsats blev værdsat. Han var åben og tilgængelig, sagde aldrig nej, og hvis kommunen ikke havde mulighed for at yde støtte, gav han alligevel sin personlige opbakning langt ud over, hvad man med rimelighed kunne forvente.

Da vi i Vallensbæk Sejlklub ville starte en erhvervsklub for at skaffe midler til køb af nye skolebåde, henvendte vi os til ham, som det naturligste af verden og bad om råd. "I må godt bruge mig, hvis det kan hjælpe jer til at åbne nogle døre," sagde han. Og det gjorde det. Uden Kurt Hockerups opbakning var vi aldrig kommet igennem med hverken erhvervsklub eller senere det

sejlscenter, som en enig kommunalbestyrelse siden har støttet på fornemste vis.

Hvert år mødte Kurt op til sejlklubbens populære Pensionist-sejladser i juni. Nogle gange iklædt ulasteligt jakkesæt med borgmesterkæde, da han enten kom direkte fra et andet arrangement eller skulle af sted til et. For pensionisterne og sejlklubbens medlemmer hævdede det dagen til et højere niveau, at vores borgmester tog med ud at sejle og bagefter sang for i klubhuset til den uundværlige frokost.

Vi følte det som et klap på skulderen, når han stillede op til stort og småt og kan i dag kun beklage, at vi aldrig rigtigt fik sagt tak for den indsats. Dette være hermed gjort om end for sent.

Kurt Hockerup elskede sejlsporten og var Piratjolle-sejler i Køge Bugt lang tid før Strandparken blev en realitet. Han var medlem af vores klub gennem en årrække og virkede så frisk, dynamisk og i fremragende form. Derfor var chok'et så meget desto større, da vi erfarede hans pludselige og alt for tidlige død.

Kurt Hockerup blev indvalgt i Vallensbæk Kommunalbestyrelse 1. april 1966 og afløste Poul Hansen som borgmester i 1994. Han døde 29. marts 2010, 65 år gammel.

Æret være hans minde.

# 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...

**MERCURY**  
MerCruiser

**QUICKSILVER**



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

# Vi er også klar til at sælge din båd



Gert

Stewart

Henrik

Martin

## Tempo Bådsalg - Danmarks bedste position for en god bådhandel

Her finder du Danmarks største "handelsplads" for brugte sejl- og motorbåde, hvor mindst én båd skifter ejer hver eneste dag. Vi er klar til at sælge din båd.

Samarbejdspartner:

**Søfinans**

Ring og hør, hvad vi kan gøre for dig på tlf.: 74 37 45 50

**Tempo Bådsalg**<sup>®</sup>

Søhesten 2-3 Ishøj havn - DK-2635 Ishøj - Tel +45 4373 7395 - www.tempobaadsalg.dk





“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



Anja Olsen

Arne Larsen

Annie Nybroe

Henrik Borch

Lennart Larsen

Thomas Degel

Michael  
Bernfeld

## Vallensbæk Sejlklub

### Bestyrelsen

Formand:	Anja Olsen	51 58 79 14
Næstformand:	Arne Larsen	40 14 18 06
Kasserer:	Annie Nybroe	20 42 45 82
Sekretær/webm.:	Henrik Borch	52 18 96 92
Sejlerskole:	Lennart Larsen	21 62 86 87
Ungdomsafd.:	Thomas Degel	21 75 55 20
Kapsejlads:	Michael Bernfeld	21 22 38 82
Materiel :	Claus Iversen	40 72 81 67
Bestyrelses- medlemmer:	Claus Voight Andersen	23 25 74 76
Suppleanter:	Helle Krogaard Kenneth Bøggild	25 34 40 50

Valgt af VSK til Vallensbæk Havns bestyrelse : Henrik Borch,  
Arne Larsen, Peter Linnet, Lennart Larsen, Jens Cronval  
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

### Sejlerskolens instruktører

Helle K. Hansen, Alexander Mauthner, Bjørck Jørgensen, Bjørn Dahl, Carl Dragert, Claus Iversen, Stig Jensen, Henrik Borch, Jacob Nielsen, Jan Strange, Jesper Klitford, Johnny Thyren, Keld Jensen, Keld Nielsen, Kim Jørgensen, Lennart Larsen, Michael Munk, Michael Samsøe, Morten Kjærgaard, Ole Risager, Palle Mogensen, Poul Bøje Petersen, Preben Thorndahl, Preben Thuesen, Thomas Buus og Torben Koczulab.

### Ungdomsafdeling

Junioledere: Thomas Degel 21 75 55 20

### Kapsejladsudvalg

Michael Bernfeld, Jakob Nybroe, Claus Iversen, Claus Voight Andersen og Henrik Borch  
Klubmålere: Gert Hyldgaard

Web: Webmaster Henrik Borch  
Pressekontakt: Anja Olsen  
Græsælterne: Arne Larsen, Walther Dam Hansen og Claus Iversen

### Medlemstyper Kontingent

1 Senior	880 kr.
2 Junior under 18 år	475 kr.
3 Ægtefælle	245 kr.
4 Under uddannelse, under 25 år	475 kr.
5 Pensionist over 65 år	475 kr.
6 Familie til junior	475 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 medlemstype 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.



## Klubstanderen til Lennart Larsen

Steen Roar Hillebrecht: Modtageren af dette års stander har ikke kun gjort en særlig indsats i år. Han har været med i slutfeltet som modtager i de år, jeg har været formand. Så i år gik den ikke længere. Nu skal det være. Altid i godt humør. Altid hjælpsom, om man er nyt eller gammelt medlem, så kan man altid trække på modtagerens store ekspertise som en mand, der har hænderne skruet rigtig på. Men det er ikke kun hænderne... Hovedet fejler som regel heller ingen ting. Det kan vi se, når der sendes planer ud i god tid – alle ved hvad der skal ske hvornår. Og der er styr på det, som årets modtager kaster sig ud i. At han også er en glimrende ambassadør for klubben, skal nævnes, hvilket især mange af vores nye medlemmer kan bekræfte, idet han ofte er den første de har kontakt med. Og som sagt: Han har gjort og gør en enorm indsats for klubben, så stor at jeg til tider kan blive bekymret, om der er nogen, der tør efterfølge ham, når han engang stopper som sejlerskolechef.



**Claus Iversen**   **Claus Voight Andersen**   **Helle Krogaard**   **Kenneth Bøggild**

**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-sejklub.dk](http://www.vallensbaek-sejklub.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 eksempel: Skolebådssejlad, klubbture, kurser fra Køge Bugt Kredsen eller fra Dansk Sejlunion, leje af klubhus, tilmelding til eller skipper ved kapsejlad, jolletræning, ynglingesejlad 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.

**Leje af klubhus**  
Medlemmer af sejklubben kan leje klubhuset såfremt det ikke er optaget til klubaktiviteter. Beskrivelse af procedure og regler i forbindelse med leje findes på hjemmesiden under menupunktet "Om sejklubben".

**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.

## CG MARINE

Volvo Penta Serviceværksted

[www.cg-marine.dk](http://www.cg-marine.dk)

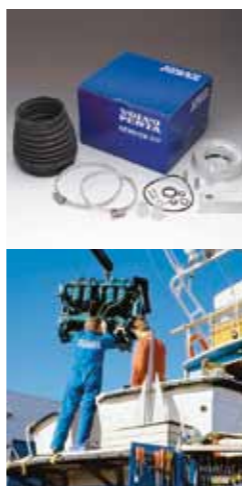


### Din lokale aut. marine forhandler tilbyder salg, service og reparation af bådmotorer.

- 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**

# Vallensbæk Kommune støtter sejlsporten og samarbejder med sejklubben og kano- og kajakklubben om det nyskabende projekt "Vandsports-fritidsordning"



# TEMPO BÅDUDSTYR

BESTILLING VIA  
POSTORDRE  
TEMPOBÅDUDSTYR



BESTILLING VIA  
INTERNET  
WWW.TEMPOBÅDUDSTYR.DK

## Skandinaviens største udvalg i bådudstyr



I butikken finder du det store udvalg i udstyr til båden, samt et stort vedligeholdelses-program til din bådmotor, Volvo, Perkins, Vetus, Mercury, BUKH og Yanmar.

Vi har et stort udvalg i det nyeste sejlerøj, støvler, sko samt redningsveste i de kendte mærker HELLY HANSEN, MUSTO, HENRI LLOYD, dubarry, SLAM, PRORAINER, SEBAGO, SECUMAR samt mange andre.



## Danmarks bedste åbningstider

Mandag - fredag: 09.00 - 17.30 . Lørdag: 09.00 - 15.00. Søndag: 10.00 - 15.00

Geminivej 2 . 2670 Greve Tlf.: 43 95 01 90

tbu@tempobaadudstyr.dk - www.tempobaadudstyr.dk