

VSK

årbog 2013



Interview med Hans Natorp:
Hvad er der i det for os?

Fuld fart frem
for jollesejlerne



Stort VSK-tema: Kvinder i sejlsporten

Sejlerskolen: 18 instruktører står parat





Vallensbæk Sejlklub

Stiftet 1958

Sekretariatet kan kontaktes på mail sekretariat@vallensbaek-sejlkub.dk Mail ekspederes mandage og onsdage indtil andet meddeles via auto-svar. Sekretariatet har telefon 43 54 70 07, men der er ikke fast kontortid. Sekretariatet er lejlighedsvist bemandedt på mandage og onsdage.

Postadresse

Vallensbæk Havnevej 1
DK-2665 Vallensbæk Strand

Mailadresse

vsk@vallensbaek-sejlkub.dk

Hjemmeside

www.vallensbaek-sejlkub.dk

CVR nr.: 77 53 10 17

Bank: Nordea
2217 5130 030 767

VSK Årbog 2013 udgives af Vallensbæk Sejlklub. Forsidefotos: Steen Roar Hillebrecht, Peter Ambs og Peter Linnet

Redaktion

Peter Ambs, Steen Roar Hillebrecht, Peter Linnet, Ole T. Steffensen, Frede Rasmussen og Erik Skipper Larsen (ansvarhavende). Annoncer: Peter Ambs, 24 88 72 97

Layout, grafisk tilrettelæggelse og produktion: Henrik Stigsen Larsen. Mailadresse: henrik@stigsen.de Website: www.stigsen.de

Tryk: Heydorn Druckeri & Verlag, Großer Sand 3, D-25436 Uetersen Website: www.heydorn-online.de

Vallensbæk Sejlklubs Sejladscenter

Postadresse: Vallensbæk Havnevej 1
DK-2665 Vallensbæk Strand
Formand: Michael Bernfeld
Daglig leder: Jørgen Tjellesen
Telefon: 43 73 23 33.
Mailadresse: jt@vssc.dk
Website: www.vssc.dk

Jo mere du ved
om Nordea,
jo større er
sandsynligheden
for, at du skifter
til os

Gør det muligt

Bliv kunde
på nordea.dk/
nykunde

Det sker i 2013	side 4
Formanden har ordet	side 5
Mænd skal lære, at kvinder kan godt selv	side 6
På land er det ok, at mænd optræder som gentlemen, men på vandet foretrækker hun fuld ligestilling	
Kvinder ombord – start rigtigt	side 9
Læs hvordan du introducerer din partner til sejlsporten	
Connie er min bedste gast	side 10
Det nytter ikke, at skipper skælder ud, hvis der kommer en lille ridse i det fine skiv	
Jeg vil sgu da have hende med	side 13
De har sejlet sammen siden 1977, og de er altid kommet hjem sammen	
Hvad er der i det for os, Hans Natorp	side 16
Vi stiller spørgsmålet til Dansk Sejlunions formand	
Der venter en betydelig pædagogisk opgave	side 20
Mogens Saigal har aflagt sit første klubregnskab	
Venner til søs i 53 år	side 22
Læs denne usædvanlige beretning om to venner, der har kendt hinanden i 53 år og haft båd sammen i 40 år	
9 skarpe spørgsmål til havnens formand	side 26
Henrik Borch har netop sluttet sit første år som formand for havnen. Vi stiller 9 skarpe spørgsmål	
Mig og vikingen på Slien	side 30
Peter Ambs mødte en ægte viking på sit sommertogt til Slien, og det er ganske vist. Så vidt han husker	
Medlemmerne har talt	side 36
De første resultater af den store brugerundersøgelse	
Sejladscenteret: Status 2006-2012	side 38
Vallensbæk Sejladscenter er en sportslig og økonomisk succes	
VSK-besætning vandt DM i Match 28	side 41
Skipper Per Braad Jensen fortæller om sejren	
Sejlerskolen bugner af spændende tilbud	side 42
Der er masser af nyheder i VSKs sejlerskole	
Sådan kommer du med til tirsdagskapsejlad	side 44
Alle deltagere mærker adrenalinen, når starten går	
Fuld fart på jollesejlerne	side 46
Jollepladsen blomstrer atter efter nogle stille år	
Værd at vide om VSK	side 49

Det sker i VSK 2013



VSK er vores fælles klub, ansvar og glæde

Kære alle. En ny sæson tager form og mange gode timer på vandet venter. Klubben blomstrer af gode aktiviteter, der allerede er sat i søen. Ungdomsafdelingens succes stiger støt, sejlerskolens drift er konsolideret, kapsejladserne afvikles professionelt og jollepladsens aktiviteter tager om sig.

Vi har en rigtig sund klub med aktive medlemmer, der bidrager til klubbens fælles bedste, hvor det er muligt. Fra administrative opgaver til praktiske sysler. I VSK giver alle en hånd med, når det er muligt - af kærlighed til klubben og fællesskabet. Og hvor der er hjerterum, er der husrum, siges det, og derfor tillader jeg mig at konkludere, at der er rigtig god plads til nye medlemmer i VSK!

Vi skal i det kommende år støtte de mange gode aktiviteter, vi allerede har, mens vi afsøger nye muligheder for at tiltrække nye medlemmer. Stadig flere går med lysten til at sejle jolle. Enten fordi de som børn har sejlet jolle, fordi de er forældre til vores unge jollesejlere, er blevet smittet af stemningen på jollepladsen eller bare er nysgerrig og har lyst til udfordringen. Det er vores kernekompetence, og jeg er sikker på, at vi har et potentiale her, som vi skal åbne vores klub for. Vi skal starte aktiviteter for voksne jollesejlere og stimulere det spirende liv på jollepladsen. Det vil styrke klubben. Det vil tiltrække ressourcer og styrke klubben.

Vores sejlscenter har overlevet krisen. Det har væ-

ret barske tider, men vi har fået afviklet nogle fantastiske events takke være opbakning fra alle med tilknytning til centeret. Og 2013 ser ud til at blive et godt år. Der er ingen tvivl om, at jo flere medlemmer vi får i klubben desto mere bliver vores tilbud eksponeret. En dynamisk stemning smitter af og får forhåbentlig også vores sejlscenter til at vokse.

Vi skal i fællesskab arbejde for, at VSK også i 2013 lever op til vores slogan "Den aktive klub". Og der er ikke langt fra ide til virkelighed, hvis man vil. Så hvis nogen går og brænder med en bæredygtig ide, og har energi til at føre den ud i livet, så kontakt bestyrelsen. VSK er vores fælles klub, vores fælles ansvar og til vores fælles glæde.

Med ønsket om en rigtig god sæson!

Anja Olsen

PS: VSK er del af et større fællesskab med titlen Dansk Sejlunion. Det betaler klubben 100 kr. for pr. medlem for at få del i. For 25 år siden var det 35 kr., så det er naturligt at spørge, om tilbuddene er blevet 3 gange så meget værd. Derfor stiller tre VSK-medlemmer i denne årbog spørgsmålet: "Hvad er der i det for os, Hans Natorp". Læs svaret fra Dansk Sejlunions formand på side 16.

Til standerhejsningen samles hvert år et stort antal medlemmer for at give den nye sæson den bedst mulige start. Her giver formand Anja Olsen de fremmødte et par ord med på vejen, og bagefter er klubben vært ved et traktament i klubhuset. Om aftenen er der fuldt hus til standerhejsningsfesten.

2013

Februar

- 23. Lørdagsundervisning i navigation
Ansvarlig: Lennart Larsen

Marts

- Onsdage Gråsælerne mødes
- 2. Lørdagsundervisning i navigation
Ansvarlig: Lennart Larsen

April

- Onsdage Gråsælerne mødes
- 28. Standerhejsning
Ansvarlig: Anja Olsen
- 30. Skippermøde om aftenkapsejladser
Ansvarlig: Køge Bugt kredsen

Maj

- 6. Sejlerskolens sæson starter
Ansvarlig: Sejlerskolen
- 7. Aftenkapsejladserne starter
Ansvarlig: Køge Bugt Kredsen
- 9. VSK Grand Prix 2013
Ansvarlig: Steen Roar Hillebrecht

Juni

- 15. Pensionistsejladser
Ansvarlig: VSK

August

- 10.-11. Nordisk mesterskab 505 joller
Ansvarlig: Kapsejladsudvalget

September

- 7. Bådnyt Sailors Cup
Ansvarlig: Brøndby Sejlklub
- ? Torm-dag i VSK
Ansvarlig: Anja Olsen
- 17. Kapsejladsernes afslutning
- 22. 30 sømil-sejladser
Ansvarlig: Køge Sejlklub

Oktober

- Onsdage Gråsælerne mødes
- 26. Standernedhaling
Ansvarlig: Anja Olsen

November

- Onsdage Gråsælerne mødes
- ? VSK vinterregatta
Ansvarlig: Kapsejladsudvalget
- 28. Generalforsamling
Ansvarlig: Anja Olsen

December

- Onsdage Gråsælerne mødes

På www.vallensbaek-sejklub.dk finder du den aktuelle ajourførte aktivitetskalender



Fællesspisning er en vigtig del af ungdomsafdelingen succes, og når vejret tillader det, spiser børn og voksne sammen udendørs. Læs mere om den hastigt voksende afdeling side 46.



VSKs gråsæler påtager sig bl.a. at vedligeholde den store standermast ved indkørslen til havnen. Her er den på vej ud af bådhallen efter endt behandling, gråsælerne ser ud til at være tilfredse med resultatet.



Årets klubmestre i Match 28 kåres i forbindelse med standernedhalingen. I 2012 blev det Gert Hyldgaard, Christian Helvig-Hansen, Jørn Ambs og Ellena Ambs-Lee.



Mænd skal lære, at kvinder kan godt selv

Det er ok, at mænd optræder som gentlemen på land, men på vandet foretrækker Helle Krogaard fuld ligestilling. Hun er et bevis på, at en enlig kvinde sagtens kan begå sig i det mandsdominerede sejlermiljø. Men der er nu ikke mange af hendes slags.

Er sejlsport en mandesport? "Overhovedet ikke," er den klare melding fra Helle Krogaard. Man kan sagtens dyrke total ligestilling mellem kønnene om bord på en sejlbåd. Hun har selvfølgelig oplevet, at mænd lige skal hjælpe den svage kvinde med at hive i skøderne eller give en hånd med ved sejlætning eller lignende. Men mændene skal lære at lade være, og så opdage, at konen godt kan selv.

Det kan være, at storsejlet bliver hevet ind lidt langsommere end ellers, da mænd som udgangspunkt har flere kræfter end kvinder, men det går jo alligevel. Helle sætter stor pris på, at mænd optræder som gentlemen på land, men på vandet foretrækker hun fuld ligestilling, og at hun får lov til at kæmpe med tingene, også når der virkelig er tryk på. Ifølge Helle drejer det om at kende sin begrænsning og så invitere til samarbejde og bistand, hvor dette er mest hensigtsmæssigt.

Helle har ikke oplevet, at der i sejlermiljøet er blevet set ned på hende, fordi hun er kvinde, heller ikke når hun bevæger sig ind i et udpræget "drengerøvmiljø", som sidste år i februar/marts måned, da hun deltog i et kursus over 3 weekender i Rungsted, hvor der blev trænet matchrace i den potente J 80'er. Deltagerne var unge friske fyre, og der var bestemt ikke mange piger, men hun blev fuldt accepteret, som den hun var. Og lærerigt var det! Under kapsejlad vil hun deltage på lige fod med drengene. Hun vil ikke kun være den, der får lov til at

holde stopuret, hun kan sagtens passe skøderne, samtidig med at hun eventuelt varetager det ansvarsfulde job med uret. Hun er heller ikke den, der råber op ved starten eller ved mærkerundingerne. Hun har lært, at det behøver man slet ikke, de rigtig gode sejlere kan sagtens få tingene til at fungere uden råben og uden at mase sig frem og alligevel levere toppræstationer.

Eneste kvindelige instruktør

Der er dog ikke så mange af Helles slags. I besætningerne på klubbens Match 28'ere er der 2 andre kvinder tilmeldt, men ellers er det udelukkende mænd. Helle forsøgte for nogle år siden at få

Helle Krogaard (bag Kirsten Ehlers): "Teknikken ved at kunne sejle, være i balance med båden og en del af det team, der driver båden frem, det twister mig."

gang i sejlads med en kvindebesætning, men det kom der ikke rigtig noget ud af. Det lyder da spændende, lød meldingen fra flere, men de mødte bare ikke op. For Helle er det nu heller ikke et mål i sig selv at være en del af en kvindebesætning, det vigtigste er at sejle med dem, der nu gerne vil sejle. Og indtil videre er hun den eneste kvindelige instruktør i klubbens sejlerekskole.

Helle Krogaard begyndte sejlervelivet som 10-11 årig i Faxe Ladeplads, hvor forældrene havde sommerhus. Hun var meget interesseret i både og det at sejle, og hun besøgte tit den lokale bådebygger. Bådebyggeren var en meget hyggelig familiefar med 6 børn, og han og Helle hyggesnakkede i værkstedet, mens hun indsnusede duftene fra træ og tovværk. Det blev til mange sejlture på Præstø Fjord sammen med bådebyggeren og altid i solskin, som hun husker det. Helle svømmer godt og har altid været tryk ved vandet, og det er fortsat livet igennem.

Som 18-19 årig oplevede hun til sin store ærgrelse, at hun begyndte at blive søsyg, når hun sejlede, og hun lagde derfor nødtvunget sejleriet på hylden og tænkte, at det var så det. Og dog! For 6 år siden var Helle med ude at sejle i en turbåd i det fynske øhav uden at blive søsyg, og "det var som at blive født på ny", fortæller hun. Hun kan også i dag godt blive små-søsyg eller få lidt kvalme, når



Kristine Roug guldmedalje

Da Kristine Roug vandt sin olympiske guldmedalje ved legene i Atlanta 1996, var hun den første danske kvinde i 48 år, der nåede øverst på sejrsskamlen. Hun var også den yngste dansker nogensinde, der har vundet guld ved et OL, og hun er fortsat den eneste kvindelige sejler, der har gjort det. Kristines sejlerkarriere varede i 10 år fra 1990 til 2000, og hun vandt i alt 3 verdensmesterskaber i Europa-jollen (1994, 1995 og 2000). Hun deltog også ved OL i Sydney 2000, hvor hun placerede sig på 10. pladsen. 8 år tidligere deltog Dorte O. Jensen ved OL også i Europa-jolle. Hun nåede en femteplads, men 12 år senere tog hun revanche i Yngling med Helle Jespersen og Christina Borregaard-Otzen. De vandt bronze-medaljerne. Danmark har endnu en bronzemedalje ved en kvindelig sejler, idet Signe Livbjerg sejlede sig ind på en flot tredjeplads ved OL i Athen 2004.

omstændighederne er til det, men det begrænser ikke længere hendes aktiviteter eller lyst til at sejle.

Da hun igen fik mod på at sejle, besluttede hun, at hun ville lære at sejle rigtigt. Med bopæl i Valby var der mange sejlkubber, der tilbød sig, men Vallensbæk Sejlklub viste sig at have den bedste hjemmeside og de bedste tilbud, så medlemskab af VSK var et helt naturligt valg for Helle. De 2 år, som sejlerskolen annoncerede med, passede hende fint, da hun gerne ville lære tingene helt fra grunden, og samtidig så hun mulighederne i at deltage i det sociale liv i sejlklubben. Efter en snak med Lennart Larsen, tidligere navnkundig leder af klubbens sejlerskole, kunne hun dog starte som 2. års elev på grund af hendes gode forkundskaber. Hun steg fra 1. dag direkte ombord i en af klubbens Match 28'ere.

"Det var vidunderligt og starten på et helt nyt sejlerliv for mig", siger Helle med begejstring i stemmen.

Fascinationen ved sejlsport

Helle fortæller, at det, der trækker hende, er at være i nærkontakt med naturen med hav, vind og bølger. Trimme sejl, justere skøder og være i aktivitet. Dagejlad eller natsejlad, begge dele har sin charme. Teknikken ved at kunne sejle, være i balance med båden, ikke nødvendigvis tæske og flå i skøderne, men småjustere og twist sejlene og i det hele taget være en del af det team, der driver båden.

Helle sejler gerne kapsejlad, ikke så meget for at vinde, men mere for at lære og blive skarpere til bådhandtering og trimning af sejlene, og hvor det her i udpræget grad gælder om at indgå i et team og få det til at fungere. På spørgsmål, om hun er blevet god til at sejle, lyder det beskedne svar fra Helle "Jeg er blevet bedre og arbejder stadig på at forbedre mig".

Hun holder af både kapsejlad og tursejlad med de forskellige oplevelser, de 2 discipliner indeholder. Kapsejlad dyrker hun for at få skærpet sanserne gennem arbejde med båden. Tursejlad på den anden side er hyggeligt, og "jeg holder meget af den ro, der indfinder sig, straks man går om

bord". Også det at sove om bord giver en særlig ro i sjælen, uanset om man ligger for anker eller er i havn.

Egen båd?

Det kunne bestemt være dejligt med egen båd, siger Helle, men hun synes, at det er for stort et arbejde, når det skal passes sammen med erhvervsarbejde, sommerhus og have. Der er simpelthen ikke timer nok til det hele. Og så spiller økonomien selvfølgelig også en rolle. Det er dyrt at være alene om en sejlbad i dag.

Derfor er det efter Helles vurdering helt ideelt at være medlem af en sejlklub som VSK med alle dens muligheder for at komme ud at sejle, både i klubbens både og i andre medlemmers både. Helle har en stille drøm om på et tidspunkt at deltage i langtursejlad, og hvis det ikke lige var på grund af begrænset tid og penge, havde hun nok allerede realiseret drømmen. Det er ikke så vigtigt for hende at krydse Atlanterhavet eller tilsvarende, men mere det at komme ud og opleve sejlad helt andre steder end i Danmark. Middelhavet eller Azoerne kunne for eksempel være rigtig dejligt at opleve fra søsiden.

Helle har en voksen datter og søn, og hun har sejlet med begge. Datteren er dog mere til basketball, hun er god til at sejle og har været med på ferietur i klubbens "Krabben" og har nydt det, men hun tænder ikke rigtigt på sejleriet. Sønnen derimod er fuldstændig bidt af sejlsporten. Også han startede med basketball, men efter ophold på basketball-efterskole var der et åbent hus arrangement i VSK, hvor Helle lokkede/pressede ham med. Han skulle i hvert fald ikke sejle, var den klare melding, men han gik dog med, mest for moderens skyld.

Og hvad skete der? Han kom om bord i en Tera jolle og blev fuldstændig bidt af det. I dag sejler han Laser jolle på højt niveau og ville gerne sejle 24/7, men foran venter en studentereksamen til sommer, og så må det vise sig, hvad han kan drive det til. "Men det er dejligt at have noget sammen med sin store søn", siger Helle med et smil.



Kvinder ombord – start rigtigt

Er det en ønskesituation: Hun nyder at styre, han nyder at slappe af.

Der findes masser af aktive kvindelige sejlere – også i Vallensbæk Sejlklub. Men desværre er det mest almindelige, at manden sejler, og at hun i bedste fald blot er med ombord. Læs her, hvordan du introducerer din partner til sejlsporten.

Det mest almindelige er, at han er den aktive sejler, og hun er med mest for at gøre ham tilpas. Eller også bliver hun i land, mens han sejler sammen med gutterne med de konsekvenser, det nu måtte have for et fælles harmonisk og lykkeligt samliv.

Men sådan behøver det ikke være, hvilket beretningerne på disse sider dokumenterer. Der findes faktisk masser af aktive kvindelige sejlere også i Vallensbæk Sejlklub, som enten er med og deltager aktivt om bord eller som sejler alene med andre, både kvindelige og mandlige besætninger.

Det gælder om at give din partner den rigtige start.

Før den nye veninde går om bord, er det vigtigt, at han gør sig klart,

hvad der særligt tiltaler ham ved at sejle, og hvorfor han ønsker at sejle sammen med netop hende. Det er også vigtigt at inddrage hende i opgaverne om bord allerede fra starten for ikke at ende i den klassiske arbejdsfordeling. Alene at være "medsejlende" sejlerkone svarer nærmest til, at man i fodbold kun får lov til at løbe ved siden af bolden, men har forbud mod at røre den!

Den rutinerede mandlige sejler må være bevidst om, at den som aldrig har været på en båd før, træder ind i en fuldstændig ny verden med et fremmed sprog under trange og usikre forhold i en urolig båd. Ubehag, usikkerhed og måske latent angst for søsyge, at falde i vandet eller at båden kæntrer kan være det, som skipper må tage hensyn til og tage alvorligt. Er

tiltroen til skipper tilstrækkelig stærk, og er der tillid til, at "farmand klarer alt, eller...?"

For at fremme tilliden er det vigtigt, at skipper optræder stille og roligt og velovervejet med forsigtige manøvrer, reber sejlene i tide og passerer sømærker i passende afstand. Han skal heller ikke overdrive beskrivelsen af nødsituationer og redningsøvelser for ikke at give indtryk af, at sejlsport er farlig. En forklaring om, at bådens krængning ikke er den indledende fase til en kæntring, kan også vise sig at være gavnlig.

Den klassiske fejl

For store ambitioner ved første sejlad er formodentlig en klassisk fejl. Gå langsomt frem og planlæg

sejladsen i samarbejde med hende og inddrag hende i opgaverne om bord allerede fra starten, også de mere krævende manøvrer som sejsætning og styring af båden.

Sproget om bord spiller en væsentlig rolle. Udpræget brug af fagudtryk kan måske give indtryk af stor kompetence hos den erfarne skipper, men hjælper bestemt ikke hos den uerfarne. Undgå ved alle afgørende situationer at bruge sømandsudtryk. Det kommer nemlig an på forståelsen, så brug hellere højre og venstre frem for styrbord og bagbord og line og reb i stedet for skøde og fald.

Det er skippers ansvar at skabe en behagelig atmosfære om bord. Sørg for, at hun ikke fryser, at hun med passende intervaller kan spise og drikke og giv hende mulighed for at benytte toilettet og sørg for, at holde båden mest muligt i ro, mens toilettet besøges. Og hvis - mod forventning - noget skulle gå galt under sejladsen, på trods af alle forberedelser og omhyggelig planlægning, så kan en lækker middag i en pæn restaurant efter havneanløb og/eller morgenmad i cockpittet i strålende sol den næste morgen være med til fjerne eventuelle dårlige indtryk fra sejladsen.

Fleksibilitet er en god ting.

Hvis partneren føler sig utilpas, så afbryd sejladsen og søg i havn. Det er bedre at gå i land efter bare 3 sømil og så spise en is på havnepromenaden end nådesløst at hænge fast i en forud fastlagt plan. De 3 sømil med en fin afslutning kan være en meget mere behagelig erindring end en lang og træls tur.

For nogen lykkes det, og så er der basis for mange fælles dejlige sejloplevelser, læs blot artiklerne på disse sider. For andre må man bare konstatere, at man nok ikke har været i stand til at følge og efterleve alle gode råd ovenfor, og så må man forsøge at få det bedste ud af den situation.

Connie er min bedste gast!

At få flere kvindelige sejlere har også noget at gøre med, hvordan stemningen er om bord, siger Connie Steffensen. Det nytter ikke noget, at skipper skælder ud, hvis der kommer en lille ridse på det fine skiv. Steffen kalder hende sin bedste gast.

Ordene i overskriften kommer med overbevisning i stemmen fra Steffen Steffensen som indledning til snakken om Connie og Steffens sejlerliv i deres båd Sola – en Larsen 28, som Steffen købte helt tilbage i 1987 og har sejlet flittigt i lige siden.

Connie var ikke med i Sola lige fra starten, hun startede med at sejle kortvarigt med i en anden båd i Ishøj, men under et klubmesterskab i Ishøj i 1989 skete der noget, og Connie og Steffen har sejlet sammen lige siden.

Er sejlsport en mandesport?

Connie kan håndtere båden uden problemer og kan også styre den ud og ind af havnen. Hun bryder sig bare ikke om det, og derfor overlader hun gerne roret til Steffen i de situationer. Connie vil derfor heller ikke sejle båden alene, det kommer ikke på tale, siger hun med overbevisning i stemmen. At sejle med andre giver hende heller ikke så meget, det er klart bedst at sejle med Steffen.

Connie er ikke enig i, at sejlsport er en mandesport. Hun medgiver, at der ikke er så mange piger, der sejler og er aktive om bord. Som en mulig forklaring siger hun, at det jo godt kan gå voldsomt for sig, man kan få blå mærker og skrammer, og ikke alle forestiller sig, hvor store bølgerne

kan være. Oveni kan det være vådt og koldt. På den anden side er der efter hendes vurdering god udfordring i sejlsporten og fede oplevelser, når man kan klare tingene ligesom i al anden (ekstrem)sport. Belønningen kommer, når man er i havn i god behold, får varmen igen og måske har vundet en kapsejlad.

På spørgsmål om, hvordan vi får flere kvindelige sejlere, siger Connie, at det nok kræver, at det bliver mere moderne at sejle igen. Det er ikke så meget in nu, som den gang, der var 2000 både til start på en Sjælland Rundt. I dag er folk mere rastløse, går til noget i en periode, og så skal der helst ske noget nyt. Flere kvindelige sejlere har ifølge Connie også noget at gøre med, hvordan stemningen er om bord. Det nytter ikke noget, hvis skipper skælder ud, hvis ungerne kommer om bord med sand mellem tærerne eller der kommer en lille ridse på det fine skiv, og så stemningen er ødelagt resten af dagen. Skipper (manden) skal også vise respekt for kvinden om bord. Er det sejlvæjr? kan være et emne til diskussion, og her nytter det ikke noget, at skipper mener, at der sagtens kan sejles, hvis konen ikke er tryk og helst vil blive i havn, indtil det bliver bedre vejr.

Det handler også om at undgå ubehagelige overraskelser. Man skal tage



Connie Steffensen føler sig helt tryk ved at sejle med Steffen. Der har de gjort siden 1989.

bestik af situationen og forholde sig til vejrmeldingerne, der i dag som regel er meget troværdige. Det med at sejle efter kun have kigget på vejrudsigten på bagsiden af en BT, kan vise sig at være en rigtig dårlig idé, er både Connie og Steffen enige om.

Som uerfaren kvindelig sejler kan man sagtens komme ud i noget, som man ikke er helt tryk ved. Men her hjælper det ifølge Connie at deltage i kapsejlad, hvor man opdager, at både båd og mandskab godt kan tåle mosten. Connie vil også gerne slå et slag for sejlernes skole, hvor man får lejlighed til at prøve det hele, hvis man nu ikke er så heldig at have en privat instruktør som Steffen.

Learning by doing

Steffen startede som optimistsejler tilbage i 1960'erne, men Connie havde

ingen nævneværdige forkundskaber i sejlads, før de begyndte at sejle sammen. Og hun lærte rigtig meget af straks fra starten at blive kastet ud på det dybe vand ved kapsejlad. Lærte det hele gennem "learning by doing".

Connie følte sig straks fra starten godt tilpas om bord på Sola. Hun var tryk ved båden og ikke mindst ved Steffen som skipper. Tingene foregik/foregår ordentligt om bord, der er en god tone, selv når det går lidt hårdt for sig under kapsejladsen. Det er et "ikke-råbe-skib" udtaler de begge. Det forhindrer dog ikke, at man godt kan diskutere og være uenige om fx taktikken under en kapsejlad, men man taler pænt til hinanden. Desuden er Steffen en god pædagog, siger Connie, han var god til at lære fra sig, så hun har aldrig følt et behov for at gå på sejlernes skole.

Kapsejlads i Sola

Connie og Steffen er med årene blevet gode til at holde fart i båden, og de vinder ofte deres løb i kapsejladserne. I år vandt de igen den gennemgående præmie ved tirsdagssejladserne i Køge Bugt, men denne gang med mindst mulig margin. Dog mest fordi de missede et par sejlads i løbet af sæsonen. Der er jo lidt "flidspræmie" over tirsdagssejladserne, siger Connie med et smil. Steffen er selvlært med hensyn til kapsejlad. Han var ikke ret god i starten, er hans egen vurdering, men ud fra devisen "det må kunne lade sig gøre" og med en vis portion stædighed er resultatet, at han er ganske god i dag. En god ven i Køge har også bidraget til kompetenceudviklingen. Gennem årene har parret fået meget mere fart i båden. De er også begge bevidste om, at det er vigtigt at holde sig



Vallensbæk-båd med kvinde-besætning

Kapsejladsbåden "Libresse" blev kendt i hele landet, da den med en besætning udelukkende bestående af kvinder med Helle Kampmann som skipper sejlede Danmark Rundt Inshore og i mange år havde den femtehurtigste tid på distancen. Båden kom til Vallensbæk Sejlklub i foråret 1993, og allerede året efter sejlede den 43 fod lange båd Danmark Rundt Inshore på 3 døgn, 20 timer og 43 minutter. Helle Kampmann og hendes skiftende besætninger af kvindelige sejlere fik også fornemme placeringer i de store kapsejladser Sjælland og Fyn Rundt.



Connie og Steffen vinder ofte i deres Larsen 28 på kapsejlsbanerne.



6 kvinder på Sejerlandsholdet

På Dansk Sejlunions landshold er der i dag 6 kvindelige sejlere. Anne-Marie Rindom sejler Laser Radial, og Henriette Kock/Lene Sommer (billedet herover) sejler 470 jolle, mens Team Melgaard med Lotte Melgaard, Tina Gramskov og Susanne Boidin satser på en karriere i Match Race.

i god fysisk form, hvilket flere ugentlige besøg i træningscenter bidrager til. Der er fuld ligestilling om bord på Sola. Dog er det sådan, at Steffen altid styrer under kapsejls. Ikke fordi han er manden om bord, men fordi han – er de begge enige om – får mere fart ud af båden end Connie. Til gengæld er det Connie, der må ned i læsiden for at trimme forsejlet og kigge efter andre både på kollisionskurs. Hvorfor? Fordi Connie vejer mindst af de to! Af samme årsag blev hun indtil for nylig altid sendt på fordækket ved spilersætning. For meget vægt på fordækket kunne jo gå hen og koste helt op til en ½ knob i fart, siger Steffen med et blink i øjet.

De er normalt 4-5 personer om bord under kapsejls, og der bliver stillet krav til alle. Connie har således fået fyret flere gaster gennem årene, fordi de ikke havde den rette indstilling til det at vinde kapsejls. Både Connie og Steffen er konkurrence-mennesker, man skal ville kæmpe for det, og det dur ikke, hvis gasterne tror, at det kun er en hyggetur med solbadning på fordækket.

Tursejls i Sola

Connie og Steffen tager hvert år på sommertur i Sola. Turen varer som

regel 2½ - 3 uger, og gennem årene har de været i Smålandsfarvandet mange gang, i Limfjorden, den svenske skærgård på Blekingesiden, Bornholm og Christiansø, Rügen og Sønderjylland for bare at nævne nogle af destinationerne. Det bliver ikke til mange weekend sejls i løbet af sæsonen, fordi båden er tømt for alt overflødig, der vejer, for ikke at give for meget vægt

Både Connie og Steffen er glade for Vallensbæk Sejlklub. De bor i nærheden af havnen og kan begge godt lide at komme i klubben og på havnen.

under kapsejlsene! Til sommerferie-turene bliver der dog installeret en køleboks med kompressor – lidt komfort skal der jo være, men vær sikker på, at den bliver fjernet, før kapsejlsene starter igen.

Også under tursejlsene går der nemt race i det, hvis de kommer i nærheden af andre både. Sejlene bliver trimmet, og det gælder om at komme

først, ikke fordi de nødvendigvis skal nå noget, men fordi det simpelthen er vigtigt for dem, at båden sejler optimalt.

Både Connie og Steffen er glade for Vallensbæk Sejlklub. De bor i nærheden af havnen og kan begge godt lide at komme i klubben og på havnen. De synes, at VSK er en aktiv sejlklub, som bl.a. driver en fin sejl-skole. Også klubbens varetægelse af tirsdagssejlsene er af høj kvalitet. Det er synd, at Team Danmark stoppede med centret i VSK, det gav en masse aktivitet, men selvfølgelig også noget uro på havnen.

De deltog i Sct. Hans festen sidste år, og det var et fint arrangement, og de har med fornøjelse altid deltaget i fastelavnsfesterne i klubben. De senere år er det ikke blevet til deltagelse i frivilligt arbejde i klubben på grund af erhvervsarbejde, men om nogle år, hvor Steffen forventer at gå på pension, vil han ikke afvise at deltage aktivt i denne del igen.

Af mangler på havnen kommer det efter nærmere overvejelse hos de to glade sejlere, at det ville være fint, hvis der var en egentlig café på havnen, hvor man kunne sidde i fred og ro og nyde lidt mad eller bare drikke en kop kaffe. Restaurant Krabben er fin, men der går man jo ikke lige ind efter en god sejls på havet, siger de begge.

Tekst Peter Linnet Fotos: Peter Linnet, Dansk Sejlunion



Maja er fra Færøerne og har sejlet siden hun var barn og aldrig været bange for havet. Her sammen med Ole.

Jeg vil sgu da ha' hende med

Børnebørnene er den eneste konkurrent til at være sammen med Ole på "Holiday", siger Maja, der er lige så glad for båden og sejleriet som manden. De har sejlet sammen siden 1977 – og er altid kommet hjem sammen.

Maja og Ole Bredal-Jensen sejler i sæsonen vandet tyndt i deres elskede "Holiday", en Beason 31. Ordene i overskriften er Oles bramfrie svar på et spørgsmål, om han aldrig kunne forestille sig at sejle af sted alene i deres båd, en dag hvor han vandrede hvileløst rundt på båden og på E-broen og lignede én, der bare trængte så meget til at komme afsted. Men de dage, Ole kommer alene på havnen, er meget få. Næsten altid kommer de sammen, han og Maja. Sejler sammen og kommer hjem sammen. Det eneste, der tilsyneladende kan stå sig i konkurrencen om at være sammen med Ole og Holiday er, når Maja kan få lov til at være sammen med børnebørnene og nu senest det første oldebarn.

Maja stammer fra Færøerne og har lige fra barnsben været vant til vand, har aldrig været bange for havet og al-

drig haft problemer med at være ude i dårligt vejr. På Færøerne var hun tit med faderen ude at fiske torsk, og de tidlige oplevelser på Færøerne har gjort, at hun i dag ikke kan undvære havet ret længe ad gangen.

Blev udlært som konditor og bådebygger

Hun kom til Danmark i 1957, da hendes far havde fået job i Kongelige Grønlandske Handel, og hvor familien efter planen skulle være flyttet til Grønland. Det blev dog aldrig til noget, og allerede som 16-årig lærte hun Ole at kende, og de har så været sammen lige siden. Ole har trådt sine barnesko i og omkring St. Vejleå og roede som 10-12 årig kajak i åen og i vandet ud for med strenge pålæg om kun at ro ud til 1. revle. Dengang var en kajak ikke en let sag af kulfiber, men noget der var bygget over spanter med lær-

red omkring og så malet. Og da gjorde det ondt både på kajak og roer, når man ramte en sten på bunden.

Oles egentlige maritime fritidsliv startede med en motorbåd, der lå i Hvidovre havn, men efter at være udlært som konditor begyndte han at arbejde på Sydkystens Bådeværft som skibsbygger, og derfra har det kun været sejlbåde på programmet.

På bådeværftet byggede Ole blandt andet TUR 84, som dengang var en pæn stor sejlbåd. I 1977 købte Maja og Ole selv en TUR 84, som Ole ap-terede. De fik bådplads i den gamle Brøndby havn, og Maja var med på sejlturene lige fra starten. De havde forinden gået til navigation sammen på aftenskole, men Maja syntes godt nok, at det hele var meget teoretisk, lige indtil de kom på vandet i deres egen båd, så faldt det hele pludselig på plads.



Hurtigst Jordan Rundt Ellen MacArthur

I en alder af 28 år blev britten Ellen MacArthur den hurtigste sejler Jordan Rundt. 7. februar 2005 sejlede hun over målstregen efter at gennemført den ensomme tur på 27.354 sømil (50.660 km) i løbet af 71 dage, 14 timer, 18 minutter og 33 sekunder i sin 24 meter lange trimaran. Det giver en gennemsnitsfart på 15,9 knob. Francis Joyon fra Frankrig havde rekorden, indtil Ellen MacArthur snuppede den, og han vandt den tilbage i 2008. Ellen MacArthur var en kendt sejler allerede før, hun indledte sit rekordforsøg, og hun blev ikke mindre berømt takket være den dokumentarfilm, der senere blev vist verden over. At det ikke er nogen større fornøjelse at sejle Jordan Rundt alene, viste sig i al tydelighed på filmen, idet Ellen MacArthur græd det meste af tiden undervejs som følge af træthed og mangel på søvn, bekymring, smerter og angst. Hun blev adlet af Dronning Elisabeth efter sin præstation og opgav sejlerkarrieren i 2010 til fordel for velgøringsarbejde.

Hurtigst rundt om Jordan i en sejlbåd har franskmanden Loick Peyron sejlet med sin 13 mand store besætning. De brugte 45 dage, 13 timer og 53 minutter.



Det var ingen tilfældighed, at drømmebåden blev en Beason 31. Dem har Ole bygget mange af.

Maja var jo som nævnt vant til havet, men var dog lidt nervøs, da det med sejl og de mange snore virkede så uvant. Men hun blev hurtigt bidt af sejleriet. Hun var med på alle funktioner om bord fra starten, ”jeg ville lære det hele og ville være med, ikke bare sidde i et hjørne og kigge på”, lyder det fra Maja.

Ole var på det tidspunkt en erfaren sejler, og han var instruktør for Maja på samme måde, som han var instruktør for mange nye sejlere i sejlklubben i Brøndby Sejlklub. På spørgsmål om, hvordan det var at blive undervist af den, man delte bord og seng med, kommer det lidt stille fra Maja ”at det var OK med Ole”, og mere er der så ikke i den del af historien!

TUR 84'eren Bonny havde familien i 5 år, og det blev til mange dejlige ferie- og weekendture sammen med deres efterhånden 3 børn. Med 5 personer om bord var pladsen dog lidt trang i Bonny, og i 1982 skiftede de til

deres nuværende Holiday. Det var helt naturligt, at det skulle være en Beason 31, for også denne bådtype byggede Ole mange af i de glade 80'ere på Sydvestens Bådeværft. De har nu haft Holiday i 30 år, og ”vi bliver ved at sejle i den, så længe vi overhovedet kan sejle”, siger de begge med overbevisning i stemmen.

Vi er altid enige

Maja og Ole planlægger og beslutter i fællesskab, hvor de skal sejle hen. ”Og vi er altid enige,” siger Ole, det er i hvert fald hans oplevelse, og Maja protesterer ikke.

Om bord er de sammen om alle opgaverne, men de har begge deres præferencer. Ole blander sig f.eks. ikke i køkkenet/pantryet, det er suverænt Majas område. Til gengæld er det Ole, der ordner ting på båden, vasker den og fylder diesel på. Når de sejler, deles de pænt om opgaverne. Maja tager også gerne vagten med eller uden

selvstyrer, når de sejler af sted på deres længere ture. De kan godt diskutere sejlføringen og om gennakeren skal blive oppe, når vinden frisker. Her er det gerne Maja, der først taler for mindre sejl, men også i sådanne situationer bliver de hurtigt enige.

Maja er med hele vejen ved klargøring af båden forår og efterår. Efter de mange år med båd har de deres faste rutiner og rollefordeling, og det er der ingen af dem, der sætter spørgsmålstegn ved. Eksempelvis er det Maja, der sætter vandlinjetape på, mens Ole bundmaler, Ole klarer fribordet, medens rengøringen inde i båden er Majas gebet.

Ole sejlede før i tiden ofte kapsejlad og var med Sjælland Rundt den gang, det var populært. Også mange andre kapsejladser er det blevet til. Men kapsejladser foregik altid som gast i andres både, hvor han blev bedt om at være med. Han nænnede ikke at bruge sin egen båd til kapsejlad, da det jo godt kan gå lidt hårdt for sig under kapsejlad, lyder det fra den gamle sejler. Maja var med til kapsejlad et par gange i en Maxi 77, hvor hun bl.a. var med til at vinde et Køge Bugt mesterskab. Det var da meget sjovt, men det at kapsejle fangede hende ikke rigtig. Måske fordi den opgave, hun fik tildelt om bord, var at pakke spileren sammen nede i den lille kahyt, mens hun lå ovenpå påhængsmotoren, der lugtede fælt af benzin.

Maja synes ikke, at sejlsport er en sport kun for mænd, og at der er noget om bord, som kvinder ikke kan eller skal blande sig i. Måske var det sådan før i tiden, men i dag oplever hun, at der er flere unge piger, der sejler, og at de ikke på nogen måde står tilbage for drengene. ”Prøv bare at tage en tur op til Skovshoved og se alle de piger, der sejler match race”.

Når der måske alligevel godt kan være noget om, at det mest er manden, der håndterer båden, og konen der mere eller mindre bekymret ser på, så kan det ifølge Maja hænge sammen med, at konerne ikke sætter sig ordentlig ind i det at sejle. De skal interessere sig for det, de skal være med, så får de også meget mere ud af det.

Det har også noget med pædagogik at gøre. Det nytter ikke, at manden presser dem med ud i halvdårligt vejr og på for lange ture. Begynd dog med nogle små korte ture i godt vejr, og så udvikler det sig forhåbentligt til, at konerne bliver mere og mere dristige, er de erfarne råd fra Maja.

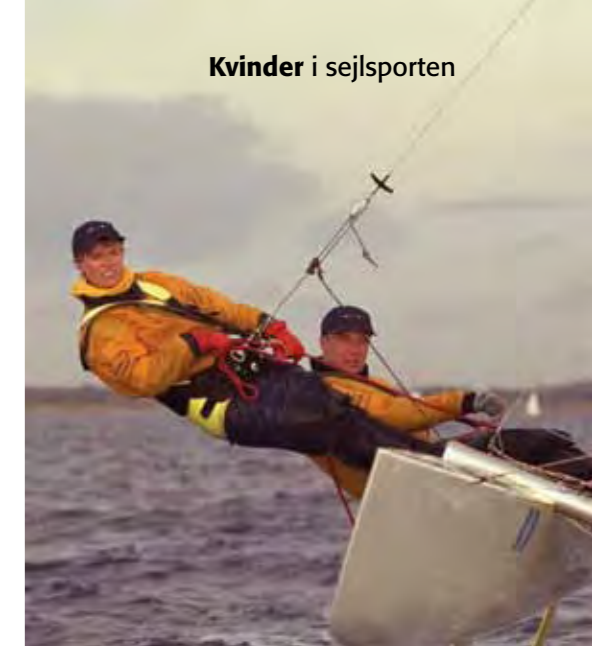
Mange sømil under kølen

Maja og Ole har ikke tal på hvor mange sømil, de sejler om året eller hvor mange, de har sejlet i alt i deres fælles sejlerliv, men mange er det med garanti blevet til. Antallet af sejlede sømil er ikke det, der tæller, det er selve sejladserne og de mange dejlige oplevelser i havn efter sejladserne, som betyder noget for dem.

Mens de gik på arbejde, havde de som regel mulighed for at holde 4 ugers samlet ferie, og hver eneste feriedag blev brugt i båden. I de seneste år som pensionister betyder tid noget andet, og de sejler af sted, lige så snart muligheden er der. De sejler typisk af sted på deres store sommertur i midten af maj og kan nemt være væk i 2 måneder, plus/minus. ”Vi elsker skærgården”, siger de, og når de et par sæsoner har sejlet med andre mål, så står den på skærgården igen. Sommerferieturene bliver planlagt i løbet af vinteren, og de prøver altid at finde på et nyt sted at sejle hen, og næste sæson går den måske til Stockholm igen eller også op langs den svenske vestkyst. Men om det bliver det ene eller det andet afgøres tit af den aktuelle vejrsigt, som bliver studeret nøje inden afrejsen. Og deres planlægning er ikke mere fast, end at hvis vinden pludselig er mere gunstig i form af en god halv vind op langs ”västkusten til Göteborg”, ja så må Stockholm vente til en anden god gang.

Den sociale side af sejlsporten

Ole og Maja kom med deres Holiday fra Brøndby til Vallensbæk havn i 1987 og har haft samme plads på E-broen i alle 25 år. På E-broen er der et fint sammenhold mellem 5-6 både, der hygger sig sammen i sejlsæsonen, og mange timer tilbringes ved grillen ved E-perlen. De har begge været med



VSK-kvinde til OL i Tornado

Vallensbæk Sejlklub har været repræsenteret ved De olympiske Lege af en kvindelig sejler. Det var i Sydney 2000, hvor Helene Raagaard-Hansen og hendes mand Stig sejlede Tornado og opnåede en 14. plads. Billetterne til OL vandt de to VSK'ere året før i 1999 ved verdensmesterskabet for bådtypen. Et VM-stævne der blev afviklet med stor succes af Vallensbæk Sejlklub.

til at bygge E-perlen, senest med isætning af vinduer, så der er mere læ for vinden. Også om vinteren mødes besætningerne fra bådene og hygger sig.

Forårsklargøringen foregår i samlet flok, hvor dagen gerne startes med fælles morgenkaffe. At søsætning og optagning ligeledes foregår i samlet flok, nævnes bare for fuldstændighedens skyld.

For Maja og Ole betyder klublivet i VSK ikke så meget, blandt andet fordi de er væk fra havnen det meste af sommeren. Når de så endelig er hjemme, er det nærmiljøet omkring E-perlen, der trækker. Før i tiden var de med til klubarrangementerne, men er det ikke så meget mere. De kunne godt forestille sig at deltage i fælles sejlture til f.eks. Skanör eller Bøgeskoven, som der blev arrangeret før i tiden, men er selv opmærksomme på, at det dels kræver, at nogen tager initiativet, dels at der så er nogen, der finder tiden til at deltage.

Vi spørger Dansk Sejlunions formand

Hvad er der i det for os, Hans Natorp?

- Hvis medlemmerne værdsætter goderne, får de rigelig valuta for kontingentet.
- Vi har ingen planer om at gå uden om klubberne og direkte til sejlerne.
- Jeg er skuffet over Regeringens umyndiggørelse af SejlerDanmark.

For 25 år siden betalte klubberne 35 kr. pr. medlem til sejlunionen, og nu er det godt 100 kr. Er tilbuddene blevet tre gange så gode?

For hver krone, der lægges i fællesskabet, får vi 6 kr. ind fra Danmarks Idræts-Forbund, sponsorpengene mv., som vi laver sejlsport for. Basalt set virker det som en indkøbsforening, hvor du får del i de goder, som et stort fællesskab giver. Man kan gøre nogle ting, som man ellers ikke ville kunne. F.eks. lave nogle favorable ordninger på forsikringer eller lægge turbøjer ud, som ikke på den måde kunne håndteres på klubplan alene. Værdsætter du den slags goder oveni, så får du meget valuta tilbage.

Havde du ikke haft Dansk Sejlunions indsats, havde du f.eks. ikke haft fornuftig bundmaling at sejle med nu. Det er et gode alle får, men hvordan ser vi os selv? Vil vi være med til at tage ansvaret for vores fritidsinteresse, så vi kan dyrke den som vi vil, eller vil vi overlade det til andre.

100 kr. er naturligvis et fund til pengene i forhold til, hvad man rent faktisk får igen på den måde. For klubberne, men også for den enkelte sejler. Det ville i høj grad være et problem for den enkelte sejler, hvis det ikke var blevet muliggjort af både klubber og Dansk Sejlunion. F.eks. styrken over for myndighederne og f.eks. sponsorer. Vi har haft en unik situation med Torm Fonden i otte år og har lige fået det forlænget igen med fire år.

Hvordan ser du generelt samspillet med klubberne?

Generelt er det godt, der hvor samspillet er, men der er også steder, hvor der ikke er et samarbejde, som jeg gerne ville have det. Der er plads til at favne bredere.

Det hænger sammen med paradigmeskiftet. Strategi-planen er produktet af den måde, vi opfatter os selv som forbrugere af den ressource, som er aller mest sparsom, netop vores fritid, og værdi er sådan et mantra omkring det. Vi er blevet langt mere bevidste om, at det vi bruger tid på, skal have værdi for os selv.

Værdi – og ikke kroner og ører, men det skal også give mening, og vi skal have det godt med det, at vi bruger tiden fornuftigt og kommer beriget ud på den anden side.

Det er nok fordi fordelene ikke er nogle direkte målbare, som lander nede i baglommen ved siden af læderet. Når man lægger 100 kr., hvor mange får man så igen? Vi er vant til, at tingene er der, vi har nogle gode klubber. Vi har en god infrastruktur omkring havnene. Vi har fået styr på farvandsafmærkninger. Også den del vi selv skal betale. Vi har fat i myndighederne. Vi er nødt til at anerkende, at for at bevare styrken i et sejlerfællesskab, der hedder Dansk Sejlunion, skal den enkelte sejler også direkte mærke, at det har en værdi og gør en forskel som individ at være medlem af det.

Det skyldes vel også, at Dansk Sejlunion mest forbindes med elitesport, og det langt fra er alle medlemmer, der dyrker disse ting?

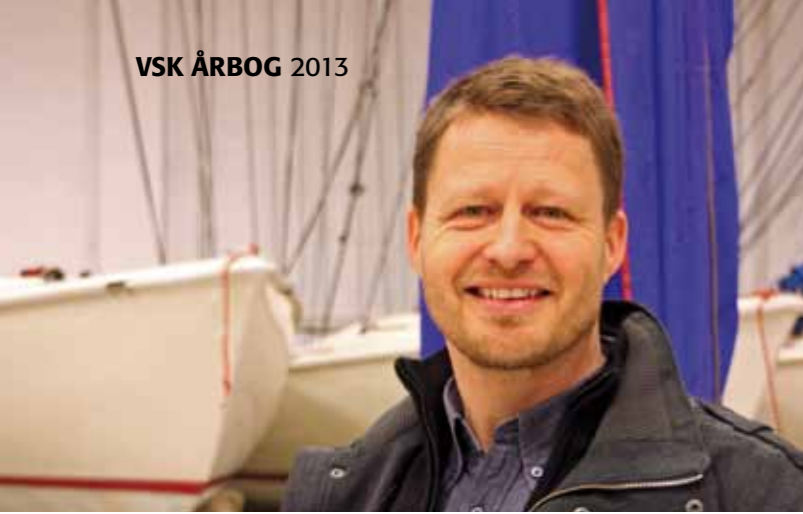
Det er det, Dansk Sejlunion hidtil har været synlig på. Dansk Sejlunion har f.eks. sit logo på ungdomssejlerne grej, der står nærmest Dansk Sejlunion tatoveret i nakken på vores sejlerlandshold, men logoet ses ikke på en dåse bundmaling, og det er ikke printet på pæle, sten i molerne eller noget som helst andet, som Dansk Sejlunion har haft med at gøre.

Men vi har da DS-vimplen.

Netop, vi har 60.000 medlemmer i sejlklubberne, hvoraf mange har båd. Hvorfor skal vi ikke vise hinanden, hvem vi er, og hvor vi er?

Hans Natorp fremhæver, at synligheden også bidrager til større indflydelse f.eks. hos myndighederne. Vi skal ikke mere i samme grad slås med fredningsmyndighederne om, hvor vi må sejle. Hvis f.eks. kiteboarderne ikke var kommet ind i „familien“, havde de haft store problemer





Mads Kolte-Olsen, 46 år, er ny generalsekretær i Dansk Sejlunion. Han kommer fra Det Danske Spejderkorps, hvor han i løbet af fem år skabte ny medlemsfremgang i det skrantende korps. Dansk Sejlunion har også ansat en breddekonsulent, Carsten Breuning, 60 år, som for alvor skal løse den højt prioriterede opgave med at give tursejlerne valuta for pengene i sejlunionen.



Peter Linnet, Peter Ambts og Frede Rasmussen interviewer Hans Natorp

Hans Natorp: 5 fordele ved medlemskab af Dansk Sejlunion

- Et stort fællesskab, der varetager sejlerens interesser
- Stærke tilbud til tursejlere, fx turbøjer, uddannelse, flotilsejlad
- Fælles ramme for kapsejlad, herunder uddannelse
- Gode tilbud gennem fælles indkøb, fx forsikring, udstyr i sejlershopp, m.m.
- Være med til at skabe en ramme for sejlsport som en sport for livet

Du finder yderligere fordele på www.sejlsport.dk

med at være rundt omkring i Køge Bugt. Nu kan alle være der – svanerne medregnet. I paradigmeskiftet, som Dansk Sejlunion er midt i, står skrevet, at der skal være sejlerfokus på alt, vi foretager os, fortsætter han. Her går vi fra at være klubbernes organisation til også at være sejlerens organisation i bred forstand. Den enkelte skal have noget ud af at melde sig ind i fællesskabet. Ikke kroner og øre, men en værditilvækst eller en leverance. Nu retter vi blikket ind igennem klubben og ud til sejlerne og ser, hvad vi kan gøre her for at bidrage til at skabe tilfredse sejlere.

Men det har intet at gøre med, at vi bypass'er klubberne og gør sejlerne til direkte medlemmer af Dansk Sejlunion. Det er ikke det, vi snakker om, men tværtimod om, at målrette leverancer af service eller produkter, som vi kan forhandle ind i fællesskabet, og som giver fordel direkte til den enkelte sejler. F.eks. forsikringer, rabatter og lignende.

I kunne ikke gøre så meget ved lovforslaget om forhøjelse af bådafgiften.

Man kan diskutere, om vi har væ-

ret langt nok fremme til at håndtere det tidsmæssigt. Der kom et lovforslag en fredag eftermiddag den 16. november med en høringsfrist til om tirsdagen. Det er ikke fair, og det er da ikke en demokratisk proces kun at give fire dage hen over en weekend til reaktioner. Men vi fik givet et høringssvar og har ligget vandret lige siden med at bearbejde sagen på alle måder.

Sejlerne udgør jo et mini-Danmark

Den politiske opbakning tyder på, at politikerne har den opfattelse, at alle sejlere er nogle rige svin. Ser vi ud over Vallensbæk Havn, så er en stor del af bådejerne pensionister og mange er mennesker med ganske almindelige indtægter. Hvad gør Dansk Sejlunion for at fjerne dette fejlagtige image?

Vi har gjort det i stor stil over for ministre og skatteordførere i Folketinget. Vi tegner et billede for dem af, hvem der egentlig er sejlere. Det viser, at det også er deres vælgere. SF's, Enhedslistens, Socialdemokratiets og radikales vælgere. Sejlerne findes hele den politiske pallet rundt i Danmark. Skærer du en skive ud af „sejler-

danmark”, så ligner den fuldstændig golf danmark, camping danmark og lalandi danmark. Der er igen forskel i normalfordelingen af det. Det skulle da lige være, hvis man skærer skærer ud ned gennem Midtjylland og rammer Herning-Ikast-egnen, hvor der er lidt længere til kysten.

Forhøjelsen er kommet frem politisk, alene fordi det kan lade sig gøre at skrue på afgiften. Så har man opbygget en argumentation om, at det er en brugerbetaling. Den argumentation er imidlertid forlængst pillet fra hinanden, og så kan vi høre fra SF og Enhedslisten, at det bare er en skat. Socialdemokratiet siger ingenting, og Radikale kigger ned i bordet, for det er jo ikke radikal politik bare at lave en skat.

Der hvor det fejler er, at sejlerne som gruppe er vant til at tage ansvar for det, vi gør. Vi ved faktisk godt, hvad vi gør, og jeg er skuffet over den umyndiggørelse, det er, at regeringen ikke tager en dialog med os. Vi vil gerne udvide vores ansvarsområde, hvis det giver mening. Men vi vil ikke bare skubbes til, fordi det lige kan lade sig gøre. Det er der opgaven ligger.

Inden Hans Natorp blev valgt til formand for Dansk Sejlunion nåede han at sejle som skipper med "Roselina", der sejler Jordan Rundt med forskellige besætninger. Her ses han i skibets gummibåd med sine to børn – fotograferet af VSKs Peter Linnet.



“Uden Lones accept gik det jo ikke.”

Der sker store omvæltninger i Dansk Sejlunion efterhånden som en ny strategiplan vedtaget i 2011 gennemføres. „Paradigmeskiftet” ynder unionens formand Hans Natorp, 48 år, med et fint ord at omtale dette gennemgribende serviceeftersyn af den gamle organisations idéset, tænke måde og arbejdsform, som han har været med til at udarbejde og nu er ansvarlig for at gennemføre som ny formand fra foråret 2010.

Siden er meget sket. Dan Ibsen, generalsekretær gennem mange år, er trådt et skridt tilbage for at give plads for en yngre. Mads Kolte-Olsen, 46 år, er klar til at tage fat på udfordringen. Han kommer fra Det Danske Spejderkorps, hvor han i løbet af fem år skabte ny medlemsfremgang i det skrantende korps. Dansk Sejlunion har for nylig også ansat en breddekonsulent, Carsten Breuning, 60 år, som for alvor skal løse den højt prioriterede opgave med at give tursejlerne valuta for pengene i sejlunionen.

Som valgt til formandsposten er Hans Natorp principielt ulønnet, men han har alligevel til tider måttet arbejde mere end fuldtid med at løse opgaverne i DS. Han har indstillet sin selvstændige virksomhed i IT- og Telekommunikation, og mener, at intet firma ville acceptere de krav om særligt fleksible arbejdstider, som ville være nødvendige som ansvarlig for den fornyelse af sejlunionen, han brænder så stærkt og ambitiøst for.

Han er siden generalforsamlingen i 2011 blevet delvist kompenseret for de opgaver, der er ud over det normale bestyrelsesarbejde og som også ligger i normal arbejdstid.

Hvorfor er du ikke ansat, når du er fuldtids?

Jeg har været engageret fuldtids, næsten siden jeg blev valgt til formand, men det bliver ikke med mig, man laver en ansættelse af en formand. Jeg synes dog, at det ville være på sin plads, at man honorerede formandsposten med et særligt honorar og evt. også bestyrelsesmedlemmer for de krav, der følger med at sidde i spidsen. De er store – både kompetence- og ledelsesmæssigt.

Har du penge på kistebunden, siden du har råd til det?

Jeg er i dag kun forpligtet over for min egen tid og min familie. Jeg har brugt det, der var på kistebunden, men jeg har en hustru, som har et fornuftigt job. Vi har taget en prioritering om, at vi nu løser denne opgave, og det er „vi”. Hvis jeg ikke havde haft Lone, som siger, at det er OK, kunne det ikke lade sig gøre. Men en anden ting er, om vi som fællesskab kan være tjent med, at nogen må tage sådan en prioritering?

Hvor længe vil din hustru stå model til det?

Når paradigmeskiftet og den nye generalsekretær er på plads i sejlunionen, så bliver arbejdspresset også taget af mig. Så får jeg tid til at gå ud og tjene nogle penge igen, men lige nu kan det ikke lade sig gøre. Jeg tog orlov fra mit arbejde et par måneder hen over sidste vinter, og jeg var på halv tid det første halvår, efter jeg kom tilbage. Siden juni har jeg ikke haft nogen arbejdsmæssige forpligtelser rent erhvervmæssigt.

Manden på pengekasen: Mogens Saigal, 53 år

"Der venter en betydelig pædagogisk opgave på mig"

Klubbens kassefører har aflagt sit første regnskab og løfter sløret for nogle af sine tanker om klubbens økonomi. Her uddyber han sine synspunkter og fortæller om sig selv.

Mogens Saigal modtog klubstanderen på generalforsamlingen som anerkendelse af hans indsats for klubben. Læs formandens motivering på side 50.

Jeg føler, der ligger en betydelig pædagogisk opgave foran mig, siger Mogens Saigal, der blev valgt som ny kasserer på generalforsamlingen i 2011, og her i november aflagde sit første årsregnskab. Samtidig løftede han sløret for nogle af de erfaringer, han har gjort i det forløbne år, og hvilke tanker han i dag gør sig om VSKs generelle økonomiske situation.

"Først og fremmest kom det bag på mig, hvor meget andet end sejlsport det handler om i Vallensbæk Sejlklub. Vi har jo et kæmpe aktivitetsprogram, som det kræver mange penge at drive, og jeg er blevet dybt imponeret af den entusiasme, hvormed de frivillige ledere går til opgaven. Uden deres indsats ville det slet ikke kunne lade sig gøre at holde det høje niveau.

Samtidig er jeg helt på det rene med, at der gælder andre vilkår i det frivillige foreningsliv end dem jeg kender fra mit civile liv. Medlemmerne vil gerne yde, så længe det er sjovt og udstyret og forholdene i øvrigt er i orden. Frem for alt må vilkårene ikke føles bureaukratiske, så bliver det for surt.

Medlemmerne brænder for aktiviteterne i de udvalg, hvor de er engagerede, kapsejls, sejlere, ungdomsafdeling, festudvalg og hvad vi ellers har af udvalg, men af og til kniber det med forståelsen for helheden. Det kommer for eksempel til udtryk ved, at de indtægter, som genereret inden for de enkelte områder, betragtes som udvalgets og ikke en del af den fælles kasse. Jeg ser det derfor som en meget vigtig del af mit job at få alle til at acceptere, at vi har et fælles ansvar for økonomien i hele klubben."

Vi driver jo et mindre rederi

På generalforsamlingen sagde du også, at du ser nogle grundlæggende risici i Klubbens økonomi.

"De senere år har vi fået store udgifter som for eksempel den nødvendige restaurering af klubhusets facade og vedligeholdelse og drift af bygninger samt et ikke ubetydeligt antal både. VSK driver faktisk et mindre rederi. Indtil vi optog lånet for at kunne restaurere klubhuset havde vi et årligt

driftsoverskud i regnskabet, nu går det til at forrente og afdrage lånet, og dermed er vi blevet sårbare over for økonomiske udsving – for eksempel hvis renten stiger. Finansieringen sker via en kassekredit med en rente, der ligger væsentligt over den almindelige kreditforeningsrente. Der er altså stor forskel på at betale 8% kontra 2-3%. Derfor må vi se, om der ikke findes andre finansieringsmuligheder.

Psykologisk kan det også være vanskeligt at forstå, når der i perioder er måske en million kroner op til låneloftet på kreditten, at det alligevel kan være svært at få et ja til en ekstrabevilling på nogle tusinde kroner. Det er ikke alle, der skelner mellem klubbens likviditet og regnskabet.

Bygninger og både koster 700.000 kr.

Den største bidragsyder til vores indtægter er i dag Restaurant Krabben, men forpagtningsafgiften er jo ikke ren netto, for ombygningen af Krabben i 2002 skal også forrentes og bygningen vedligeholdes. Der er nok ikke så mange medlemmer, der gør sig klart, at vi har omkostninger på over 300.000 kr. om året til bygninger og næsten 400.000 kr. til klubbens både – store som små."

Et forretningsudvalget bestående af formand Anja Olsen, næstformand Kenneth Bøggild og dig som kasserer er blevet etableret i årets løb. Hvad er formålet?

"Vi ønsker at uddelegere et større ansvar for klubbens aktiviteter til de enkelte udvalg. I stedet for at hvert bestyrelsesmedlem har sit eget område, som bliver afrapporteret på bestyrelsesmøderne, har de nu hver deres udvalg med et budget og handlefrihed inden for dette. Vi skal altså ikke lænere på bestyrelsesmøderne diskutere, om et udvalg må indkøbe nødvendigt udstyr, det klarer udvalgene selv. Til gengæld forventer vi, at de holder sig inden for rammerne af det budgetrede – og her er det så op til forretningsudvalget at skærpe disciplinen, så mange mindre og tilsyneladende ubetydelige overskridelser ikke til sidst resulterer i store ubehagelige

overraskelser i det endelige regnskab.

Det er også en del af den pædagogiske opgave."

Indisk far og dansk mor

Mogens Saigals medlemskab af VSK er resultatet af den satsning på sejlerskolen, som klubben gjorde først i nullerne. Som ung ville han gerne være sømand, men hans indiske far mente, det ville være klogt med en anden uddannelse først, og så blev han elektronikingeniør. Først mange år senere fik en af instruktørerne på sejlerskolen Alex Mauthner ham med på den 2-årige uddannelse, og så var han solgt. I dag sejler han kapsejls som gast, når chancen byder sig, og hver tirsdag i sæsonen er afsat til aftenkapsejls med lederen af ungdomsafdelingen Søren Christiansen, der også var manden, der opfordrede ham til at træde ind i bestyrelsen i 2011.

Selv har han ikke båd og ingen planer om at købe en. Hans hustru og tre døtre på henholdsvis 21, 17 og 15 år er absolut ikke til sejlsport, men rider i stedet. Sidste år indgik han dog et kompromis med hustruen og den yngste datter. Mogens tog med på rideferie til Rømø og red bl.a. øen rundt på en enkelt dag, mod at de næste sommer tager med ud at sejle. Forhåbentlig går det godt.

Mogens mor er dansk, forældrene mødte hinanden i England, og da de var blevet gift flyttede de til New Delhi, men siden sit 3. år har han boet i Danmark. Efter ingeniøruddannelsen fik han en række jobs i telebranchen, bl.a. 4 år i Telia, hvor han havde ansvaret for selskabets mobilnet og kundeservice. Senere blev han teknisk chef i det franske Mobilix' forsøg på at etablere sig i Danmark. De seneste godt 7 år har han haft en ledende stilling i Nokias københavnske afdeling, som på sit højeste beskæftigede over 1000 ingeniører. Da Nokia besluttede at nedlægge afdelingen, blev han bedt om at være med til afviklingen, og som en af de sidste fratrådte han i sommer. Siden har han beskæftiget sig med at finde et nyt job – og varetage økonomien i Vallensbæk Sejlklub. Og det gør han jo ganske godt.

Venner til søs i 53 år

Pensioneringen har intensiveret sejlerlivet for de to VSKere Ole Sahl og Ebbe Valentin Jørgensen, der har haft "guldbryllup" til søs: "Vi fortsætter til vi bliver 80 år." Læs denne usædvanlige beretning om to venner, der har haft båd sammen i 40 år.

Sæsonen 2012 afsluttes med maner. Efter en nøje vurdering af vindmulighederne ud og hjem bliver det til en firedages tur i Øresund med Hornbæk som vendepunkt i sidste uge af oktober. De sejler af sted om mandagen og vender tilbage om torsdagen. Masten skal af i week-enden, og tirsdag den 30. oktober skal båden op.

En dejlig efterårstur bliver det til med god vind både ud og hjem. Dog byder den på hårdt kryds med 10-12 m/s fra sydbøjen ved Amager og det sidste stykke hjem til Vallensbæk Havn. Ole og Ebbe bruger kun motoren det sidste stykke af indsejlingen i havnen ved hjemkomsten.

De to har kendt hinanden endnu længere end de 40 år, de indtil videre har haft sejlbåd sammen, og det har udviklet sig til et usædvanligt og godt venskab på tværs af familie- og arbejdsliv gennem årene. De stammer begge fra Præstø, hvor de som børn og unge har sejlet fjorden tynd i deres begynderbåde. Deres sejladsamvær startede allerede omkring 1960 - altså for 53 år siden. Ole lagde på det tidspunkt ud med en gammel slæbejolle, som han havde erhvervet efter at have besnakkert faderen til et lån på 350 kr. Primitivt var det med et lagenlignende sejl og bådens manglende evne til at stagvende. Men på vandet kom de da, og senere kom der andre både og mere fart på.

Sejlkлубben havde en sejlerskole. Drengene blev grundigt indviet i kunsten at føre båd og sejl på spidsgatteren „Vi-Vil”, som de navnkundige konstruktører Knud og Bjørn Olsen havde bygget, og som efter at have

udtjent sin sejltid endte på lystbådmu-seet på Tåsinge. En meget velsejlende båd, som man også blev meget våd af at krydse fjorden i, bemærker de to de tidligere elever.

Bådbyggeri

Ebbe var i tømrerlære og byggede OK-jolle sammen med tre andre interesserede. Det skete med velvillig hjælp fra Bernhard Hansen, som havde et lille værksted og bådebyggeri på havnen. Det var den tids uautoriserede fritidshjem, og han blev med sin store hjælpsomhed og evne til at skaffe

I sommerferien delte de sejltiden de første år. Hvert ægtepar sejlede for sig i to-tre uger og skiftede undervejs.

materiale en vigtig institution for alle de sejlerglade drenge, der tilbragte det meste af fritiden med at sejle og rode med både.

Samtidig havde Oles far endnu engang forbarmet sig så meget, at en piratjolle afløste Oles udtjente slæbejolle. Den var lige så våd at sejle som skolebåden, men gav Ole og Ebbe helt nye muligheder. Med Ebbes ord kendte de hurtigt Bøgestrømmen som deres egen bukselomme - altså også i mørke.

De sejlede f.eks. til bal lørdag aften i Stege og hjem igen eller aflagde Nyord besøg, og langture kunne den

populære og hurtigsejlende jolle også klare. Den længste tur gik til Rantzau-minde ved Svendborg og varede en uge frem og tilbage. De overnattede i medbragt telt på stranden bl.a. på Vejro og Agersø.

Søkort over farvandene var med på turen, men navigationen var vanskelig på grund af uventet stor deviation forårsaget af de medbragte teltstænger. De unge fjordsejlere tog en kort stund ufrivilligt ophold på et af de rev og grunde, man skal undgå mellem Langeland og Fyn. Da de senere i fællesskab erhvervede en 22-fods båd, „Hera”, var der bedre plads til kompasset.

Fælles båd

Bådkøbet kom, da de samtidig var færdige med at studere i København, Ebbe som teknikumingeniør og Ole som civilingeniør. En del populære både til overkommelig pris blev afprøvet, men valget faldt på en svensk Ohlson 22, som Ebbe havde set starte i Sjælland Rundt. Båden passede dem særlig godt, fordi den gav en god jollefornemmelse, som de satte pris på.

Da en kollegas genbo havde en til salg, slog de til. Det var i 1973, og den havde sit hjemsted i Helsingør, som forekom de to unge fritidssejlere at være et vanskeligt sted med den voldsomme færge- og storskibstrafik. Løsningen på dette problem blev flytning til en behagelig og sikker svajeplass ved Roskilde havn. Den blev udgangspunktet for en lang årrækkes kortere og længere sejlads, og dermed blev det gode venskab også til et familieprojekt, da begge blev gift og børn efterhånden kom til.



Den unge Ebbe Valentin Jørgensen ved roret til højre tog billedet til venstre af Ole Sahl mellem Mogens Sørensen og Niels Bøje Hansen i Præstø Sejlklubs skolebåd, spidsgatteren "Vi-Vil".





Den svenske Ohlson 22 "Hera" blev for 3 år siden udskiftet med en Ohlson 29, som de to venner her stolt viser frem.

Ebbe og Ole slutter altid sæsonen med maner. En 3-4 dages tur afhængig af vindretningen.

Bådskiftet skal ses i sammenhæng med, at de to ivrige tursejlere var tæt på pensionsalderen, og at der dermed vil blive mere tid til at sejle. Ole tilsluttede sig som den første pensionisternes række, og Ebbe er netop fulgt efter.

Mere fart med "Pelikan"

Den nye båd med navnet „Pelikan“ har allerede betydet en intensivning af det hidtidige sejladsmonster, fortæller de. Der er desuden en meget betydelig forskel på at sejle med gennemsnitligt fem knob kontra de tre, som de har måttet nøjes med gennem alle årene i 22'eren. Det har gjort det lettere at nå fjerne mål uden at ankre op undervejs. De har f.eks. været rundt om Møn et par gange og et par gange sejlet til Vordingborg, og i sommer gik turen rundt om Sjælland, Samsø og Fyn og hjem gennem Smålandshavet på 10 dage. De vender gerne tilbage til de velkendte steder fra ungdomstiden.

De er enige om, at de aldrig bliver trætte af at sejle tursejlad, som de har dyrket i så mange år sammen. For dem har det betydet et langt og usædvanligt godt og tæt venskab, ligesom især turene med børnene i 22'eren, har givet mange dejlige minder. Det er en fornøjelse for dem at være sammen og at passe båden, og nu de har fået en ny båd, ja så kan de nok fortsætte til de bliver 80 år, skønner de, og håber på, at børnebørnene snart melder sig til sommersejladser mv.

De inkarnerede fjordsejlere fra Præstø husker begge Roskilde Fjord som det herlige og perfekte farvand at sejle ture i.

Hundredevis af både lå for anker i de gode sommernætter, naturen var smuk, og bølgerne nåede ikke de store højder, selv om vinden også kunne være barsk. Et behageligt sted at nyde sejlerlivet for de to ægtepar, som hver især udvidede til familier med to børn hver. Ole og Ruth fik en pige og en dreng, mens Ebbe og Karen fik to piger.

I sommerferien delte de sejltiden de første år. Hvert ægtepar sejlede for sig i to-tre uger og skiftede undervejs, og her kunne båden fra Roskilde nå så fjerne mål som Dyvig ved Als og Skanør på Falsterbo. For Ruths vedkommende sluttede det, da hun og Ole fik det første barn, mens Ebbes Karen var mere standhaftig.

Unge gaster

Sommerturene blev imidlertid senere noget særligt for børnene med den lille Ohlson-båd. Da de blev store nok, kom de ældste med i den uge, som mændenes sommertur varede. En fra hver familie. Senere blev det de yngstes tur til at deltage i de spejderagtige togter, som gav nogle gode oplevelser. Fra Roskilde kunne de ikke blot nå Isefjorden rundt, men fjernere vendepunkter som Anholt, Ebeltoft, Hallands Väderö i Sverige og f.eks. Sejerø var opnåelige på den sparsomme uges tid, der var til rådighed. Det var hyggeligt, børnene kom lidt væk fra mødrene, og det var fædrenes indtryk, at de kunne lide det, selv om søsygen havde det med at melde sig en gang imellem. De har mange gode minder fra disse sommerture, som fortsatte en lang årrække. Børnene synets, at det var hyggeligt at komme

afsted med fædrene trods risiko for søsyge, og endskønt de efterhånden også fik deres egne interesser.

4-5 gange sejlede de to venner Sjælland Rundt med „Hera“, hvor de i 1978 vandt 2. præmie i deres løb - løb 67, og båden sejlede så godt, at de også opnåede pæne placeringer overalt.

”Vi sejlede en gang fra en spækhugger,” funderer Ebbe tankefuldt om disse triumfer.

Allerede den gang havde de to for vane at slutte sæsonen med maner med en tur af flere dages varighed, og én gang var Anholt vendepunktet for den sidste efterårssejlad.

De behagelige sejladser i Roskilde fjord fik også en ende. Det gik ellers så godt med at ligge for svaj ud for Roskilde havn. Når grejet var i orden, lå bådene meget sikkert. Der var desværre store problemer med mågeklatter, men det var heldigvis kun halvdelen af

sæsonen. Så skulle havnen udbygges, og udvidelsen gik bl.a. ud over området med de gode svajeplasser.

Fra Roskilde fjord til Vallensbæk

Ebbe boede i Herlev, og Ole var flyttet til Vallensbæk, og de blev enige om at få en plads i Vallensbæk Havn, som de kendte i forvejen. Det skete i 1999 og medførte, at „Hera“ kom til at sejle i nye farvande, hvoraf en del var gammelkendte steder for de to bådejere. Den elskede Ohlson 22 med de værdsatte jolleegenskaber holdt de endnu en årrække, men for snart tre år siden blev den skiftet ud til fordel for, ja gæt engang: en ældre svensk Ohlson 29 med fin ståhøjde, mere plads og komfort om læ, herunder en indenbordsmotor, som den veltjente forgænger ikke kunne byde på.

”Vi kan lide at sejle, når der er god vind, og vi bruger motoren så lidt

som overhovedet muligt,” siger Ole og Ebbe tilføjer: ”Der var ikke plads til meget i en 22'er, og derfor har vi også forsøgt at holde det primitivt, hvad udstyr angår. Vi har gennem mange år klaret os uden GPS, men da vi en dag på en af vore ture pludselig ikke kunne finde tonden, der markerer indsejlingen til Bøgestrømmen, blev vi enige om, at det nu var på tide at anskaffe en. En håndholdt.”

Sæsonerne igennem har de hygget sig med sejlture et par aftener om ugen efter fyraften og haft madpakken med. Derudover tager de nogle ture af flere dages varighed, når det kan lade sig gøre - i stil med Hornbæk-turen, som afsluttede sæsonen 2012.

”Vi sætter en ære i ikke at planlægge noget og i vidt omfang at lade vejret bestemme, men dog ikke mere end, at vi skal kunne komme hjem igen,” fortæller Ole.



VSK-interview med Henrik Borch

9 skarpe spørgsmål til havnens formand



Henrik Borch tiltrådte i marts 2012 midt i en kompliceret tid for Vallensbæk Havn. Nu et år efter stiller vi ham 9 skarpe spørgsmål om havnens tilstand – og Henrik svarer med sin karakteristiske åbenhjertighed.

1 *Hvordan har havnen det lige nu?*
2012 har været udfordrende – ikke mindst for havnens økonomi – og der er nogle væsentlige faktorer, der spiller ind. Først og fremmest er lystbådehavnene i Danmark ramt af generel tilbagegang på belægningen – en tilbagegang som er afspejlet i den økonomiske krise, som har været over os de seneste år.

Havnen har 628 pladser, og i 2009 havde vi en belægning på godt 96%, idet vi havde 606 indskydere. Desværre er det gået ned ad bakke siden da. I oktober 2010, da budgettet for 2012 skulle fastlægges, var vi 585 indskydere. Senere i foråret 2012, da der skulle udskrives kontingenter, var antallet dalet til 563.

I dag er vi 548 indskydere – det vil sige en belægning på 87%. Hvis denne tendens fortsætter, er der risiko for, at vi efter sommerferien 2013 nærmer os kun 500 indskydere.

2 *Vil kontingent og gebyrer stige?*
Vi fokuserer meget på vores omkostninger for at holde dem så lave som muligt. På trods af vigende indtægter imødeser vi et positivt resultat for 2012, idet vi i 2011 hensatte 400.000 kr. til kendte investeringer i 2012. Det drejer sig om 100.000 kr. til ombygning og istandsættelse af Havnecafeen, 100.000 kr. til opgradering af el-anlægget på Muslingen og 200.000 kr. til nye kloakpumper.

Vi har fortsat fokus på den største udgiftspost, nemlig lønninger, men også en rationalisering af driften betyder, at vi i 2013 kan holde en fornuftig balance, med et budgetteret overskud på små 100.000 kr. Budgettet for 2013 er tilrettelagt med et konservativt syn på udviklingen af vores belægning, og vi har således taget udgangspunkt i 510 besatte pladser.

Desværre kan vi ikke fastholde de kontingentsatser, vi havde i 2012. Vi er

nødt til at lade dem stige omkring 3% på alle pladskategorier for at imødegå den faldende efterspørgsel på havnepladser, samtidig med, at vi fortsat har stort set samme omkostninger på at drive og vedligeholde havnen.

3 *Hvordan ser du havnens administration i fremtiden?*

Tommy Nordfalk går på pension i foråret 2013 og stopper således den 8. marts. Vi har ansat Jesper Lund til at afløse Tommy, og Jesper startede allerede 1. februar 2013, så der er en overgangsordning, hvor opgaver og igangværende aktiviteter kan overdrages. Jesper er uddannet skov- og landskabsfagtekniker og har de seneste godt 11 år været selvstændig skoventrepreneur. Han har således både administrativ og praktisk erfaring og skal stå for både den daglige bogføring, lønadministration og også deltage i de praktiske opgaver på havnen,

i samarbejde med Jan Ernst og Brian. Jesper bor i Brøndby og færdes ofte på havnen og er derfor ganske godt bekendt med havnen og dens indretning.

Med hensyn til krankørsel, så forholder det sig sådan, at kontrakten med Jan Marcussen er udløbet den 15. november 2012. Jan Ernst skal på krankursus i januar måned og vil således blive havnens nye kranfører. Jan Ernst vil, som ny-uddannet kranfører, som udgangspunkt håndtere mindre og mellemstore fartøjer. De største fartøjer og dem med vanskelig placering som kræver erfaring med kranen, vil vi få ekstern assistance til at køre.

Det er bestyrelsens opfattelse og forhåbning, at den nye leder af havnen – Jesper Lund – sammen med Jan Ernst og Brian er den ideelle og mest økonomiske besætning vi kan have i havnen.

Vi har stadig brug for ekstern assistance til revision og visse tekniske installationer og skulle det blive nødvendigt, har vi kontakt til ekstern kontorassistance, som kender opgaver og rutiner på kontoret, som kan tilkalles med kort varsel.

4 *Kommer der en ny løsning af bådhandteringen?*

Bådhandtering er et emne som tages op med jævne mellemrum af forskellige bestyrelser. Jeg har også selv været med til at bære et forslag frem, om ny og moderne bådhandtering, med effektiv stabling og lagring af stativer samt en forenklet og mindre farlig landtransport af fartøjerne. Men der mangler moden i forhold til et sådant skifte, og vi har for tiden heller ikke midler til at etablere en fornuftig finansiering af et sådant system.

Der er også andre faktorer, som påvirker processen med ny bådhandtering. Kranen er teknisk solid og har mange års levetid endnu. Det er rigtigt, at der er reparationer på kranen, men det at kranen er ude af drift og til service, betyder ikke altid, at det er alvorligt. I denne sæson har vi haft en del kvaler med et partikelfilter, men der forventes en holdbar løsning etableret inden sæsonen starter i 2013. På mange områder er selve motoren, hydraulikken og karosseriet bygget vel-dimensioneret og det fungerer godt, så bestyrelsen er ikke umiddelbart

nervøs for, at kranen pludselig stopper og ikke vil fungere mere.

En anden faktor er, at vores kran er meget fleksibel og kan komme ind i alle kroge af havnen. Det kan til tider være en udfordring, idet infrastrukturen på land ikke er optimeret til at have både stående på en måde, som de moderne bådhandteringssystemer stiller krav til. Vi er i stand til at pakke bådene på landarealerne på en måde som gør, at vi med de kvadratmeter, vi nu har, vil kunne have flere både på land, ved at benytte vores nuværende kran, end ved at benytte et af de nye moderne bådhandteringssystemer.

5 *Klarer vi havnens fremtidige vedligeholdelse?*

Havnen har efterhånden nået en alder, hvor alderen kan ses. Der skal gribes ind nu med forebyggende vedligeholdelse, så vi kan holde styr på, hvornår hvilke elementer af havnen skal forbedres eller udskiftes. Ved at igangsætte den forebyggende vedligeholdelse så tidligt som muligt, får vi et overblik over tingenes tilstand, og kan dermed lave en prioritering af de fremtidige investeringer i havnean-



Havnens kranfører Jan Marcussen sluttede sit mangeårige virke, da sidste båd var taget op 15. november. Han blev takket af ved en reception i VSKs klubhus.

Havnens nye havnefoged Jesper Lund er uddannet skov- og landskabsfagtekniker og har i 11 år haft sit eget firma. Han bor tæt på havnen og er et kendt ansigt af mange fra sin færden på området.



Havnens formand Henrik Borch er særdeles aktiv i klublivet bl.a. på dommerbåden "Spring" ved aftenkapsejladser og stævner samt eventsejladser.

Om Henrik Borch. Alder 48 år, gift med Helle. Børn: Datteren Mette (20 år).

lægget. Tilsandingen af indsejlingen er et resultat af, at sandflugten fra Brøndby mod Vallensbæk har gjort stranden bredere helt inde ved det nordlige molehoved.

Det betyder, at sandet nemmere kan "søge tilflugt" i den udgravede rende, som vi får uddybet efterhånden hvert år nu. Da stranden lå længere tilbage, kunne dybden i indsejlingen bevares, idet sandflugten stoppede på stranden. Havnen deler omkostningerne til uddybningen ligeligt med Ishøj Havn.

Vi har startet en dialog med entreprenørvirksomheden NCC, som kan være interesseret i at uddybe indsejlingen for os og sejle sandet til nyttiggørelse, i stedet for at klappe det af ude i Køge Bugt. Kan der opnås tilladelse til dette, vil vi fremover kunne holde dybden i indsejlingen for en væsentlig lavere pris, end vi har betalt hidtil. Vi har i skrivende stund ansøgning inde hos Miljøministeriet.

6 *Hvordan stopper vi faldet i antal indskydere?*

Fra havnenes fællesorganisation FLID er signalet klart; det er ikke kun Vallensbæk Havn, der har svære tider som lystbådehavn. Mange andre havne landet over lider under faldende antal solgte/udlejede pladser. FLID har fokus på udfordringen og ved at lancere nogle online services, herunder bådplads-portalen, www.findbådpladser.dk, for salg og udlejning af bådpladser.

Intentionen er at skabe overblik

over, hvor det er muligt at erhverve sig en bådplads i en given størrelse – hvad enten der er tale om leje- eller købepladser. Det er hermed blevet nemmere og mere overskueligt for eksisterende såvel som nye bådejere samt bådforhandlere at finde en egnet bådplads. Vallensbæk Havn har tilmeldt sig denne portal med alle vores pladskategorier, både som leje og indskudspladser.

Jeg tror, havnen skal indstille sig på et generationsskifte og nye tiltag såsom online-booking, og krav om tilkøb af forskellige udvidede services

Der har i mange år været tale om det fornuftige i at lave en overbygning i organisationen på havnen, som varetager drift af klubber og havn

kommer uanset hvad. Hvis vi vil gøre os forhåbninger om, at få flere unge mennesker til at sejle og besøge vores havne, må vi også følge med og tilbyde en teknologi og en service, som appellerer til de yngre generationer. Services de regner for en selvfølge.

7 *Tror du på et samarbejde mellem klubber og havn?*

Havnen vil som udgangspunkt ikke påtage sig rollen som arbejdsgiver for en ressource, der rent ansvarsmæssigt tilhører en eller flere klubber på

havnen. Et bredere samarbejde mellem havn og klubber skal derfor tænkes i et større organisatorisk perspektiv. Der har i mange år været tale om det fornuftige i at lave en overbygning i organisationen på havnen, som varetager drift af klubber og havn. Om dette bliver en realitet i nær fremtid ved vi ikke. Der er et stykke vej endnu, inden en sådan organisation vil være effektiv for alle, og det kræver også stillingtagen hos både indskydere og klubmedlemmer.

Dog er der en ting, vi kan gøre relativt nemt, som både kan være en kick-start til et tættere samarbejde, og som kan holde styr på restanterne, som der desværre bliver stadig flere af i klubberne – nemlig fælles opkrævning af klubkontingent og havnekontingent.

Det er en stor del af klubbernes medlemmer, der også er indskydere i havnen, og havnen kan relativt nemt etablere en fælles opkrævning med de satser klubberne anvender. Det giver en fordel både med hensyn til administrationen af selve opkrævningen, og en sikring af, at kontingentet betales til både havn og klub.

Vi kan ikke køre denne opkrævning allerede fra 2013, men der er store chancer for, at vi kan etablere det fra 2014.

8 *Hvad mener du om tvunget medlemskab?*

Da havnen blev bygget, var det naturligt, at havneindskyderne blev medlem af den klub, der organiserede

byggeriet, men jeg tror, at tiden er ved at løbe fra det tvungne medlemskab. Samfundet har udviklet sig meget siden havnen blev bygget. Vi har alle fået mere at se til. Vi arbejder mere og har mindre fritid. Den fritid vi har tilbage skal bruges effektivt og værdifuldt, og mange vil derfor gerne være sig selv og have mulighed for at gøre det, de har lyst til, uden at skulle tvinges ind i et fællesskab, de ikke ønsker at være en del af.

Derfor er mange ikke interesserede i at blive pålagt tvunget medlemskab af en klub eller forening, som de ikke har intention om at benytte. Dette afspejles blandt andet af, at mange nye indskydere direkte adspurgt nævner at, "...de bare skal være medlem af den billigste klub", idet de ikke skal bruge medlemskabet til noget.

9 *Tror du på en positiv udvikling for Vallensbæk havn?*

Samfundskonjunkturen taget i betragtning kan det af og til være svært at opretholde en tro på en positiv udvikling af havnen. Men set over en bredere periode ved vi, at de gode tider kommer igen. Sejlsporten som sådan er jeg overbevist om består, om end præmisserne for den måske ændrer sig. Vallensbæk Havn vil også komme ind i en positiv udvikling igen, og vores udfordring er nu at forberede os og være klar til at møde de nye krav der vil opstå fra den nye generation sejlere, som gerne skulle begynde at melde deres ankomst i den nærmeste fremtid.

Mig og vikingen på Slien



Jeg er i vildrede over, om jeg skal fortælle denne historie. Nogle vil måske mene, at der er blandet alt for meget fantasi ind i fortællingen. Men jeg lover, at dette er en sandfærdig beretning om mit sommertogt til Slien i Tyskland – så vidt jeg husker.



At møde et vikingeskib på Slien er ikke noget særsyn.

Jeg er nået til Vordingborg efter en herlig sejlads gennem Bøgestrømmen, der er et af mine yndlingsfarvande. Det er beskyttet, kan nogle steder være krævende, og så er det omgivet af en flot natur, som man kommer helt tæt på under sejladsen.

Første gang jeg sejlede her, var under en Sjælland rundt i 70'erne. Efter en hård sejlads gennem Store Bælt og Smålandsfarvandet havde vi passeret Storstrømsbroen, og med et var alt om os fredeligt.

Hvor vi før måtte kæmpe os gennem bølgerne, gled båden nu stille gennem vandet. Køerne græssede på engen så tæt ved os, at man tro-

ede man kunne nå dem med hånden. Selv om regnen dengang silede ned og alt omkring mig var vådt, husker jeg denne sejlads stadig som noget helt særligt.

Ved indsejlingen til Vordingborg lystbådehavn skal man holde sig til sejlrenden. Lige før havnen ligger der på begge sider af sejlrenden resterne fra en gammel pælespærring fra vikingetiden. Vikingerne brugte ofte pælespærringer som en slags forsvarsværk til søs, og jeg synes, det er spændende at tænke på, at selv om det er mere end tusinde år siden, at vikingerne rammede disse pæle, bestemmer de stadig den dag i dag, hvor vi skal sejle,

når vi vil til Vordingborg havn. I vintermånederne havde jeg læst en del om vikingerne. Nu skulle jeg prøve, om jeg kunne finde spor efter dem i havnene og byerne på min sejltur til Slien.

Hvorfor er der en Gås på tårnet?

Første stop er altså Vordingborg. Farvandet her har nok været særligt egnet for vikingerne og deres skibe. Det vidste også Valdemar den Store og biskop Absalon. De samlede i midten af 1100-tallet hele deres flåde af vikingeskibe til den helt store træningslejr, før de drog af sted til Arkona på Rügen.

De ville give venderne en lærestreg, så de ikke længere overfaldt de danske kystbyer. Som vi i dag kan læse i Saxos Danmarkshistorie endte deres togt mod venderne med, at Valdemar og hans mænd besejrede venderne, brændte deres hellige by Arkona ned, ødelagde deres gudestatue Svantevit og tvang venderne til at overgå til den kristne tro.

Nu var Valdemar og Absalon måske ikke helt rigtige vikinger. Vikingetiden var stort set overstået, før de var kommet til magten, men deres togt mod venderne havde mange lighedstegn med vikingernes togter før i tiden. Måske lige med den forskel,

at vikingerne ikke tvang nogen til at blive kristen. Tværtimod var udbredelsen af kristendommen i Danmark og i hele Skandinavien samtidig afslutningen af vikingetiden.

Det, der er tilbage fra Valdemartiden, er, foruden resterne af den nævnte pælespærring, Gåsetårnet. Gåsetårnet var oprindeligt en del af en befæstet borg. Fra Valdemar den Store over Valdemar Sejrs til Valdemar Atterdag, ja helt hen til Erik af Pommerns tid tjente borgen som kongeborg.

Men lad os tage tilbage til Vordingborg havn. På vejen derhen kommer jeg forbi Gåsetårnet, og jeg tænker på, hvorfor det hedder Gåsetårn?

Så kommer jeg i tanke om, at jeg en mørk vinteraften havde læst noget om, at kong Valdemar Atterdag i 1346 havde generobret borgen i Vordingborg fra de holstenske grever og Hansesæderne. Han udbyggede borgen og satte et spir med en guldgås på det højeste tårn for at håne Hansesæderne og de holstenske grever, som han sammenlignede med skræppende gæs.

Første møde med hippien/vikinger

Tilbage på havnen ser jeg en mand, som jeg måske, måske ikke har set før. Han ligner ikke de andre sejlere på havnen. For mig ser det ud, som om



Her er beviset: Peter Amb's mødte en rigtig viking på Slien og sejlede med ham til Slesvig. Efter en flaske rom gik snakken lystigt.

han søger efter noget. Jeg prøver at komme nærmere til ham, men det er som om han dels viger tilbage og dels alligevel ikke er helt afvisende.

"Nå, hvor kommer du fra? Er du kommet sejlede hertil?" spørger jeg ham. Han giver sig god tid, inden han svarer: "Tja, han er ikke kommet sejlede hertil, og han kommer oprindeligt fra Hedeby". Så er vores samtale allerede forbi, han vender sig om og går langs kajen ud mod kyststien.

Den aften ligger jeg længe vågen i min køje og spekulerer over samtalen med hippien, eller hvad han nu er for en gut. Jeg ved, at Hedeby eller Hithabu som de på egnen kalder det er en gammel handelsplads fra vikingetiden, som ligger for enden af Slien ved byen Slesvig. Jeg ved også, at der i dag kun findes et museum på stedet, ingen by som man kan bo og leve i. Hvorfor siger manden så, at han kommer fra dette sted?

Målet for min sejl tur i år er tilfældigvis Slesvig ved Slien. Der skulle der findes mange spor fra vikingetiden, for eksempel netop byen Hithabu. Herfra gik dengang handelsveje til lands ad hærvejen mod nord og syd, og til vands gennem Slien til Østersøen og over floderne Eider og Trene til Vesterhavet og videre til England.

Jeg nåede Slien nogle herlige sejldage senere. Sikken trafik der var ved den smalle indsejling til fjorden. Det lignede næsten indsejlingen til en havn med moler på begge sider. Efter den smalle indsejling udvider fjorden sig dog. Men pas på, det meste er lavlandet område og sejltrenden er smal. Vi sejler forbi Maasholm og lægger til i Kappeln, den næststørste by ved Slien (kun Slesvig er større). Kappeln er fra gammel tid kendt for sit sildefiske-ri, og i dag kan man stadig se resterne af sildehegn i Slien lige ved havnen og foran den nye klapbro. Kappeln var



Sli Kro ved Sieseby er et godt madsted med en afslappet atmosfære. På dette sted er Slien ikke bredere end et flod.

engang en af de vigtigste danske flådebyer, men det var før 1864. I dag er Kappeln en livlig handels- og ferieby med mange hyggelige restauranter.

Sejlturen fra Kappeln til Slesvig skulle jeg tage alene. Rita blev hentet af sin søster for at holde lidt ferie sammen med hende i Flensborg. Jeg var nu alene om bord og gik mig en tur langs havnekajen.

Så så jeg ham fra Vordingborg igen.

Denne gang var han mere snakkesaglig, og vi fik os en snak om sejlads og vind og vejr. Jeg spurgte, hvor han var på vej hen, og han svarede, at han ville videre op ad Slien, men han vidste ikke hvordan han skulle komme videre. Jeg tilbød ham at sejle med mig, hvis han ellers ville give en hånd med under sejladsen. Det ville han gerne, og vi gik om bord på skibet. Jeg åbnede en flaske rom, mens vi snakkede om løst og fast og især om det at sejle. Jeg kunne mærke, at han ikke ligefrem havde sejlet på kapsejlsbåde. Mere tværtimod. I hans fortællinger forgik alt med håndkraft og uden brug af dyre instrumenter. Langsom navigerede jeg mig ind i hans historie. Jo mere rom vi drak, desto mere snakkesaglig blev han. Og sikken en historie han kunne fortælle.

Af hans ret usammenhængende fortælling kunne jeg forstå, at han var viking fra omkring år 900 eller 1000. Han var søn af en handelsmand, som sejlede Østersøen og Vesterhavet tynd med sine varer. De købte pelse i Norge, sejlede dem til Hedeby ved Slien for at sælge dem der, og købte nye varer, som var kommet sydfra til Hedeby. Dem solgte han derefter i Danmark, Norge eller Sverige. Det

Af hans ret usammenhængende fortælling kunne jeg forstå, at han var viking fra omkring år 900 eller 1000.

var nogle lange sejlture i åben båd. Men båden var solidt bygget og en hurtig sejlbad.

Men hvordan kunne han sidde her i min båd, når han levede for mere end 1000 år siden? Han måtte da være død og rådnet op for længe siden! Jeg blev ved med at spørge ham om det, og efter megen udenomssnak sagde han, at det var en forbandelse, der hang over ham. Han kunne ikke få adgang til

de dødes rige, før han havde fundet Odin. Vi havde efterhånden fået nogle genstande, og man kunne bilde mig hvad som helst ind, så jeg gad ikke høre mere, var træt og krøb til køjs.

"Han skulle finde Odin!", sikken en sømandshistorie!

Næste morgen kastede vi fortøjninger, ventede til klapbroen åbnede og sejlede så dybere ind i fjorden. Slien er nu smal som en flod med skiftevis marker og skov på begge sider. Vi sejler forbi Arnis, der ligger helt op til og langs med vandet. Ved Arnis, der er Tysklands mindste "by" med en lang gade og gamle fiskerhuse på begge sider af gaden, går en tovtrukket færge over Slien.

Efter Arnis bliver Slien lidt bredere, men man skal stadig holde sig til sejltrenden. Den lille hyggelige landsby Sieseby dukker op på bagbord side. I Sieseby ligger en hyggelig kro "Schlie Krog", hvor man spiser godt, men desværre heller ikke helt billigt. Der er heller ingen havn i Sieseby, og vi fortsætter mod broen ved Lindanus og videre til Missunde. Lige ved havnen findes den anden tovtrukne færge over Slien. Og hvor der er en gammel færge, findes også en færgekro. Vi fortøjer ved broen lige foran kroen.



Er det mon vikingens mor, der laver mad på det åbne ildsted – eller er det Freja?

Vi havde ikke talt meget under sejlturen, mig og vikingen. Jeg kunne dog mærke, at han blev mere og mere anspændt jo længere vi sejlede ind i fjorden. Han pegede på en høj til bagbord for kroen og fortalte, at der måtte ligge et befæstet vagttårn der, eller en slags borg. Og rigtig nok kunne jeg, lige ved siden af færgelejet, se et vejskilt, hvor jeg kunne læse "Wanderweg zur Burg".

Jeg ville invitere min gæst på færgekroen, også fordi jeg blev lokket af det store skilt over indgangen, hvor der stod, at der havde været kro her i over 200 år, men min makker syntes, at det var for fint. Han ville hellere spise om bord. Efter aftensmaden åbnede jeg en ny flaske med den lumskede bagtanke, at få ham til at fortælle mere af sin historie. Hovedpinen fra i går var godt nok ikke helt overstået, men hvad gør man ikke for at få en god historie til klubbens årbog.

Der gik heldigvis ikke så lang tid som i går, og heller ikke helt så mange genstande, før han fortsatte.

Den sande historie – godt og vel

Han havde ofte været her i området sammen med sin far. Senere var han, som ung mand og uden sin far, men sammen med andre unge mænd, taget på vikingetogt og havde også ero-

bret en del værdifulde genstande med hjem. Desværre blev han på et af togterne taget til fange og måtte arbejde som slave. Hans herre tog ham en dag med til Hedeby, for at sælge ham der på markedet. En fornem herre købte ham fri. Han mente, at manden hed Ansgar, og at han talte meget om den nye gud Kristus. Nu var han godt nok en fri mand igen, men han måtte arbejde for Ansgar og være med til at sprede hans budskab om den kristne

Helt i bunden af Slien ligger den gamle vikingeby Haithabu, eller Hedeby, som den ofte kaldes i Danmark.

gud. Han var ellers vokset op med guderne fra Asgård, med Odin som den fornemste af dem alle.

Ved et klammeri i Hedeby var han blevet såret dødeligt. Men fordi han ikke kunne beslutte sig, om han var kristen eller om han stadig troede på Odin og de andre guder fra Asgård, blev han hverken optaget i de kristnes himmerige eller i dødens rige hos Hel-

Fra denne tid måtte han blive i ingenmandslandet mellem de levendes og de dødes rige. Kun hvert hundrede år kunne han vende tilbage til de levendes rige, for at finde en person, som kunne vise ham vejen til Odin. Kun fra ham kunne han få lov til at finde fred i Hels underjordiske rige.

Jeg var jo efterhånden vandt til at høre en del mærkelige historier fra ham, men det her, det var jeg nødt til at skylle ned med mindst tre genstande. Denne nat drømte jeg om Asgård, om Odin og hans ravne, om Thor med hammeren, om den listige Loke og den gode Balder.

Næste dag sejlede vi videre mod Slesvig. Slien er ved Mysunde meget smal og åbner sig før Slesvig til en stor sø. Min makker var meget nervøs, da vi skulle forlade det smalle sund for at sejle ind i "Grosse Breite". Han mente, at der var pælespæringer her, som lå lige under vandoverfladen. Jeg kunne berolige ham, at de pælespæringer var gået til for længe siden, og i øvrigt lå de i en sidearm af Slien som for længst er sandet til.

I Slesvig lagde vi til i havnen lige under den store domkirke. Herfra er der heller ikke langt til Slesvig hyggeligste bydel "Holmen". Her boede i gammel tid fiskerne i deres lave huse. Fiskerbådene kunne de fortoje i bag-



Ved synet af vejskiltet med henvisning til Odin's Biergarten sagde vikingen farvel og er ikke set siden.

haven. Husene er der stadig, og de er flot vedligeholdt. Der er nok ikke så mange fiskere tilbage her, dertil er husene alt for dyre i dag. På en høj over Holmen ligger domkirken. Det er en af de største i Nordtyskland, og i domkirken kan man besigtige "Bordesholmer Altar". En pragtfuld udført altertavle med mange kunstfærdig snittede figurer.

Helt i bunden af Slien ligger den gamle vikingeby Haithabu, eller Hedeby, som den ofte kaldes i Danmark. Den vil jeg vise til min gæst, og jeg er spændt på, hvad hen siger til det. Efter at være klatret op på volden som omkranser byen, kan vi se den lille klynge af vikingehuse, og jeg kan se, at min makkers ansigt begynder at gløde. Vi kommer forbi et skilt, som viser vejen til Odins Biergarten. Det viser jeg ham, og han bliver helt bleg. Det må være det, han har søgt efter i over tusinde år. Han griber taknemlig min hånd, siger tak og væk er han.

Jeg har ikke mødt ham siden.

Næste dag kommer Rita om bord igen. Hun spørger, hvordan sejlturen er gået. Men jeg tør ikke fortælle hende om mine oplevelse. Hun vil nok bare tro, at jeg er begyndt at blive lidt skør på mine gamle dage.



Klapbroen ved Kappeln åbner adgangen for sejlads op ad Slien til Slesvig. Herunder er udsigten til byens dominerende domkirke.



Slien og Slesvig

Slien er 42 km lang og forbinder Slesvig by med Østersøen. Det er en fjord, men den har nærmest flodkarakter – ved Mysunde og Brodersby er den smallest med bare 120 meter, mens den ved Store Bredning er 4,2 km bred. Den gennemsnitlige dybde er 3 meter. Mundingen mod Østersøen hedder Sliminde, og må jævnlige graves åben for at modvirke tilsanding. Ved Slesvig ligger den gamle vikingeby Hedeby, og hvert år holdes en stor vikingefestival i Slesvig. Det er et almindeligt syn for tursejlere at møde vikingeskibe på Slien.



Den gamle vikingeby Haithabu eller Hedeby ligger ved Slesvig og er et besøg værd. Her ses et langhus, som var en slags forsamlingshus.

VSK brugerundersøgelse:

Medlemmerne har talt

Af klubbens 600 medlemmer deltog 144 i den store brugerundersøgelse, som blev sat i værk efter sommeren. Her fortæller næstformand Kenneth Bøggild, der har stået for undersøgelsen, om nogle af de meget tydelige svar, bestyrelsen har fået.

Alt hvad der relaterer til sejlsport, har medlemmernes interesse. Der er en meget stor grad af tilfredshed med klubben, som rigtigt mange vil anbefale til andre, og så bruger medlemmerne rent faktisk de tilbud, klubben stiller til rådighed.

Skal man i få sætninger konkludere undersøgelsen, er ovennævnte det første, Kenneth Bøggild vil pege på. Og som noget meget positivt understreger han også, at 84% af medlemmerne fortæller, at de ville fortsætte i Vallensbæk Sejlklub, selv om medlemskab af en godkendt klub på havnen ikke var forudsætning for at kunne erhverve en havneplads.

Naturligvis bruger ikke alle medlemmer alting, men det er karakteristisk, at selv når der svares "deltog ikke/bruger ikke" får mange tilbud alligevel høje karakterer. Medlemmerne synes de er vigtige. Tag for eksempel Sejlernes skole. Her har 80 medlemmer svaret, at de ikke bruger sejlernes skole, hvilket jo er meget forståeligt, da man må formode af mange af medlemmerne allerede har sejlet i mange år. Men af de 80 besvarelser understreger lige over halvdelen alligevel, at de anser sejlernes skole for en meget vigtig aktivitet. Og dem der bruger sejlernes skole er tilfredse med det, de får ud af den.

Tilsvarende med OK-jolle VM i sommer. Her svarede 90 medlemmer, at de ikke deltog, men halvdelen af dem anså alligevel stævnet for "Meget vigtigt" eller "Vigtigt" for klubben. Derimod kan det næppe undre, at de medlemmer der deltog i stævnet som hjælpere og officials gav det me-

get høje karakterer. I tråd med dette er også, at 40% af svarerne allerede deltager i frivilligt arbejde i klubben herunder i diverse stævner.

Måske lidt overraskende er medlemmerne meget tilfredse med klubbens kommunikation, der jo ofte bruges som forklaring på, hvorfor man ikke deltager i klublivet. Højest ligger Nyhedsbrevet til trods for, at det udsendes elektronisk, og der var mange advarsler mod at bruge internettet til at orientere medlemmerne. Der er intet der tyder på, at medlemmerne har problemer med moderne kommunikation.

Den mere traditionelle form, som årbogen repræsenterer, er dog næsten lige så populær. Af de 144 svarere var der kun 19, som ikke brugte nyhedsbrevet, og 22 der ikke læste årbogen. Men af dem der gjorde, var de positive karakterer en anelse højere for årbogen end nyhedsbrevet. Tager vi klubbens hjemmeside med var området "Kommunikation" det højest rangerede af alle, og det er næppe almindeligt i foreningslivet.

Et andet område taget under et, der får høje karakterer, er "Kapsejlad" herunder aftenkapsejlad, stævner og træning mm. Den almindelige tendens har jo været, at der bliver færre og færre, der sejler kapsejlad, men selv om der er en meget stor gruppe, der ikke bruger disse aktiviteter, så er de alligevel meget positive over for kapsejlad og mener, det er en "Meget vigtig" eller "Vigtig" del af en sejlklubs tilbud til medlemmerne. Måske ligger der en latent udviklingsmulighed her, hvis man kan finde nye måder

at aktivere disse medlemmer på. Lidt under halvdelen af svarerne deltager ikke i aftenkapsejladserne, men alligevel svarer flere end 66% af dem, at det er en "Meget vigtig" eller "Vigtig" aktivitet.

Samme billede tegner sig for "Græsælerne", der gennem en årrække har etableret sig som en særdeles værdifuld klub i klubben. De mødes hver onsdag i vinterhalvåret og hygger sig med en lang række opgaver for klub og havn, og selv om 80 af de 144 besvarelser siger, at de ikke deltog (det kræver vel i princippet også, at man er trådt ud af arbejdsmarkedet), så mener ikke færre end 54 af dem, at det er en vigtig del af vores klubliv. Brugere selv giver "Græsælerne" høje karakterer.

I forbindelse med brugerundersøgelsen spurgte man også hvor ofte medlemmerne brugte deres både. 11,2% var slet ikke ude at sejle sidste år, og 5,1% sejlede kun 1-2 gange. Men 24,5% brugte deres både 1-2 gange om måneden, ikke færre end 49% sejlede 1-2 gange om ugen, og 10,2% sejlede oftere.

Hvordan hænger det sammen med opfattelsen af, at der ligger mange både i havnen, der ikke kommer uden for agterpælene i sæsonens løb? Kenneth Bøggild svarer:

"Det er almindeligt kendt, at i en undersøgelse som denne, er det de mest aktive/tilfredse og de mindst aktive/utilfredse, der først og fremmest svarer. Om de lige præcis opvejer hinanden kan man ikke sige, men 144 svar ud af 600 mulige er så høj en svarprocent, at den må betegnes som repræsentativ. Tænk blot på, at når



Kenneth Bøggild, 44 år, næstformand i VSK siden 2011. Har læst ved Handelshøjskolen i København, og har været beskæftiget i rejsebranchen samt ISS. I dag er han administrativ chef for 8 medarbejdere i Danmarks Skiforbund, der har 14.000 medlemmer. Han startede sin sejlerkarriere i Mose og SKB, Hundige, før han for 10 år siden kom til VSK. Han er dansk mester i H-båd, og sølvvinder ved VM. I Starbåd forsøgte han at kvalificere sig til OL i Athen 2004 og i 2008 gjorde han et tilsvarende forsøg i Finn-jolle.



opinionsmålinger forudser resultatet af valg til Folketinget bygger de på svar fra 1200-1500 personer ud af omkring 4 millioner stemmeberettigede."

Hvad anser du for mest positivt ved undersøgelsen?

"Den bekræfter, hvad vi jo godt har vidst, at der er en stor interesse blandt medlemmerne for klubbens aktiviteter, men de skal være sejltrejede. Og så er viljen til at hjælpe til endnu større, end vi havde forestillet os, men det forudsætter at vi tilpasser opgaverne til medlemmernes muligheder for at være med. Her er stævnearrangørerne et forbillede, for de siger ikke, kan du bruge 8 dage på et stævne, men "vi er glade, hvis du kan være med bare en enkelt dag". Og så er de dygtige til at skabe en fællesskabsfølelse, så stævnet bliver en oplevelse ikke blot for deltagerne, men også de klubmedlemmer, der skaber rammerne.

Den fleksibilitet bør overføres til alle vore aktiviteter. Sejlernes skole er fortjent en kæmpesucces, og der vil altid være medlemmer, der søger den 2-årige uddannelse ikke mindst for det sociale fællesskabs skyld. Men der er i dag også mennesker, som søger kortere uddannelser, og hvorfor skulle vi ikke tilbyde disse medlemmer det.

I brugerundersøgelsen har medlemmerne taget stilling til det, de kender, ikke til det vi kunne have tilbudt dem, og som de måske til deres glædelige overraskelse også ville synes godt om.

Afslappet stemning, mens sejlerne ventede på vinden, og behårde sejladser, da den kom, karakteriserede OK-jollernes verdensmesterskab i VSK-regi. I havnen var alle flag sat.

Naturligvis skal vi arrangere stævner

Selv om ikke alle deltager i de store stævner, klubben arrangerer, så anser en meget stor del af medlemmerne alligevel disse stævner for at være "Meget vigtig" eller "Vigtig" for klubben. Ikke færre end 40% af dem, der svarede på brugerundersøgelsen, deltager allerede i frivilligt arbejde, og mange fortæller, at de vil stille op, når deres arbejde og familiemæssige forhold tillader det. Her er et udpluk af billeder fra OK-Jolle VM i sommer, der var en meget stor succes begunstiget af sol og sommer samt godt sejlervejr med perfekt afviklede sejladser ud for Vallensbæk Havn.





Sejladscenteret: Status 2006-2012

Vallensbæk Sejladscenter er en sportslig og økonomisk succes. Selskabet ejes 100% af VSK, er gældfrit og råder over 3 stk. Match 28 både, der bruges flittigt af klubbens medlemmer – store som små.

På sejlklubbens generalforsamling i november spurgte et medlem: Hvad blev der af de penge, sejladscenteret skulle tjene til VSK? Det korte svar lød: Der ligger 3 stk. Match 28 i havnen, som kan indbringe 5-600.000 kr., hvis de sælges. Og da selskabet er stort set gældfrit, kan man vælge at likvidere det.

En mere detaljeret redegørelse for sejladscenterets økonomi lyder således: Sejladscenteret startede 2006 med en investering på godt 1 million kroner i tre Match 28 både. For at begrænse klubbens risiko blev der oprettet et anpartsselskab med 125.000 kr. i anpartskapital, klubben gav desuden et lån på 25.000 kr., således at VSKs investering i alt beløb sig til 150.000 kr.

Nu 6 år senere kan det konstateres, at sejladscenterets egenkapital udgør 150.408 kr., og at det råder over 3 både, som vurderes at have en samlet værdi på 5-600.000 kr. Selskabets gæld var den 31. august 2012 på 33.810 kr. På generalforsamlingen i 2005 blev det nævnt som målsætning, at sejladscenteret hen ad vejen kunne bidrage med 100.000 kr. om året til sejlklubben. Likviderer man selskabet og sælger bådene, er denne målsætning opfyldt.

Finanskrisen skabte problemer

”Men det har da ikke været nogen uproblematisk rejse,” siger Erik Skipper Larsen, der i efteråret blevet afløst af Michael Bernfeld som formand for selskabet efter at have siddet på posten

siden starten.” Vi nåede lige at komme i gang og fik allerede i det andet år et tilfredsstillende økonomisk resultat på 26.407 kr. efter at have afskrevet 85.115 kr. på bådene og betalt 41.073 kr. i renter til banken. Så dukkede problemerne op.

Driften var lagt an på, at vi havde en fuldtidsansat daglig leder, som dels forestod salget af events og dels styrede afviklingen. Lige pludselig eksploderede omkostningerne, og da den internationale finanskrisen satte ind, måtte også danske virksomheder skære ned på omkostningerne – herunder de events, vi satsede på som finansiering af bådene. Efterspørgslen på arrangementer med 5 og 6 både tvang



Sejladscenterets Match 28 både bruges flittigt af medlemmerne. Her er det juniorer fra ungdomsafdelingen, der bemander bådene i kapsejladsen om klubmesterskabet ved standernedhalingen.

os til at låne i andre klubber med store udgifter til transport og leje til følge. Da så antallet af events faldt, stod vi med faste omkostninger, som vi ikke kunne reducere over night. Resultatet blev et svigende underskud på 102.155 kr. i 2008-09, og vi måtte tænke hele projektet igennem en gang til.

Der var nogle hæsblesende måneder, hvor vi så den værst tænkelige udvikling i øjnene, men så var det altså heller ikke sværere. Gennem alle årene har vi solgt events for mellem 400.000 kr. og 550.000 kr., hvilket bekræfter, at der er et marked for event-sejladser. Derefter gik øvelsen ud på at nedbringe omkostningerne, så det endte med et passende overskud.

Omkostningerne blev reduceret

Vi løste bådproblemet ved at leje en fjerde Match 28 med fast plads i havnen, og så vidt muligt undgå arrangementer med mere end 4 både. Samtidig opgav vi tanken om at have en fuldtidsansat daglig leder, og derfor kunne vi allerede i 2009-10 se sorte tal på bundlinjen igen. I det seneste regnskabsår har vi haft det hidtil bedste resultat med et overskud på 70.604 kr.

Akkumuleret har vi i perioden 2006-2012 et overskud på 4.940 kr. efter at der i samme periode er afskrevet 537.885 kr. på både og udstyr samt betalt 152.278 kr. i renter til banken. Ser vi alene på driften renses for afskrivninger, der jo er en form for op-

sparing, og finansiering, har vi haft et akkumuleret resultat 745.127 kr.

En væsentlig forudsætning for starten af selskabet var tre samarbejdsaftaler, som indbragte 240.000 kr. brutto. Vi var forpligtet til at levere events og reklameeksponering på bådene for halvdelen af beløbet, og vore partnere bandt sig til at være med i 3 år. Men alle oplevede samarbejdet som så positivt, at det fortsatte derefter med tilpasning til de nye vilkår.

Uden opbakning fra Restaurant Krabben, Nordea Bank og Vallensbæk

Kommune havde vi aldrig turdet gennemføre projektet."

Om fremtiden siger Erik Skipper Larsen: "Det er eventsejladserne og samarbejdsaftalerne, der har gjort, at klubben i dag råder over tre gældfri Match 28 både. Klubben kan naturligvis realisere gevinsten ved at likvidere selskabet og sælge bådene, men det vil jeg fraråde. Selv med det reducerede indtægtsniveau tjente vi 70.604 kr. i fjor, og når vi om få år ikke længere skal afskrive på bådene, stiger overskuddet med 94.108 kr."



Resultatudvikling 2006-2012

DKK	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12
Events mm	511.000	549.827	514.808	481.492	340.305	397.024
Sponsorer	205.000	220.000	214.667	209.834	210.000	151.334
Indtægter	716.000	769.827	729.475	691.326	550.305	548.358
Udgifter	625.000	608.430	739.705	562.315	391.126	333.588
Driftsresultat	91.000	161.397	-10.230	129.011	159.179	214.770
Finansiering	43.000	41.073	40.474	29.030	17.036	24.665
Afskrivninger	85.115	85.115	85.115	94.180	94.180	94.180
Skat	+ 8.000	8.802	+33.664	1.450	13.015	25.321
Årsresultat	-29.115	26.407	-102.155	4.351	34.848	70.604
Egenkapital	48.000	74.601	40.505*	44.856	79.804	150.408
*Opskrivning på		68.059				

Tekst: Erik Skipper Larsen Fotos: Peter Ambis

VSKs danske mestre i Match 28 2012: Lasse "Buller" Haastrup, sejladscenterets nye formand Michael Bernfeld, skipper Per Braad Jensen og Christian Nygaard.



VSK-besætning vandt DM i Match 28

Skipper Per Braad Jensen fortæller her om sejladsserien og mesterskabet, som han opfordrer flere til at deltage i. Med i besætningen var sejladscenterets nye formand.

Match 28 Cup er et stævneformat, hvor der sejles kvalifikationsstævner øst og vest for Storebælt. I år var der et i Skovshoved i foråret og et i Kolding i efteråret. Man tilmelder sit hold, stævnegebyret er ca. 1200 kr., og ved 4 besætningsmedlemmer er det 300 kr. pr mand, så det kan næppe blive billigere for en super sjov dag på vandet. Man møder op med sit sejlerøj og går direkte i bådene efter skippermødet.

Selve stævnet foregår ved, at man sejler speed fleetsejlad med 4 eller 6 både pr. sejlad, og en sejlad varer ca 20 med minimum 2 opkryds og 2 lænseben – i mål på læns. Normalt bliver der sejlet ca. 12 sejladser, hvilket giver hver besætning 5-7 sejladser. Når man sejler sådan et format, er en af de vigtigste ting at holde sig ude af problemer, da en bund-placering vil give max point, og det gælder om at have færrest point.

Hvert af kvalifikationsstævnerne giver et antal ranglistepoint og de 8 bedste får en invitation til Match 28 cup finalen, som blev arrangeret af Kolding Sejlklub i oktober.

Vi startede året med at deltage i det første M28 cup stævne, som blev

afholdt i Skovshoved sejlklub i starten af maj. Der stillede 8 hold til start, så her sejlede vi i 4 både ad gangen. For vores vedkommende sejlede vi en stabil række sejladser med top 2 resultater, kombineret med gode starter, og da vi holdt os ude af større problemer vandt vi det første kvalifikationsstævne. Dermed var vi automatisk sikret en deltagelse i finalen.

Vi vil gerne opfordre alle til at deltage i Match 28 cuppen. Det giver super god træning og stemningen er i top.

Årets sidste kvalifikationsstævne var i Kolding, og da det også var der finalen skulle sejles, valgt vi at deltage. Vi gik ikke efter at vinde, men udelukkende at lære farvandet at kende, da vi ikke før havde sejlet på Kolding Fjord. Men det gik ikke værre end at vi endte med at blive nr. 2, så vi var tilfreds med resultatet.

Finalen blev afholdt ugen efter og vejrforholdene var lige efter vores ønske 6-10 sek/m. Finale-konceptet var ligesom kvalifikationsstævnerne mange sejladser på kort tid. Når man sejler på den måde, er starten og håndtering altafgørende, kommer man ikke godt afsted, er det svært at hente det hjem igen. Men igen sejlede vi nogle flotte sejladser, og belønningen var da også, at vi vandt stævnet og kunne kalde os dansk mestre i Match 28.

Vi vil gerne opfordre alle til at deltage i Match 28 cuppen. Det giver super god træning og stemningen er i top. Mindre rutinerede sejlere lærer mere på én dag end på et helt års deltagelse i den lokale sejlklub. For kun kr. 400,- per person. Max. Vægt på besætningen er 400 kg, så man kan være 4 „voksne“ eller 5 letvægtene.

Afslutningsvis vil jeg sige, at der er tale om teamwork ud over alle grænser og dette års gode resultater var ikke opnået uden en super indsats af alle på vores hold. Tak til Michael Bernfeld, Christian Nygaard og Simon Østergaard/Christoffer Mütze/ og Lasse „Buller“ Haastrup som på skift afløste hinanden. Tak for en super sæson i 2012.

Tekst: Per Braad Jensen Fotos: Jens Henrik Lund



Sejlerskolen bugner af spændende tilbud

Turbåden "Krabben" og de fire Int. 806ere indgår alle i bådlåneklubben, som medlemmerne kan låne til kortere eller længere ture.



Efter 6 år som særdeles aktiv leder mente Lennart Larsen, det var på tide at finde nye udfordringer. Og hvad gør man, når man er sejler og søger udfordringer? Man tager naturligvis på langfart.

Lennart vil bruge sejlsæsonen i 2013 til at sejle på Mellemeuropas floder og kanaler. Sejlerskolen fik derfor også en ny udfordring, nemlig at finde en ny ledelse. Resultatet blev, at man ud fra gruppen af sejlerskolens dygtige instruktører dannede et udvalg, som fremover skal lede sejlerskolen kollektivt.

Det nyvalgte bestyrelsesmedlem Martin Glob forklarer det på følgende måde: "Da Lennart stoppede, blev det besluttet, at sejlerskolen fremover skal drives af et udvalg, hvis fornemste opgave er at uddelegere opgaverne, så ingen ender med at stå med det hele selv. Sejlerskoleudvalget består af følgende: Martin Glob, Bjørn Dall, Helle Krogaard, Lennart Larsen, Alex Mauthner, Mogens Saigal, Jan Strange, Preben Thorndahl og Preben Thuesen.

Vi underviser også erfarne

Mogens Saigal har gjort et kæmpearbejde for at sikre sejlerskolens fortsatte drift, og udvalget har fordelt opgaverne, således at Helle Krogaard tager sig af Match 28 i sejlerskoleregiet, Alex Mauthner af tursejleruddannelsen og Preben Thorndahl påtager sig kontakten til instruktørerne og ikke mindst planlægningen af næste års skolesejlsads." Martin Glob er ikke alene om at repræsentere sejlerskolen i klubbens bestyrelse. Mogens Saigal er også bestyrelsesmedlem og han bliver helt begejstret, når han fortæller om de mange aktiviteter i sejlerskolen:

"Vidste du, at vi udover undervisning af helt uøvede også har tilbud til dig, der måske har haft din egen båd en sæson eller to, og gerne vil lære lidt "boat handling" og tricks fra mere garvede sejlere. På kurset "tursejlsads" tilbyder vi teori og praktik, tips & tricks, som kan foregå i egen båd eller i Sejlerskolens familiebåd, en Scampi 30. Her kan du bl.a. lære om turplanlægning, ankomst til fremmed havn, bruge an-

ker i forbindelse med havnemanøvre og grundstødning, personlig sikkerhed og mand overbord (eller rettere "mand om bord" som vi siger på sejlerskolen) og meget, meget mere.

Har du på din båd en spiler, eller ønsker du også at blive en af dem med stort farvet sejl? Så har sejlerskolen et spilerkursus, hvor du kan blive fortrolig med spilersejlsads i almindeligt forekommende situationer på familieturen eller på kapsejlsadsbanen. Du kan lære boathandling i pressede situationer på kapsejlsadskurserne i sejlerskolens 806'er eller på en Match 28. Her lærer du også en masse om sejltrim, sejskift og vigeregler.

I sejlsæsonen tilbyder Sejlerskolen, at du kan tage praktik til duelighedsbevis, der er hold 3 af ugens dage. Har du lidt sejlererfaring, så start gerne som "2 års elev" og kombiner med teori i vintersæsonen, så har du dueligheds-

Der er fuld fart på Sejlerskolen under den nye kollektive ledelse. Læs her om alle de spændende tilbud.

bevis. Sejlerskolen underviser også i motorbåd og speedbåd sejlads. Derudover findes aktiviteter som natsejlsads, tovværkskursus og VHF/DSC kursus.

Sejlerskolen underviser selvfølgelig også helt nye sejlere, og for at tydeliggøre, at der lægges vægt på kvalitet og sikkerhed, er Sejlerskolen certificeret af Dansk Sejlerunion, som en af de første Sejlerskoler i Danmark.

På sejlerskole med egen turbesætning Alex Mauthner siger om sejlerskolens tilbud for tursejlere: "Sejlerskole tilbyder i 2013 en tursejlertræning under ledelse af en erfaren tursejler, men alle deltagere er velkomne at bidrage med egen erfaring, viden og kunnen for at der kan opstå en rigtig fælles "videns-pool". Træningen foregår enten med egen båd – hvortil du helst skal bringe din egen 'turbesætning' – eller for dem uden egen båd på VSK's skolebåde. For dem, der sejler på VSKs

både, er forudsætningen, at mindst én på hver båd skal have duelighedsbevis, og at man skal være medlem af VSK. Selve træningen kan, hvis der er efterspørgsel, også være åben for medlemmer af andre klubber i området.

Træningen foregår over to weekender (fredag aften til søndag aften) i foråret. Der vil være teori, praktiske øvelser og evt. en fælles overnatning i en fremmed havn (afhængig af stemningen og vind og vejr)."

For dem som ikke selv har båd, men alligevel vil ud og sejle, har Alex også et tilbud nemlig Bådlåneklubben."Alle VSK-medlemmer kan være med i bådlåneklubben. Ideen er at tilbyde medlemmer uden egen båd en gunstig mulighed til at komme ud på vandet: en weekendtur eller nogle feriedage, gerne sammen med familie eller venner. Udover klubmedlemskab i VSK skal bådlåneren være over 20 år, i besiddelse af duelighedsbevis og have bestået en lille "prøve" der viser, at han/hun kender båden og kan håndtere den.

I øjeblik står der op til fire 806ere (med påhængsmotor) og "Krabben" (med indbygget motor) til rådighed. 806erne er naturligvis billigere end "Krabben".

Hvis du er interesseret, så kig på vores hjemmeside, hvor du kan læse mere om den. For dem der har lært de grundlæggende færdigheder og også har prøvet lidt kapsejlsads men ønsker endnu mere fart og spænding, har Helle Krogaard et tilbud, nemlig sejlads i Match Race bådene "Match 28". Hun beretter:

"I forrige sæson introduceredes sejlsadscenterets Match 28erne i sejlerskolens program til deltagelse i tirsdagskapsejlsadserne. Kapsejlsads i Match 28 er en naturlig overbygning på duelighedsbeviset og en efterfølgende sæson med kapsejlsads i 806erne. Det er levende både, der konstant udfordrer sejlerne. Der er kontant afregning på alle handlinger, og dermed bliver sejladsen særlig lærerig og spændende. Der bliver trænet startprocedurer, mærkerundinger og spiler-sætning. Sejlerskolen fortsætter med dette tilbud i 2013. Læs mere om VSKs sejlerskole på www.vallensbaek-sejlkub.dk



Sådan kommer du med til tirsdagskapsejlads

I mere end 35 år har der været arrangeret aftenkapsejlads i VSK, nu i samarbejde med de øvrige klubber i området. Der deltager flere både, som har været med i alle årene.

En af de ældste traditioner i Vallensbæk Sejlklub er aftenkapsejladserne på tirsdage i månederne maj, juni, august og september. Sejladserne går mere end 35 år tilbage, og oprindeligt holdt hver klub i Køge Bugt sin egen aftenkapsejlads. De kulminerede i 80'erne med op til 70-80 tilmeldte VSK-både, men efterhånden som interessen er faldet, er klubberne i Køge Bugt Kredsen gået sammen og holder nu en

fælles sejlads på den udlagte bane syd for Ishøj-tangen. Starten går kl. 19,00.

Det er fortsat Vallensbæk Sejlklub, der står for det praktiske på vandet og lægger dommerbåd samt officials til, mens Køge Bugt Kredsen er officiel arrangør og tager sig af tilmeldinger og resultater.

Vælg en prøveperiode

Bådene er inddelt i op til 13 løb efter Dansk Handicap, idet et enkelt løb er

forbeholdt både, der ikke sejler med spiler. Det forudsætter naturligvis, at bådene har gyldigt målerbrev, som udstedes af Dansk Sejlunion, men det er muligt i en prøveperiode at være med uden først at få båden målt, så man kan prøve, om det er noget. I sæsonen 2012 deltog 56 både, og hver aften sejles der om sejren i de enkelte løb, og der er også en gennemgående sejr, hvor deltagerne får tildelt points efter placeringerne i de enkelte sejlads.

Så er starten gået til aftenkapsejladsen. I baggrunden skimtes VSKs dommerbåd "Spring", der styrer at alt går korrekt til. I alt sejles der i op til 13 løb fordelt på 3 starter afhængig af antallet tilmeldte både.

På Køge Bugt Kredsen's hjemmeside www.kapsejl.dk kan du læse mere om tirsdagssejladserne og se, hvordan man tilmelder sig. John Nygaard fra VSK er tovholder, og eventuelle spørgsmål kan rettes til ham på mobil 40 87 49 56.

Med igen efter 25 års pause

Hør her, hvordan en af de "nye" deltagere i tirsdagssejladserne, 71-årige Erik Skipper Larsen i Luffe 40.04 Di-

Erik Christensen i "Pil II", Bandholm 27, er den af dem, der har været med fra starten og stadig sejler på livet løs bl.a. mod en anden veteran Jens Ole Hestbæk i "Quintus" en Shipman 28.

ana, oplevede sæsonen: "Det startede forrige år, da jeg en tirsdag aften ved 18-tiden sad i cockpittet på min båd og drak en øl. Der begyndte at komme folk på broen og i bådene, og snakken gik lystigt: Hvor står vinden? Er der bølger derude? Hvilket forsejl skal vi have på, genua eller fok? For mig var det som at komme 25-30 år tilbage i tiden. Den gang jeg var et af de entusiastiske unge mennesker, der hele ugen så frem til tirsdagens kapsejlads, og til hver sæson forsøgte at have nyt grej eller forbedrede trimfiduser at afprøve.

Min kone har altid syntes, det var sjovere at sejle kapsejlads end tursejlads, hvor der sker for lidt, så jeg kørte hjem og foreslog hende, at vi stillede op – igen. Ganske vist er jeg nu blevet 71 år, men båden er enkel at håndtere, og hvis vi tilmeldte os i det spilerløse løb, kunne vi to klare det alene. Den

var hun med på. Efter nogle sejlads fik vi suppleret besætningen med en god sailingmaster, og inden vi fik set os om, begyndte vi så småt at kunne gøre os gældende.

Vi har en aftale om, at vi ikke sejler i styrtregn og voldsomt blæst, men vi har dog flere gange afvejet fra denne regel, når vi nu alligevel var nede i båden og stadig havde lyst til at være med. Oprindeligt var det også en klar forudsætning, at vi skulle sejle med den 8 år gamle båds sejl, men efter at vi en enkelt aften i meget let vind blev sejlet agterud på både højde og fart, bestemte vi os for at få en ny fok til den kommende sæson.

Den er syet og hentet hjem fra seilmageren, så vi venter blot på at få båden i vandet og sejlene op. I den kommende sæson kan alle de unge mennesker bare vente sig."

Nogle har været med i alle årene, andre er lige begyndt og alle nyder de at adrenalin pumper, når starten går.

Jollepladsen er legeplads på tværs af generationer

Efter en del års stille liv med trætte både og ditto sejlere er jollepladsen igen et af de steder i VSK, hvor aktiviteterne blomstrer. Læs her, hvordan jollesejlerne – små som store – har fået ny energi og mod på sejlerlivet.

Det startede med vintertræning for de voksne, men har udviklet sig til et herligt liv hele året på tværs af generationerne.

Det er ikke mange år siden, da jollepladsen på Vallensbæk Havn ikke var noget kønt syn. Det flød med joller, der havde set bedre dage. De havde næppe set deres ejere. . . Der var langt mellem jollerne, og pladsen havde lidt funktion af pulterkammer for resten af havnen, og der kun blev ryddet op, når der var større stævner.

Disse dage er ovre. Jollepladsen er pakket med Finn-, OK-, 505- Wayfarer- Feva-, Tera-, Optimist-, Laser og 29'er-joller suppleret med diverse Hobier og andre aktive joller. Ja, og de bliver brugt – flittigt.

Vintersejlad blev helårs

Udviklingen blev sat i gang i 2009, da en gruppe med Kenneth Bøggild i spidsen satte sig for at skabe det bedste mulige vintertræningsmiljø i håb om at trække joller fra regionen til Vallensbæk i vintersæsonen. Initiativet lykkedes over al forventning. Oprindeligt var det blot for at skabe aktivitet om vinteren, så vores tre Finn-jollesejlere kunne invitere nogle legekammerater, men det har grebet om sig, idet flere OK- og Finn-jollesejlere er blevet medlem i VSK – heriblandt Jør-

gen Lindhartsen – og dermed sejler de i klubben hele året. Og tendensen ser ud til at fortsætte.

En tendens der er sund for en klub, hvor ungdomsarbejdet prioriteres højt, og hvor vi arbejder målrettet for at holde på sejlerne, så de ikke dropper ud efter ungdomsjollerne.

”Det, at vi ikke kun er ungdoms- sejlere på jollepladsen, er ekstremt værdifuldt,” fortæller ungdomsleder Søren Christiansen, der lægger vægt på, at børnene får et så bredt billede af sejlsporten som muligt.

”Det er vigtigt, at det enkelte ungdomsmedlem har nogle ældre at se op til eller til at spejle sig i. Nogle kigger sikkert mod kølbådene – måske endda motorbådene – andre ser sig selv som jollesejlere, når de er voksne. I den forbindelse er det genialt, at vi er flere generationer på jollepladsen,” supplerer han, og tilføjer:

”Den seneste tendens er, at flere forældre har købt joller – mig selv inklusive. Vi skal også med ud og sejle jolle, samtidig med ungerne. Det er en perfekt måde at være sammen på.”

Forældre har altid været vigtige for en velfungerende ungdomsafdeling. Men vi skal tilbage til Team

Danmark-dagene eller før for at finde en mere aktiv forældre-gruppe, end den vi har i dag. Et af resultaterne er, at ungdomsafdelingen går mere aktivt ind i arrangement af stævner.

I de seneste år har der været en del nye tiltag i ungdomsafdelingen. Et af dem er symptomatisk for stemningen i forældregruppen i øjeblikket: Da sommersæsonen sluttede, og vi gik over til weekend-træning, besluttede ungdomsudvalget at sejlerne skulle fortsætte med at mødes om torsdagen til klubaften. Fokus her er ikke på planlagte aktiviteter, men på hygge. Initiativet fungerer fint, og der er lys i juniorhuset hver torsdag mellem 18 og 20, hvor en fast gruppe ungdoms- sejlere storhygger.

Men det er ikke kun ungdoms- sejlerne, der trofast møder frem. Forældrene kommer også talstærkt og hygger om torsdagen. Mange ideer bliver luftet, problemer bliver løst og aldrig i de seneste 10 år har der været taget så godt hånd om grejet. Alle joller er kommet under tag og står klar til en kærlig hånd her i starten af det nye år.

En konsekvens af den fantastiske forældreopbakning er, at VSK-ungdom nu kan byde ind på stævner. Vi

har i forvejen samlet erfaringer med VSK Grand Prix, der i 2012 havde rekord-tilmelding – og er nu klar til – i samarbejde med VSK Regatta – at være vært til et Optimist ranglistestævne i oktober. En anden konsekvens er, at vore sejlere bliver mere og mere synlige til diverse stævner og at vi igen er mange, der er klar til at deltage som ledere på sommerlejren i Stege.

Målsætningen er 50 ungdoms- sejlere i 2013

”Jollesejlad for børn og unge er igen ved at være populært i Vallensbæk og omegn, og vi ser nu, at klassekammerater kommer med, og vi er dermed inde i en positiv udvikling,” fortæller ungdomsleder Søren Christiansen, der står som manden bag den ambitiøse målsætning.

Fremgangen skyldes en blanding af masser af hygge, godt kammeratskab og sjov og så en god portion seriøs træning for dem, der gerne vil opnå resultater. Dermed prøver VSK Ungdom at skabe plads til alle, hvilket ofte er en svær balancegang.

”En af grundene til, at jeg mener at vi skal op i nærheden af de 50 ak-

tive sejlere, er at det bliver lettere at skabe flere forskellige aktiviteter, så alle kan få deres lyst stillet. Nogle vil jo helst ræse rundt på en bane, når de er på vandet. Andre synes det er kedeligt, og vil hellere lave forskellige lege etc. Kunsten er at finde et mik, hvor de alle har det sjovt,” forklarer Søren Christiansen, der har haft flere forældre og en træner til at hjælpe sig med at finde på gode øvelser, der tilgodeser alle interesser.

Og noget gør man åbenbart rigtigt i VSK Ungdom, idet klubbens sejlere har været særdeles synlige på podierne inden for C-optimist og Feva. I sidstnævnte klasse vandt Asmus Hillebrecht Kromann og Asger Watanabe Bertelsen både DM og sjællandsmesterskabet, idet de i efteråret var suveræne ved alle de stævner, de deltog i efteråret. De to sejlere er nu så småt ved at træne i 29'eren, som bliver deres næste skridt i sejlerkarrieren.

Men nye kræfter er på vej. Til efterårets største C-optimiststævne – Harboe Cup – i Skælskør med 76 deltagende joller, vandt Bastian Sørensen sikkert. På hhv. 16. og 17. pladserne kom Amalie Gudiksen og Mikkel Petersen. Også alle de øvrige VSK'ere

klarede sig fornemt til stævnet, der om dagen var seriøs kapsejlad, men om aftenen var råhygge og sjov!

Bastian er nu rykket op i B-klassen, hvor han startede med at vinde Nytårs Cup i Roskilde. Et stævne, hvor VSK havde tre joller med, der alle tog 1.-pladser (Asmus og Asger i Feva, Bastian i B-opti og Mikkel Petersen i C-opti).

Plads til alle

I VSK Ungdom hylder vi selvfølgelig dem, der vinder, når det sker. Men det er ikke det vigtigste! Det vigtigste er, at medlemmerne har det sjovt! Derfor arbejder vi løbende med at udvikle tilbud til sejlerne, der tilgodeser forskellige typer. Derfor er der igen i år duelighedskursus for ungdoms- sejlere. Dermed baner vi vejen for dem, der har lyst til at sejle kølbåd. Vi sender for første gang i mange år egne ungdoms- sejlere på instruktør- kursus, så dem der har lyst kan prøve kræfter med trænergerningen, bliver klædt ordentligt på. Og vi er overbeviste om, at kombinationen af forskellige aktiviteter og tiltag bidrager til, at vi når vores mål om 50 aktive ungdoms- sejlere.



VÆLG FRIT IMELLEM

vores udvalg af 5 forretter,
5 hovedretter og 5 desserter

1 ret **200,-** 2 retter **250,-** 3 retter **300,-**



FORRETTER

Dagens suppe. (spørg tjeneren) Hertil hjemmebagt brød & smør.

Krabbesalat anrettet med røget laks.
Hertil asparges, radiser samt brøndkarse vinaigrette.

Sprængt oksebryst med peberrodscreme.
Serveres med sprød salat, tomatkompot og rugbrødsflager.

Stegte kammuslinger anrettet med Skagen skinke.
Hertil blomkålspuré, ristede hasselnødder samt trøffelolie.

Tomatsalat. Anrettet med vilde oliven, feta ost og balsamico.

Til samtlige forretter serveres der hjemmebagt brød og smør.
Hvidløgsbrød med bagt tomat, toppet med mozarella ost og balsamico
kr. 55,- 2 stk.



HOVEDRETTER

Wienerschnitzel af kalveinderlår. Serveres med pommes sauté, grønne ærter, capers og peberrod samt benfri sild, citron og skysauce.

Plankesteak med oksefilet. 200 gr. mør oksefilet serveret på egetræsplanke med pommes duchesse, grilltomat, dagens grønt og krydderurtesmør.

Skiver af krondyrfilet. Anrettet med blommekompot, grillet squash, ristede små kartofler samt dagens grønt og vildtflodesauce.

Ovnbagt hellefisk. Serveret med spinat og hvide kartofler, hertil citron-hollandaise og dagens grønt.

Medaljon af oksemørbrad. Serveres med håndskårne pommes frites og dagens grønt. Vælg mellem bearnaise- eller mild pebersauce.



DESSERTER

Hjemmelavede pandekager.
Serveres med hasselnødder, bærcouli og vaniljeis.

Gateau Marcel. Anrettet med marinerede bær og couli.

Hjemmebagt nøddekurv. Toppet med 3 slags is, flødeskum og bær.

Vanilje is med hjemmelavet chokoladesauce.

Ostespecialitet. 4 udvalgte oste med syltede nødder i portvinslage. Hertil hjemmebagt toast og kiks.



Hjemmemarinerede
SPARERIBS
m. cole slaw og bagt kartoffel
med krydderurtesmør samt
barbeque sauce
inkl. 1 alm. øl/sodavand

Hver onsdag
fra kl. 17.00

165,-

Børn under 12 år 98,- inkl. 1 sodavand

Restaurant Krabben

Gode P-forhold • Rygekabine i hall'en
Vallensbæk Havn • 2665 Vallensbæk Strand
Tlf. 43 54 05 45 • www.restaurant-krabben.dk



Anja Olsen



Kenneth
Bøggild



Mogens Saigal



Martin Glob



Ole T.
Steffensen



Søren
Christiansen

Vallensbæk Sejlklub

Bestyrelsen

Formand:	Anja Olsen	51 58 79 14
Næstformand:	Kenneth Bøggild	25 34 40 50
Kasserer:	Mogens Saigal	40 51 63 64
Sekretær/webm.:	Martin Glob	
Bestyrelsesmedlem:	Ole T. Steffensen	
Ungdomsafd.:	Søren Christiansen	21 62 08 75
Suppleanter:	Henrik Borch Peter Jensen	52 18 96 92

Valgt af VSK til Vallensbæk Havns bestyrelse: Arne Larsen,
Peter Linnet, Ole Simonsen og Lennart Larsen.
Tilsynsførende med klubhus: VSK's sekretariat 43 54 70 07

Sekretariatet kan kontaktes på mail sekretariat@vallensbaek-sejlkub.dk Mail ekspederes mandage og onsdage indtil andet meddeles via autosvar.

Sekretariatet har telefon 43 54 70 07, men der er ikke fast kontortid. Sekretariatet er lejlighedsvist bemandet på mandage onsdage.
Postadresse: Vallensbæk Havnevej 1, DK-2665 Vallensbæk Strand
Mailadresse: sekretariat@vallensbaek-sejlkub.dk
Hjemmeside: www.vallensbaek-sejlkub.dk
CVR nr.: 77 53 10 17
Bank: Nordea 2217 5130 030 767

Forretningsudvalg
Anja Olsen, Mogens Saigal og Kenneth Bøggild

Ungdomsudvalg
Søren Christiansen og Steen Roar Hillebrecht

Sejlerskoleudvalg
Martin Glob, Bjørn Dall, Helle Krogaard, Lennart Larsen,
Alex Mauthner, Mogens Saigal, Jan Strange, Preben Thorndahl,
Preben Thuesen

Sejlerskolens instruktører

Christian Gram, Bjørn Dall, Bjørck Willerslev Jørgensen, Jan Strange, Jesper Klitfort, Kim Jørgensen, Palle Mogensen, Johnny Thyrén, Mikael Mortensen, Preben Thuesen, Jens Hauer, Kjeld Bo Jensen, Torben Koczulab, Morten Kjærgaard, Preben Thorndahl, Michael Munk, Helle Krogaard Hansen, Keld Nielsen, Alexander Mauthner, Michael Samsøe, Mogens Saigal, Ole Steffensen, Thomas Ohland-Andersen, Lennart Larsen

Storjolleudvalg
Kenneth Bøggild, Michael Bernfeld, Arne Larsen og Claus Iversen

Talentudvalg
Steen Roar Hillebrecht og Søren Christiansen

Kapsejladsudvalg
Michael Bernfeld, Claus Voigt Andersen, Jakob Nybroe, Claus Iversen og Henrik Borch

Festudvalg

Anja Olsen, Claus Voigt Andersen, Helle K. Hansen og Ellena Lee

Grejgruppen
Arne Larsen

Klubmåler
Gert Hyldegård

Webmaster
Henrik Borch

Pressekontakt
Anja Olsen

Gråsælerne
Arne Larsen, Walther Dam Hansen og Claus Iversen

Medlemstyper	
1 Senior	885 kr.
2 Ægtefælle	250 kr.
3 Junior under 18 år	460 kr.
4 Under uddannelse, under 25 år	470 kr.
5 Pensionist over 65 år	555 kr.
6 Familie til junior	455 kr.
7 Støttemedlem	290 kr.

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

Medlemsbindinger
Medlemmer af type 3 og type 6 skal have reference til 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.

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-sejlkub.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.



Henrik Borch Peter Jensen

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: Skolebådssejlads, klubture, kurser fra Køge Bugt Kredsen eller fra Dansk Sejlunion, leje af klubhus, tilmelding til eller skipper ved kapsejlads, jolletræning og lignende.

Adgang til Klubhus / Juniorhus

Adgangskode til klubhus og juniorhusets klublokale (1.sal) oplyses ved indgåelse af medlemskab eller på forespørgsel til sekretariatet for eksisterende medlemmer. Adgangskoden gælder desuden til juniorhusets omklædningsfaciliteter.

Leje af klubhus

Medlemmer af sejlklubben 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 sejlklubben".

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.

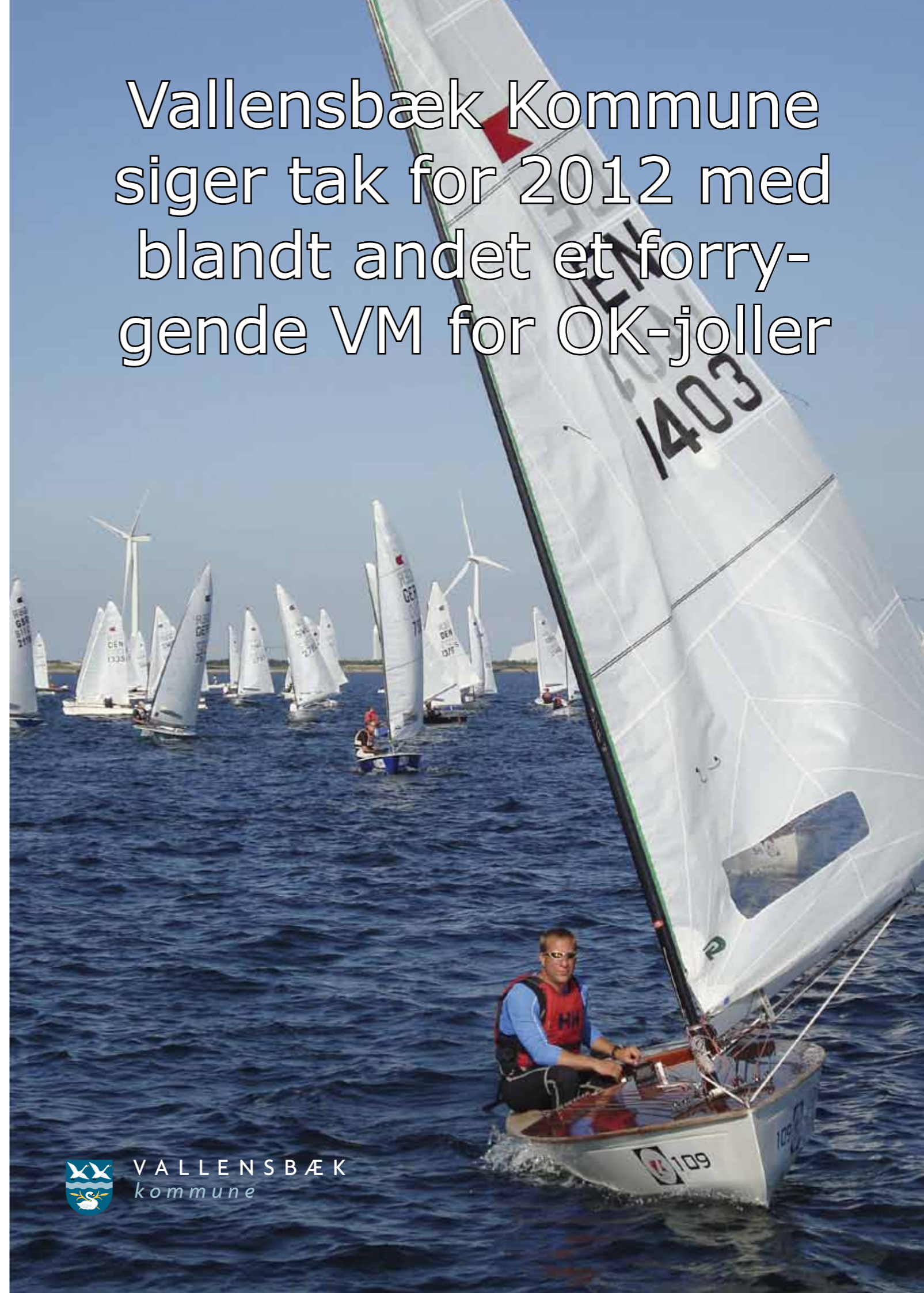


Klubstanderen til Mogens Saigal

På generalforsamlingen i november begrundede formand Anja Olsen valget af Mogens Saigal som modtager af klubstanderen således: "Det er et fantastisk privilegium at have lov til at uddele årets stander. Og der er rigtig mange, der kunne modtage den! Men der er én, der skiller sig særligt ud. Et medlem, der ikke er gammel i gårde. Faktisk et medlem, der har gjort lynkarriere i VSK. En komet som vi nu har hørt også vil lave revolution i forb. med pensionistsejladsen. Et medlem der har stillet sig til rådighed for tunge opgaver i sejlklubben. Et medlem af bestyrelsen, der heldigvis ikke er på valg i år, men allerede har brugt flere timer end man kan forvente på en hel periode. Nemlig Mogens Saigal, der har kastet sig over klubbens økonomi med ildhu og stort ansvar. Det har vi alle kunne mærke og jeg er taknemlig over, at vi i dag har et meget gennemskueligt regnskab og en meget kompetent budgetlægning. Og så var Mogens også klar til at tage ansvar for sejl-skolen, da Lennart Larsen trak sig som sejl-skolechef. Vi skylder Mogens et stort tak for de mange timer og den store indsats han har gjort i året der er gået. Du får standeren som den fornemmeste anerkendelse fra VSK!"

Så er der serveret frokost til besætningen, og det er jo altid populært. I klubben sidder Mogens Saigal tungt på penge-kassen, og blandt andet den indsats fik han klubstanderen for på generalforsamlingen i november.

Vallensbæk Kommune siger tak for 2012 med blandt andet et forrygende VM for OK-joller



VALLENSBÆK
kommune

TEMPO BÅDUDSTYR

BUK
POSTORDRE



Vi har et stort udvalg i det nyeste sejlerøj, støvler, sko samt redningsveste i de kendte

mærker
HELLY HANSEN,
HENRI LLOYD, SLAM,
dubarry, MUSTO,
SEBAGO, SECUMAR
samt mange andre.

I butikken finder du det store udvalg i udstyr til båden, samt et stort vedligeholdelses-program til din bådmotor, bl.a. Solé Diesel, Volvo, Perkins, Vetus, Mercury, Yanmar, VW, Lombardini, BUKH, Craftman og Nannidiesel.



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@tbu.dk • www.tbu.dk