

1904 - 2004
Jubilæumsskrift



Sønderborg Yacht Club gennem 100 år



Sønderborg Yacht Club har i år 100 års jubilæum.

Som formand for Sønderborg Yacht Club er det mig en stor glæde at præsentere klubbens 100 års jubilæumsskrift. Dette festskrift indeholder en kort kronologisk redegørelse om klubbens historie fra dens spæde start i 1904 og frem til i dag, med fortællinger og oplevelser af og om de mennesker, der har været med til at præge udviklingen i S.Y.C. gennem årene.

Det er med ydmyg stolthed, at jeg i dag repræsenterer Sønderborg Yacht Club, der med en lang række aktiviteter fremstår som en af de mest aktive sejlkubber i landet – med en af de største juniorafdelinger, med træningscenter for handicap elite- og klubsejlsads, og som gennem årene har været arrangør af VM, EM, NM og DM i flere bådklasser.

Jubilæumsskriftets tilblivelse er en lang række personers fortjeneste, og jeg vil gerne rette en stor tak til alle, der har bidraget med oplæg og ikke mindst Erik Urth, der har forestået indsamling, sortering og sammenskrivning af materialet.

Jeg håber at rigtig mange vil finde fornøjelse i at læse vores jubilæumsskrift

*Bertel Møllerup
Formand*

Indholdsfortegnelse

SYC 100 år indledning , Bertel Møllerup	1
SYC's historie i kort træk , Erik Urth, 2003	4
En snak om sejlsport i gamle dage , Bitten og Kay Hansen, 1979	12
En vanskelig tid for sejlsporten , Tony Hansen, 1979	16
Minder fra en svunden tid , Kjeld Kappel, 1979	18
Den gamle lystbådehavn , Erik Urth, 2003	22
Sønderborg lystbådehavns tilblivelse , Peter Sloth Møller, 1982	26
Lystbådehavns vartegn , Bjarne Iwersen, 2004	31
SYC's mini 12-afdeling , Handicapudvalget, 2002	32
OL satsning , Hans Natorp og Flemming Clausen, 2004	34
SYC på verdenshavene , Redigeret af Erik Urth, 2004	38
Livet i juniorafdelingen for 25 år siden , Terje Troland, 1979	46
SYC's venner , Florianne Rask, 1979	48
Hilsen fra en gammel junior , Hans Ove Blunck, 1979	50
Den første sommerlejr 1972 , Erik Hansen, 2004	52
Hvordan bliver man juniorleder , Erling Kristensen, 2004	54
SYC's første verdensmesterskab 1984 , Otto Schütt, 2004	56
606 sejlerne i 90'erne , Anette og Mette, 2004	58
En situationsrapport , Hanne Philipsen, 2004	60

SYC`s historie i korte træk

Af Erik Urth 2003

Sønderborg Yacht-Club blev stiftet i 1904, og den konstituerende generalforsamling blev afholdt den 1. juni på "Hotel Stadt Kiel". Som formand blev valgt Herr dr. med. Krey, der var læge og marineofficer ved flådestationen i Sønderborg. Som æresformand blev foreslået Herr borgmester dr. Petersen. Medlemskontingentet var 6 Mark pr. anno, og optagelse af nye medlemmer fulgte reglerne i den Kaiserliche Yachtclub. Klubben kunne mønstre: 3 kuttere, 1 yawl, 1 pedal vandsko, 1 Dampfpinasse og kun en Motorpinasse.

Ganske vist var klubbens oprindelige navn Sønderburg Wassersport Verein, men navnet blev i 1906 ændret til Sønderborg Yacht-Club. Klubbens stander har dog altid været den samme.

Allerede af den første medlemsfortegnelse fremgår det, at mange af byens prominente borgere lige fra starten meldte sig ind i klubben for at dyrke vandsport. Således var daværende borgmester dr. Petersen meget aktiv, idet han til stor fornøjelse for sig selv og byens borgere lystigt spurtede havnen rundt ved at træde pedalerne på sin vandcykel.

Blandt mange andre af de første vandsports-folk skal nævnes dr. Krey senior, kaptajn Christensen, købmændene Tingleff, Korf, Ewers og Helmer. Desuden bagermester Langelo, statsråd dr. phil. de la Motte, dr. Sarauw fra Augustenborg, advokat Helm, ølbryggerne Petersen, proprietær Karberg og direktør Kolbe fra skibsværftet.

I klubbens barndom dyrkede man hovedsageligt rosport, men det varede ikke længe, før sejl- og motorbåde havde fået overtaget, og en del af dem var tilmed ret store. Således ejede kaptajn Christensen og guldsmed Johansen i fællesskab skonnerten "Hera", som de senere solgte til Finland. De herrer Tingleff og Langelo havde den forhenværende tyske toldkrydser "Kiel", som de afhændede til hertug Ernst Günther i Gråsten, hvorefter de købte den danskbyggede toldkrydser "Ariadne", der i alle retninger var et herligt skib.

Dr. Krey, der var sejlsportsmand med liv og sjæl, ejede efterhånden flere skibe, f.eks. yawlerne "Elfe" og "Atlanta". Købmændene Biehl og Tingleff havde i en lang periode en 55 kvm. kutter sammen.

Under 1. verdenskrig gik klubben i stå, da mange medlemmer blev indkaldt til tysk krigstjeneste, men i 1920-21 genopstod SYC igen som Fugl Fønix af asken. I den første bestyrelse efter genforeningen sad blandt andet



Formand 1904-1922
Dr. med. J. Krey



Formand 1922-1932
Christian Albretsen



Formand 1932-4942
Tingbogsfører Bill

dr. Krey, dr. Helm, bådebygger Michaelsen og skibsmægler Albretsen, der senere valgtes til formand samtidig med, at man gik over til at bruge det danske sprog i protokollen og ved møderne. Senere kom SYC under Kongelig Dansk Yachtklub med ret til at føre splitflag.

I mange år havde SYC dårlige plads- og fortøjningsmuligheder at kæmpe med, idet en del både havde fortøjningsplads syd for den gamle pontonbro, mens andre lå for anker ud for strandpromenaden. I 1932 begyndte drøftelserne om bygning af en lystbådehavn ud for Hotel Strand at tage fart. Tre år efter var den nye havn færdig og kunne tages i brug, og den blev hurtigt fyldt til bristepunktet af klubbens egne fartøjer, så der ikke var plads til gæstesejlere.

I 1936 arrangeredes den første natkapsejls "Als Rundt" med deltagelse af 6 både, der alle nåede i havn.

Interessen for sejlsporten var tiltaget, og man blev nødsaget til at flytte alle motorbåde til nordhavnen. Efterhånden voksede klubben så meget, at der også blev oprettet afdelinger i Augustenborg og Dyvig. Hvad angår Dyvig, blev den selvstændig i 1967 og Augustenborg i 1969.

Indtil 1949 havde SYC bedding på slagteriets grund på Sundgade. Da slagteriet skulle udvides, blev der truffet aftale med bådbyggerne brdr. Michaelsen om plads på deres bådeværft til ophaling og vinterleje for klubbens både.



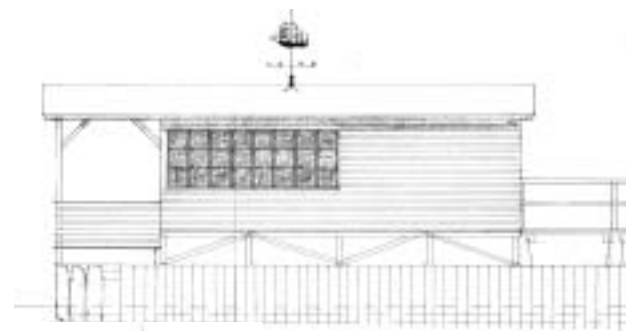
Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliquam. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

Arbejdet med havneplanerne sidst i 20'erne og først i 30'erne syntes at have optaget den daværende bestyrelse så meget, at der ingen kap-sejladser blev arrangeret fra 1929-32. Med tingbogsfører Bill som formand fra 1932 kom der igen gang i regattaerne. Højdepunktet var KDY's provinskapsejladser i 1937, som SYC blev opfordret til at arrangere. Dette stævne blev et af de største, der har været afholdt i Sønderborg.

I de vanskelige år under og lige efter 2. verdenskrig var Tony Hansen klubformand. Trods problemer med at opnå sejltilladelser skete der også en hel del dengang, og selv om sejlsdområdet var begrænset til Alssund, blev

der alligevel arrangeret lokale kapsejladser. Et par SYC'er skiftede dannebrog ud med det tyske flag, og så kunne de sejle uden begrænsninger- de blev naturligvis ekskluderet af klubben efter krigen.

På formandens initiativ blev der oprettet en "sejlerskole for unge over 18 år". Klubben ejede på det tidspunkt ikke mindre end 3 juniorbåde, en kragejolle og en yawl ved navn "Moster". Det lykkedes også at få byggetilladelse til et lille klubhus, som blev opført yderst på Sømandsbroen ud for Hotel Strand.



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehenderit incididunt ut labore et dolore magna aliqua.



Til højre arkitekt Tony Hansen, formand 1942-1947. Til venstre toldforvalter A. Rasmussen, formand 1947-1950.

Efter anden verdenskrigs afslutning opstod der visse modsætninger i klubben under Tony Hansens formandskab, hvilket førte til, at en mindre gruppe trådte ud og dannede SSM. Modsætningerne opstod, fordi Kongelig Dansk Yacht Club havde skrevet rundt til alle klubber, at de skulle foretage en vurdering af medlemmernes aktiviteter under krigen

Toldforvalter A. Rasmussen fik til opgave at føre SYC videre i 1947. Klubben levede et stille liv, og antallet af sejlbåde var under 20; men på trods af det var 1947 kapsejladsmæssigt et højdepunkt for SYC. De sønderjydske klubber arrangerede nemlig sammen med KDY den Jyske Sejleruge i Sønderborg. Det hele kulminerede med en sejlerfest på Hotel Strand – kuvertprisen var 12 kr. og påklædning: klubdragt eller smoking.

Først omkring 1949 blev det muligt at sejle eskadresejladser til Flensborg, hvortil sejlådene blev eskorteret af danske marinefartøjer. På en af disse ture blev vejret dårligt, og Hans Ove Blunck med sejlåden Wilja flængede "tilfældigvis" sit storsejl og "måtte" derfor søge nødhavn

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua.



i Langballig. Båden blev hermed den første danske båd, der besøgte Langballig efter krigen. Det krævede visum at komme til Tyskland, men så var det også muligt at købe transit uden begrænsninger, og det varede heldigvis nogle år, inden det danske toldvæsen stoppede den trafik.

På generalforsamlingen i 1950 vedtog man at dele SYC i en sejlafdeling og en motorbådsafdeling med fælles formand. Lindhus Larsen blev valgt, og under hans ledelse startedes også en egentlig juniorafdeling med egen formand. Motorbådsafdelingen blev først nedlagt i 1974. I Lindhus Larsens formandstid fejrede man SYC's 50 års jubilæum i 1954, og jubilæumsstævnet samlede ved den lejlighed både fra hele Skandinavien og Tyskland.

Da SSM meldte sig ud af Dansk Sejlunion flyttede mange aktive sejlere til SYC, og der kom igen gang i juniorarbejdet.



Formand 1950-1955 Svend Lindhus Larsen



Formand 1955-1964 Herman Blunck



Formand 1964-1974 Kjeld Kappel

Særligt aktive i de år var J. Jensen og Herman Blunck, der ledede juniorafdelingen. Forholdet mellem tyske og danske sejlere begyndte igen at blive normalt efter krigstidens nationale modsætninger, og det skyldtes ikke mindst Lindhus Larsen, at der blev skabt kontakt til de tyske sejlklubber. Herman Blunck blev formand i 1955 og fortsatte også som leder af juniorafdelingen, indtil hans søn Hans Ove Blunck i 1959 overtog posten. Under Blunck jun.'s ledelse kom juniorafdelingens medlemstal op på over 100 med en jollepark på 60 både.

Behovet for medlemskommunikation voksede, og tandlæge Kjeld Kappel, der blev formand i 1964, fik gang i klubbladet OHØJ, der den dag i dag er SYC's vigtigste informationskilde til medlemmerne.

I begyndelsen af 1970'erne fik klubbens kapsejladser, specielt den årlige natsejlads "Als Rundt", et internatio-

nalt præg med betydelig deltagelse af tyske og engelske både. I samme årti begyndte klubben også at afvikle flere Danmarksmesterskaber med deltagere fra hele landet.

I 1972 tegnede Christen Bonde et større klubhus, og det lykkedes at opnå myndighedernes tilladelse til at udvide det gamle klubhus på Sømandsbroen, således at det arealmæssigt blev dobbelt så stort. I løbet af vinteren arbejdede en kreds af medlemmer på klubhusudvidelsen, og de nye lokaler kunne indvies i foråret 1973.

Der var nu skabt mulighed for et bedre klubliv i SYC, og det tog et vældigt opsving, da Ruth og Poul Michaelsen blev klubhusets første bestyrerpar.

Den kraftige vækst i juniorafdelingen i 1971-72 bevirkede, at behovet for hjælpere og ledere til juniorarbejdet voksede tilsvarende. En kreds af forældre under ledelse af Florianne Rask dannede derfor i 1972 foreningen SYC's Venner. Foreningens formål var at yde støtte til SYC's juniorafdeling – moralsk, økonomisk og idrætsligt

samt samle forældre kredsen. SYC's Venner blev et stort aktiv for juniorafdelingen, som i 1975 var nået op på 150 medlemmer, næsten samme størrelse som seniorafdelingen, der på det tidspunkt bestod af 164 medlemmer, hvoraf halvdelen var bådejere.



Formand 1974-1981
Erik Urth



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

Manglen på bådepladser i lystbådehavnen begrænsede tilgangen af nye sejlere.

Det betød, at klublivet var temmelig statisk, men traditionen tro gennemførte man hvert år en vinterfest, tor-skespisning på Colosseum, en fælles pinsetur, "Als Rundt", en hovedkapsejlads og et klubmesterskab om efteråret. Der var desuden et fælles arrangement med SSM (Alssunds Blå Bånd) samt "manneturen" til Åbenrå.

Juniorafdelingen var meget mere dynamisk. Her "puslede" man om de unge talenter, og et år (1979) blev det til ialt 6 junior Danmarksmestre. Målet var at afholde mindst et internationalt stævne hvert år, og det blev til mange store stævner f.eks Nordisk Mesterskab for opti-

mistjoller, Europamesterskab for flipperjoller o.s.v.

Kulturudvalget overtog i 1974 forvaltningen af havnepladserne, og samme år blev Erik Urth formand for SYC med det erklærede mål at skaffe bedre faciliteter til sejlerne i Sønderborg. Det lykkedes at få kommunen til at etablere en midlertidig havn med 88 pladser ved Folehaven i 1978, og i 1979, samtidig med at SYC fejrede sit 75 års jubilæum, vedtog byrådet en principbeslutning om at bygge en ny lystbådehavn ved Østerhage med plads til 450 både. Dette resultat skyldtes ikke mindst formanden for SYC/SSM's havneudvalg Walter Carstensen.

I 1980 blev havnebyggeriet påbegyndt, efter at sejlerne havde skaffet 9 mill. til broer og dækmoler. Kommunen skulle financiere de landværts faciliteter.

Det lykkedes også klubberne at skaffe en startkapital til et nyt fælles klubhus.



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.



Formand 1981-1985
Georg Natorp



Formand 1985-1991
Jørgen Stannow



Formand 1991-1996
Kurt T. Andersen

I 1982 kunne den nye lystbådehavn ved Østerhage indvies med en geveldig havnefest anført af borgmester Harry Christensen, og senere på året blev det nye klubhus taget i brug. Kommunen fjernede i løbet af vinteren den gamle lystbådehavn ved Hotel Strand og pontonbroerne ved Folehaven. Hermed var startskuddet gået til en ny epoke i SYC's historie.

I 1980 blev der oprettet en 606-afdeling, og der blev anskaffet en dommerbåd, der blev navngivet "JOLLEMOR"

Der var nu skabt mulighed for at arrangerer store stævner, og da Georg Natorp tiltrådte som formand i 1982, blev det sportslige sat i fokus. I 1983 var der 118 startende både i OPTI-A CUP og rekorddeltagelse i "Als Rundt" med 247 både. Året efter var SYC arrangør af DM i folkebåde og VM i OK-joller, og brødrene Poul og Hans Natorp blev udtaget til OL i Seoul i 470 jolleklassen.



Til højre Bjarne Iversen,
formand 1996-2002.
Til venstre
Bertel Møllerup,
nuværende formand
2002-

Jørgen Stannow blev formand i 1985, og de sportslige aktiviteter fortsatte.

I 1986 var der Europamesterskab i 470 joller med kongelig deltagelse af den unge spanske prinsesse Christina de Borbon, hvilket trak mange tilskuere til havnen for at overvære stævnet. I 1987 blev der afholdt klassemesterskaber for Ylva, Karavel og Spækhugger, og det fortsatte på denne måde med ét til to store stævner hvert år.

I 1989 blev klubbens aktiviteter udvidet, da man etablerede et samarbejde med Sønderborg Handicap Idræt, som skulle give handicappede mulighed for at prøve kræfter med sejlsporten. Den første mini 12 meter blev skænket af Bikuben, og de følgende år blev der anskaffet fire mini 12'ere. Dansk Handicap Forbund skænkede senere en Olsen Twin-båd til SYC's handicapsejlere. Der er yderligere kommet 2 Olsen Twin-både til, takket være donationer fra forskellige fonde.

Kurt Andersen blev formand i 1991. På det tidspunkt

var der dalende interesse for sejlsport i Danmark, der blev derfor iværksat særlige aktiviteter for at fastholde medlemstallet i såvel junior- som seniorafdelingen. Der var flere uløste opgaver i forbindelse med den nye havn. Der manglede vinterliggepladser, hvilket blev løst ved, at kommunen gav tilladelse til, at bådene kunne stå på havnens parkeringspladser. Desuden var det vanskeligt at sælge de sidste pladser i havnen. Kommunen begyndte derfor at langtidsudleje mange pladser til udenbys sejlere og til vore sydlige naboer. Forvaltningen fandt denne forretning så attraktiv, at man ønskede havnen færdigbygget/udvidet med 188 pladser. Det gav anledning til megen debat i den lokale presse, da udvidelsen ville indtage en del af Strandpromenaden. Efter flere borgermøder besluttede byrådet at gennemføre en udvidelse med 140 pladser og bygge den sidste dækmole mod nord. Det nye havneafsnit blev indviet i 1996, og hermed var havnen færdigbygget med en kapacitet på ca. 650 pladser.

I Bjarne Iwersens formandsperiode fra 1991 prøvede man at fastholde interessen for kapsejladser "Als Rundt" ved at ændre den til en dagkapsejlads, hvilket øgede deltagerantallet betydeligt. Stævnetraditionen blev videreført, og i 1997 blev der igen med stor succes afholdt VM i OK-joller. Endnu engang stod SYC for et DM i folkebåde i år 2000, og året efter var der DM i Børresen 10 meter.



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehenderit incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

I 2002 kom Bertel Møllerup til som formand, og planlægningen af 100 år's jubilæet blev igangsat.

I løbet af de hundrede år SYC har eksisteret, er der selvfølgelig sket mange spændende ting, som ikke er omtalt her. Der har været utallige engagerede personer involveret i klubbens arbejde, og uden dem har det ikke været muligt at udvikle SYC, som den fremstår i dag. Her tænkes på det daglige arbejde med at arrangere juniorsommerlejre, vinterundervisning, store kapsejladsstævner, filmaftener, søndagsøl i klubhuset, tirsdags- og onsdagssejladser, pigesejladser, seniorsejlerskolen og ikke mindst sejlerfesterne. Må drivkraften bag alt dette fortsat være glæden ved sejlsport!

Formænd i SYC Æresmedlemmer i SYC

1904-1922: J Kray J. P. Munk

1922-1932: Christian Albretsen Herman Blunck

1932-1942: Bill Fr. Tingleff

1942-1947: Tony Hansen Hans Michaelsen

1947-1950: A. Rasmussen Anna Fine

1950-1955: Svend Lindhus Larsen Aksel Fine

1955-1964: Herman Blunck

1964-1974: Kjeld Kappel

1974-1981: Erik Urth

1981-1985 : Georg Natorp

1985-1991 : Jørgen Stannow

1991-1996: Kurt Andersen

1996-2002: Bjarne Iwersen

2002- : Bertel Møllerup



En snak om sejlsport i »gamle dage«

Af Kaj og Bitten Hansen 1979.

Vi tog lidt forskud på sommerens sejlerglæder den forårsaften hos Hermann Blunck, også kaldet FAR-FAR, da formand Erik Urth havde samlet tre af SYC's ældste medlemmer til en snak om sejlsport i gamle dage i anledning af SYC's 75 års jubilæum.

Foruden Hermann Blunck, der blev medlem i 1936, var der både Fr. Tingleff og Hans Michaelsen, begge medlem fra 1924.

Et fælles træk ved disse tre stoute gutter er en livlig fortælleevne – Det gjorde aftenen til en munter oplevelse.

Et af klubbens ældste beviser på aktivitet var lagt frem, nemlig et fotografi fra Kielerugen 1905, taget fra købm.



Sejlkutter »Kiel«, S.Y.C. Kieler Ugen 1905. I baggrunden Kaiseryachten »Meteor«. Fra venstre: Købmand Fr. Tingleff sen., Tandtekniker P. Kruger, Ølbrygger Chr. Petersen og Bankdirektør P. Helmer.

Fr. Tingleff's sejlkutter KIEL af SYC – med besætningen: købm. Fr. Tingleff sen., tandtekniker P. Kruger, ølbrygger Chr. Petersen og bankdirektør P. Helmer. På billedet ser man i baggrunden Kejsers Wilhelms yacht METEOR for fulde sejl.

Tursejlad

“Kutter KIEL kan jeg ikke huske”, siger Tingleff, “men før 1. verdenskrig købte min far i Assens toldkrydseren WILLEMOES, det var også et fint fartøj. Det var en spidsgatter, der omdøbtes til ARIADNE. Der var 6 køjer i kahytten og 4 køjer i forkahytten, og vi kunne ligge to børn i en køje. Der var brændeovn med komfur ombord og et tørcløset med tørvestrøelse havde vi også, jo, det var et hyggeligt fartøj”, fortæller Tingleff. “Den var 6 meter bred, og på søndagsture var vi en halv snes børn med – og så var der liggestole ombord. Vi kom ikke langt omkring, da min far jo

ikke havde fri så længe af gangen

men til Kolding, Vejle og Middelfart kunne vi nå. Jeg husker en tur til Middelfart. Vi var med børn og voksne 15 mand ombord. Vi skulle jo ind i den meget lille Middelfart havn for fulde-sejl på grund af den stærke strøm. Så smed vi sejl og gik med temmelig fart ind til kajen med det tunge fartøj. Det gik fint – dengang fandtes ikke motor ombord. På hotel Melfart fik vi det store kolde bord for 1.50 kr. pr. mand og snaps for 15 øre – så blev flasken sat på bordet. (det var kun den første snaps man betalte for) En øl kostede 15 øre. Det var meget fint altsammen med stor opdækning. Vi var jo slet ikke vant til så meget pålæg – og sildebord beretter Fr. Tingleff.

Hans Michaelsen finder frem til, at ARIADNE jo må være et søster-skib til THYRA, som nu ligger i Svendborg, og tilføjer anerkende “Ja, det var nogle af de bedste skibe dengang.”

“ARIADNE blev solgt i slutningen af krigen for 3.000 kr.”, fortæller Tingleff, “Under krigen sejlede vi ikke – de fleste var jo indkaldt til krigstjeneste, og bådene blev forsømt.”

Klubliv

Om klubsammenholdet dengang siger Tingleff: “Vi kom ikke så meget sammen dengang, vi sejlede mest vor egen sø, kan man sige, men vi holdt nogle stilfulde sammenkomster på Alhambra og Dampskibspavillonen.” “Ja,”

tilføjer Hans Michaelsen, “dengang blev det kaldt “æ doktorklub” for samtlige læger på Als var medlem. Det var kun for folk med penge dengang”. Hans Michaelsen husker, at i 1925 var der 32 lystfartøjer hjemmehørende i Sønderborg. Heraf lå de 12 for svaj ved lystbådehavnen.

Kapsejlad

I 1936 havde vi den første “Konge sejlad” d.v.s. KDY-Landsstævne i Sønderborg. I SYC's protokol tilbage fra 1922 står der kun beretninger om øvelsessejladser og kapsejladser i Sønderborg bugt i årene 1926 og 1927. Først i 1933 blev der valgt en kapsejladskomite. Første kapsejlad Als rundt står omtalt 1936 og blev afholdt 6. juni.

Als Rundt

“Als rundt var til at begynde med ikke nogen kapsejlad”, fortæller Blunck. “Min første Als rundt var i SELMA, da skulle vi bare rundt å se æ' mejeriskorstene rych, og så fik vi frokoster undervejs.” “Ja, – æ hæ” væt” mæ' te' å øs' Als rundt, så æ pålæg å æ hele mollevit tilsidst var øset udenbords” – griner Farfar Blunck, og fortæller om en tur Als rundt i WILJA sammen med Erik Sloth Møller og Hans Kreutzer samt en “skødehaler” fra Sømandsskolen, (en Esbjergfisker) – der startede med at blive søsyg. Dengang skulle Als rundt helst foregå i



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

måneløse nætter, så mørkt som muligt -uden søkort og instrumenter som nu. Vejret skulle helst være så hårdt som muligt, og det blev det”. “Vi havde lige fået ny mast på WILJA” fortsætter Blunck, men bliver afbrudt af Hans Michaelsen, der kommenterer: “Ja, de store ny rigninger var jo slet it' beregnet til de både. Masten var jo syv meter højere end før”. “Ja”, beretter Blunck videre, “Det startede med at genuaen revnede – mens Hans sku' lave frokost. Erik sad ved roret, mens jeg gik op og skødede fokken (selvfølgelig uden redningsvest – for de var

jo af kapok, der sugede vand og trak en ned omgående). Pludselig råber Hans nede fra kahytten: ”Blunck,vi ska' pumpe. – Bundbrædderne flyder.” – Han fik pumpen ned og pumpede som en vild uafbrudt et godt stykke tid, hvorefter han igen hævede stemmen: “Blunck, – jeg siger det som det er. – Sæt den på land med det samme. – Vi svamper ned. – Nu er det på det sidste, vandet stiger i stedet for at synke.” Han fortsatte med at pumpe vildt og energisk. Jeg kigger så ned til ham og spørger: “Hvor fa' en er slangen til pumpen?” (Den havde vi glemt at sætte udenbords). Hans Kreutzer bandede og råbte: “Hva' i helvede er det for nogle bolværksmatroser, jeg har fået ombord, – og det byder I en gammel skibskaptajn som mig?” – Erik tabte rorpinden af grin – og båden skar op – og han faldt i vandet med et plask. – “Ja,” sagde så ham æ sømand, “Nu er det kraft æ. mig på det sidste, for nu løber vandet ind ved flippen”.

Den ene skipperhistorie følger efter den anden, – “men skriv nu ikke det hele ned”, slutter Farfar Blunck, “Det var jo nogle værre ture dengang”. “Ja”, fortsætter Hans Michaelsen, “og til kapsejladser var det ligesådan, når vi ankom aftenen før, f.eks. til Åbenrå, gik vi til fest, – og det skete, at nogle blev så bevidstløse, at de slet ikke opdagede, at de var med til kapsejlad. De vågnede først, da de blev sat af næste dag. Vi var så trætte, når vi kom hjem søndag aften, at vi ikke engang kunne læse avisen”.

Farfar Blunck mindes en Als rundt, hvor han var dom-



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua.

mer. “Der var ikke ledsagerbåde, og det var hårdt vejr. 8 både deltog, og de 4 både “forsvandt” sporløst uden at give melding. Det blev mandag middag, før vi fandt dem. To havnede i Søby,og TØSEN var gået synkefærdig ind til Dyvig. Jo da var der nerver på, kan I tro. Heldigvis er det efterhånden nemmere at komme i kontakt med de udgæede både.

Var det kun mandeture dengang?

“Det var faktisk mig, der afskaffede “mandeturene” dengang. – det blev for vildt,” siger Farfar Blunck, og fortæller nok et par go'e skipperhistorier suppleret af Hans Michaelsen.

Dengang var konerne jo som regel ikke med. Det var jo ikke så komfortabelt ombord som nu, forklarer Blunck, og Tingleff tilføjer “Nu er bådene af glasfiber, og de er tætte og tørre. Der er højere fribord, og toiletfor-

hold og indretninger, så damerne kan have det rart ombord – og endda sejle båden selv og være gode sejl-sportsfolk. Det så man ikke så meget dengang. Men når jeg sidder nede ved slotshjørnet og ser en af de gamle oldtimere gå forbi, så hopper mit sømandshjerte alligevel af glæde”. Blunck tilføjer: “Ikke nogen “plastikbalje” til mig. – Jeg elsker at sejle i hårdt vejr, og det kan man bedst i et træskib”. Ingen siger Blunck imod. – Hans Michaelsen tilføjer, at flere og flere nu har fået øje for de gamle gode træskibe, og i hans tid som bådbygger, har han heldigvis kunnet beskæftige sig udelukkende med sit håndværk. “Vi har haft nok at lave hele tiden. Vi har også bygget fragtfartøjer om til lystfartøjer, som nu JENSINE

'Danmarks ældste (fra 1852), og OLINE, som er 100 år. “Den har min far sejlet med som 16-årig, da den gik som torskekvase fra Svendborg.” beretter Hans Michaelsen, og tilføjer:”I dag tog vi KOMMANDØREN af Rømø op – på 78 tons – den har gået som sten-fisker til sidst, og skal nu også bygges om til lystfartøj”.

Her hæver vi ølglaset og drikker ud, mens FARFAR Blunck klirrer med kaffekopperne fra den anden ende af sin hyggelige stue. – Så er kaffen klar – Under kaffebordet går snakken om gamle og nye skibe, og “skipper-historierne” vælter over hinanden – stof til flere underholdningsbøger. – Desværre blev det ikke skrevet ned alt-sammen.- TAK FOR EN HYGGELIG AFTEN



En vanskelig tid for sejlsporten i Sønderborg

Af Tony Hansen 1979.

Da jeg i 1939 kom her til byen, søgte jeg som svendborger – født og opvokset ved stranden og med sejlads som hobby fra jeg kunne skønne – straks efter at finde en sejlklub. Her var den gode klub S Y C, hvis formand var tingbogs-fører Bill. Jeg blev optaget som medlem i 1942 og fik overdraget juniorarbejdet. Klubben ejede den gang en klinkbygget kragejolle “Junior”.



At jeg i 1942, 27 år gammel, skulle blive valgt til formand for klubben havde jeg aldrig tænkt mig, men det var mig en stor glæde at være med. Bl.a. havde vi i de år en sejlernes skole for voksne – 10 kr. pr. md. Mange af klubbens medlemmer virkede som lærere her: bådebygger Mikkelsen, Anton Christensen bl.a. Vi havde dengang 3 juniorbåde + en gammel yawl “Moster”, udlånt hertil fra Flensborg’s danske klub FYC.

Vi deltog i mange kapsejladser med de sønderjydske klubber. Kunne vi blive 40 ialt, store og små var vi stolte, ligesom det var fornemt, når vi startede 20 både på den krævende sejlads “Als rundt”. Bådene dengang var jo ikke havsejlere. Tiden

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

var stærkt præget af krigen. 29. august 1943 fik vi forbud mod at sejle på Sønderborg bugt, hvorfor alle både flyttede til nordhavnen. Vi måtte kun sejle i Alssund. Derfor afholdt vi f.eks. kapsejladser ud for Sottrupskov. I 1944 fik vi tilladelse til at sejle til kapsejladser i Aabenraa. Under præmieuddelingen på hotel Eliselund blev der luftalarm, og der blev kastet bomber i vandet i nærheden af bådene på fjorden. Hvem husker ikke fisker Chr. Petersen, der den dag slæbte os alle til Sønderborg? Andre søndage lå samme Christian “tilfældigt” ved indsejlingen til Alssund, når det var stille vejr, så det var blevet sent. Ja, det var før de gode motorsejleres tid.

Motorerne manglede vi også tit, når broen skulle passeres. Der var tit dramaer.

I 1947 arrangerede klubben det første sejlerlandsstævne efter krigen sammen med Jydsk Sejlunion og KDY. Der kom mange både fra hele Danmark, endda fra Sverige, så det var store dage.

I havnen lå dengang ikke mange ikke store eller flotte både, men vi var glade for at komme i havnen og havde et godt sammenhold. Forår og efterår arbejdede vi selv med ophaling og udsætning af bådene, havde et gammelt spil til hjælp. Det kostede tit skrammer. I min formandstid fik vi rejst den første fjerdedel af det nuværende klubhus.

I 1944 fejrede vi klubbens 40 års jubilæum i Fiskerhytten – ålespisning og dans til den lyse morgen.



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

Når man ser ud over lystbådehavnen i dag, kan man kun glæde sig over det smukke syn, glæde sig over klubbens store fremgang, over de mange små nybegyndere osv.

Jeg ønsker alt muligt godt for klubben fremover.

Minder fra en svunden tid

Af Kjeld Kappel 1979.

Man har bedt mig om at bidrage med beretninger fra “gamle dage”, d.v.s. fra min periode som formand fra 1964-74. Engang skulle jeg sammen med juniorerne i OHØJ's redaktion skrive om et juniorbådstævne i Høruphav, der lå nogle ganske få år tilbage i tiden, og ved den lejlighed fandt vi ud af at “gamle dage” for en junior er hvad der ligger 1 1/2 år før lige nu i dette øjeblik. Mine “gamle dage” må derfor ligge i oldtiden og det bliver derfor indlysende, at når man er sådan et spindelvævsomvundet mosefund, så må det også begynde at knibe med hukommelsen. Så er der det med tiden. Vi er lige midt i forårskampagnen, og BRITT skal klargøres. I forvejen er undertegnede noget af en fabel ovre på beddingen, især for Georg, Egon og Preben, fordi jeg altid først dukker op i sidste øjeblik, men er dømt til at være færdig med båden sam tidig med de andre. Med disse enkle og prunkløse bort- og sø-forklaringer skal jeg dog gøre forsøget og trække nogle ting frem.

I begyndelsen af 60'erne begyndte den udvikling, der gjorde sejlsport til en folkesport, og det var de nye glasfibermaterialer, der muliggjorde den industrialisering af bådebyggeriet, er for alvor satte tingene i skred. Da jeg først i 50'erne fik min gang i lystbådehavnen var alle både endnu træbåde.

Der var kuttere, skærgårdskrydsere, 6 meter o.s.v., deciderede kapsejlere – direkte byggede til kapsejlads, men ellers var der overvægt af klinkbyggede kragjoller af

forskellig oprindelse og byggested – og – først og fremmest en hel del meget smukke spidsgatter. Klubben havde også en folkebåd som øvelsesfartøj, men jeg tror ikke, folkebåden rigtig blev regnet for noget på det tidspunkt. Senere skulle det vise sig, at netop Folkebåden blev mægtig populær blandt danske sejlere; så meget at man må sige den er den eneste af træbådene, der har kunnet holde nogenlunde stand overfor fiberbådene ved sine all-round egen skaber både som turbåd og som kapsejler. Min egen drømmeforestilling om en båd dengang var en 36 qm spidsgatter, men når man har prøvet en sommermorgen tidlig at vågne ved sagte klukken af bølgerne mod skibssiden, må man simpelthen sejle på klink. Derfor blev det en folkebåd.

De to første glasfiberbåde kom til Sønderborg lystbådehavn i sommeren 1964. Det var engelske felicity-både med Poul Rieck og Nic Erichsen som skippere og Knud Jensen og undertegnede som gaster. De vakte opsigt blandt klubkammeraterne som alt nyt jo gør. De udmærkede sig ved at have to ekstra køle strittende ud ligesom hajfinner, og mægleren, der afleverede bådene til os i Københavns havn gjorde nogle forbløkkede bemærkninger om, at ekstrakølene var med til at stabilisere bådene i søen, men at man nok lige skulle vænne sig til de nye sejlegenskaber. Det tør antydes. I Køge bugt løb vi ind i en østenkuling med 4 meter høj sø, og med de skrappe skovle, vi havde hægtet på siderne, var både-

ne luvgerige ad h. til, og det hændte flere gange, at vi gik ufrivilligt over stag, selvom rorgængerer kæmpede med pinden af al magt for at holde os fra vinden. Lykken er selv at bestemme sine stagvendinger i vindstyrke 6: Det varede heller ikke længe inden Nic og Poul fik pillet”sta-

bilizerne” af, og så var båden normalt sejldygtig. Ekstrakølenes berettigelse var alene at hindre båden i at vælte under ebbe i de enorme tidevandssvingninger i engelske havne og flodmundinger.



Efter Felicitybådene gik det som vi alle ved, meget stærkt med udviklingen, og i dag er fiberbådsmarkedet enormt, selvom det hovedsagelig grupperer sig om et begrænset antal typer, og disse igen i forskellige størrelser og udførelser. Der er fantastiske sejlmaskiner i 1/4, 1/2 og 1-tonnerudgave af facon som drægtige måneraketter; men så sandelig om ikke gammel dansk-nordisk skibsbygningstradition stadig holdes i ære. Folkebåden, der vel egentlig stammer fra den gamle danske jagt, leveres nu i to glasfiber-udgaver på markedet, kraelbygget og på klink, og spidsgattere findes der en række af med de moderne designede Spækhuggere og Grinder som nogen af de mest populære.

Med den store tilgang af både steg behovet for havnepladser naturligvis tilsvarende. Ved en jubilæumsfest i 1962, hvor flere af kommunens folk med borgmester Anders Andersen i spidsen var til stede, slog jeg til lyd for, at kommunen byggede en lystbådehavn ved Sønderborg bugt til 350 -400 både. Der blev lyttet velvilligt og tilsyneladende interesseret, selvom 400 pladser den gang måske var lige i overkanten. I hverdagen var det så som så, da man betragtede sejl- og motorbådssport som fritidssysel for de rige. Det var synd og skam, og så var det urigtigt. Lykkeligtvis ændrede dette sig i årenes løb, og en ny tankegang slog igennem, fifty-fifty-princippet. Det var borgmester Anders Andersen, der udmøntede det, at hvis idrætten i Sønderborg selv ville

yde sin passende andel m.h.t. indsats og finansiering af de idrætsanlæg, man ønskede, så ville kommunen komme med resten. Her var noget, som bedre rimede med de muligheder, som SYC's havneudvalg havde forestillet sig. Med Peter Barmwater som den drivende kraft kom der en virkelig samtale i stand med kommunens kulturudvalg om Sloth Møllers skitseprojekt til en lystbådehavn ved Ringgades udmunding i Strandpromenaden. I min efterfølger Erik Urths formandstid er der arbejdet energisk videre med sagen, og vi står nu, Maj 1979, tilsyneladende lige før virkeliggørelsen af den nye lystbådehavn ved Sønderborg bugt.

Mit tilbageblik ville være mangelfuldt, hvis ikke juniorafdelingen blev nævnt. Hans Ove Blunck blev formand for juniorafdelingen allerede i 1959. Under hans og senere også Erik E. Hansens ledelse kom der rigtig gang i SYC's ungdomsarbejde. Hans Ove var således meget tidligt opmærksom på betydningen af at knytte forældre-kredsen nærmere til klubben. Han arrangerede hver vinter forældreaftener, og på disse aftener blev forældrene sat ind i alt det, som deres børn lærte i sommerens løb. Man tog søsikkerheds-spørgsmålet op til drøftelse, og resultatet blev, at forældre foreningen "SYC's venner" blev dannet.

Det har været afgørende for klimaet mellem unge og ledelsen, at Hans Ove og Erik Hansen var voksne, modne mænd med selvfølgelig myndighed og autoritet.

Deres koner, Ragnhild og Lis, sammen med andre medlemmer af forældreforeningen hjalp dem tit og ofte både ved aftensejls og ved stævner. Det gav trivsel og sammenhold mellem de to generationer plus sidst men ikke mindst – ro i lejren. Også i helt bogstavelig forstand. Vore unge var værdige repræsentanter for SYC ved DSO – og andre stævner rundt omkring i Lillebælt-Syd.

Må jeg til slut bringe vor gamle hæderkronede klub en hjertelig lykønskning i anledning af fødselsdagen med ønsket for klubkammeraterne om fortsat god vind og godt humør under SYC's stander.

Den gamle lystbådehavn

Af Erik Urth 2003.

Lystbådehavnen ved Sønderborg Slot og broerne ved Verdens Ende sorterede under havnemester Skov's res-sort. Han var en adstadig mand, som regel iført sort kap-tajnsuniform. Det daglige opsyn med havnen tog havne-assistent Poul Michaelsen sig af.

Der var alt for få pladser til sejl- og motorbåde, og Skov havde derfor oprettet en venteliste i en lille sort lommebog, som han normalt bar på sig. Det var umuligt at finde ud, i hvilken rækkefølge man stod opført; men besøgte man havnekontoret med jævne mellemrum, ryk-kede man tilsyneladende ikke tilbage på listen.

Havde man købt en båd uden at have plads, var der kun håb, hvis Poul kunne overtale til at ramme en pæl et eller andet udsat sted for enden af en af broerne.

Havnen ved slottet havde ingen dækmole, og når for-års- og efterårsstormene rasede fra vest eller nordvest måtte mange af bådene forhales ud i bassinet for at undgå, at masterne slog sammen. Det gav et særligt klubsammenhold, når bådejerne samledes i klubhuset for at holde vagt eller flytte både midt om natten i okto-ber måned.

Alle motorbåde havde pælepladser ved Verdens Ende,



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua.

og her kunne forholdene også blive faretruende, når vinden gik i nord, og det kulede op. Der var imidlertid ingen udsigt til forbedrede forhold. Havnens folk repara-rede havneanlæggene nødtørfigt, og Skov måtte ofte tænke kreativ, da der ikke var et særskilt budget for lyst-bådepladserne i havnen. Pladslejen var også derefter – 35 kr. for en sæson i 1965. Havnereglementet var meget enkelt og konsekvent. Benyttede man ikke sin bådplads et år, mistede man pladsen kort og godt.

Det bevirkede for eksempel, at Egon Lorentzen et år måtte søsætte et nystøbt tomt skrog, kun med dæksplan-kerne isat, og lade det ligge i havnen i nogen tid for at bevare retten til havnepladsen. Udover det offentlige toi-let, der stadigvæk ligger på Strandvejen ud for Hotel Strand, var der ingen sanitære installationer, men man havde jo altid Alssund. Der var naturligvis hverken vand eller el på broerne. Mærkeligt nok var der tilsyneladende ingen, der savnede det. Der var naturligvis heller ikke vandhaner i klubhuset; så skulle der laves kaffe, måtte vandet hentes fra en vandhane i land.

Lystbådehavnen var ellers et sikkert sted at opholde sig, idet toldvæsnet overvågede området døgnet rundt fra det lille toldhus, der var placeret ved siden af det offentlige toilet. Det var altid spændende, om man kunne slippe forbi tolderen uden at skulle vise, hvad man havde i sejlposerne. Det hændte “en sjælden gang”, at der var “lidt” for meget toldfri spiritus eller ubanderole-



rede cigaretter med i poserne. Opfindsomheden var stor, og alt skal ikke afsløres her, for man kan vel ikke tale om bestikkelse, men måske mere om et godt samarbejde med toldvæsnet, når f.eks. tolder M..... diskret fik et par brudte cigaretpakker stukket i lommen for god og omhyggelig tjeneste.

Klublivet i seniorafdelingen var som følge af det begrænsede antal bådpladser temmelig statisk. Der blev afholdt et vist antal fester og kapsejladser hvert år, og ved generalforsamlingerne, der foregik på Colosseum og først sluttede langt over midnat, diskuterede man altid, om der ikke kunne skaffes et par pladser ekstra i havnen. Derimod voksede juniorafdelingen og var i nogle år stør-re end seniorafdelingen – her var der ingen begræns-ninger, skønt bådene måtte søsættes direkte fra strand-kanten og tages op igen samme vej. Det var normalt, at



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

gummistøvlerne blev fyldt med vand, når de små sejlere skulle ud gennem brændingen.

Det lykkedes at få opstillet to små træhuse på stranden, kaldet styrbord og bagbord, der blev brugt som omklædningsrum for juniorer. Der var strenge påbud om ikke at søge byggetilladelse til husene, for så ville de straks blive fjernet. Til trods for de primitive forhold lykkedes det juniorafdelingen at afholde flere internationale stævner.

I 1974 besluttede byrådet, at administrationen af bådpladserne skulle flyttes fra havneudvalget til kulturudval-

get. SYC og SSM øjnede straks en chance for at få indflydelse på tildelingen af bådpladserne. Det lykkedes at overbevise skoledirektør Flintholm om, at klubberne sagtens kunne klare opgaven selv og derved spare kommunen for administrationsudgifterne. Det egentlige motiv var, at klubberne kunne få hånd i hanke med ventelisten og dermed øge presset på kommunen for at få bygget en ny havn.

Det var hårdt tiltrængt, da den gamle havn var i en meget dårlig forfatning, og ydermolen var gennemhullet flere steder. Kulturudvalget blev overtalt til at betale materialerne, hvis vi selv kunne

foretage de nødvendige reparationer. Der blev indkøbt cement, sandsække, øl og vaders, og så gik vi igang. Sejlerne fyldte sækkene med tørt cement og sand, og medlemmer fra dykkerklubben placerede sækkene i hullerne under broen. Da arbejdet var overstået, fik vi nogle velfortjente øl i klubhuset, men efter et par storme kom hullerne igen, og vi kunne begynde forfra.

Det var ikke muligt at overtage havnemester Skov's sorte lommebog, som nu rummede mere end 100 navne. Klubberne valgte derfor 3 ubestikkelige personer til at forestå oprydningen, og det var ikke nogen nem

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua.

opgave for Egon Lund, Johannes Juhler og Elly Hansen. Dette udvalg brugte umådelig meget tid på at bringe orden i bådpladstildelingen og venteliste problematikken, og de havde en overgang flere fjender end venner; men det lykkedes til sidst, og der faldt ro over gemytterne. Der var en frugtbar dialog med kulturudvalget, der bevilligede nogle nye beton- flydebroer, som blev udlagt ved Verdens Ende, og det tog lidt af presset af det akutte behov for bådpladser. Sidst i 1970'erne gik det dårligt for skibsfarten, og der blev oplagt flere store tankbåde ved duc d'alberne i Alssund, og det betød at flere bådpladser måtte sløjfes.

Problemet blev løst ved, at der i 1978 blev indkøbt nogle flere flydebroer, der sammen med de gamle blev flyttet til Folehaven, der ligger ca. 2 sømil nord for Verdens Ende.

Den lille hyggelige havn ved Folehaven havde 88 bådpladser. Der var vand og el ved broerne, og en skurvogn blev indrettet til baderum/toilet. Folehaven var naturligvis kun en midlertidig løsning, fordi flydebroerne skulle bruges i den nye store lystbådehavn ved Østerhage, der var under planlægning og som bekendt blev påbegyndt i 1980 og indviet i 1982.

De små hyggelige havne med deres intime atmosfære var nu fortid, og med den nye lystbådehavn kunne et nyt afsnit for sejlsporten i Sønderborg tage sin begyndelse.



Sønderborg lystbådehavns tilblivelse

Af Peter Sloth Møller 1982

Nu, hvor lystbådehavnen på Østerhage er en realitet, kan det være passende med et tilbageblik på selve tilblivelsesprocessen.

Behovet for den nye lystbådehavn er gradvist vokset frem i tiden efter den anden verdenskrig, hvor den gamle lystbådehavn ved sømandsbroen ud for Hotel Strand blev for lille, og mange sejlere måtte flytte om til mere eller mindre tilfældigt placerede broer i den gamle havn.

Denne spredning gjorde efterhånden mange sejlere fremmede for hinanden, kommunikationen vanskelig-gjordes, og man havde ikke mulighed for at dyrke og glæde sig over sejlsporten i fællesskab.

Foranlediget af dette – og en stadig stigende venteliste for havneplads til nye bådere – voksede ønsket om en ny, stor, fælles lystbådehavn frem.

Der blev talt om forskellige placeringsmuligheder for en sådan havn. Steder som Møllebugten, arealet ved den gule badeanstalt og mosen bag Fiskerhytten er blot nogle, jeg husker omtalt konkret.

I 1970 blev der afholdt et møde på Sønderborg Bibliotek mellem Sønderborg Kommune og repræsentanter for sports- og fritidsklubberne i kommunen. Formålet var at få fremdraget de ønsker, klubberne havde til kommunens fremtidsplanlægning på sports- og



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation. Irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation. Irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

fritidsområdet – og specielt hvilke ønsker om anlæg af nye faciliteter, der forelå.

Dette møde var anstødsstenen til, at Sønderborg Sejl- og Motorbådsklubs bestyrelse og Sønderborg Yacht Clubs bestyrelse anmodede min far, Erik Sloth Møller, om at udarbejde et skitseforslag til den længe ønskede havn.

Som sejler gennem 30 år i området kendte han farvandet ud og ind, og snart faldt valget på Østerhagen som et velegnet område, idet der her fandtes et ret stort areal med en passende vanddybde. At det skulle ligge ud til Sønderborg Bugt var et konkret ønske fra sejlklubberne.

I september 1970 forelå skitseforslaget til en lystbådehavn til 450 kølbåde og 100-200 speedbåde og joller.

Den nye havn er i hovedtræk svarende til dette skitseforslag, hvad angår selve havnens udformning og placering. Landområdet har ændret sig en del siden – f.eks. var der regnet med klublokaler med restaurant ud til badestranden mod øst. Anlægsudgifterne var budgetteret til 4,5 mio. kr.

Nu skulle interessen for projektet måles. Der blev holdt pressemøder og skrevet hel- og halvside artikler i aviserne.

I juni 1971 blev der holdt møde for alle sejlintresserede på biblioteket. Her blev projektet forelagt for en fyldt sal, og der var fremlagt tegningslister, som ved optælling bekræftede ønsket om etableringen.

I foråret 1972 blev skitseprojekt, Økonomisk overslag samt resultatet af meningsundersøgelserne hos sejlerne forelagt kulturudvalget af de to sejlklubber med anmodning om kommunens medvirken til etableringen.

Men så let gik det heller ikke. Der var ikke flertal i byrådet for at godkende havneprojektet i 1972 og sejlklubberne var enige om ikke at søge projektet gennemført uden kommunens medvirken.

I 1973 nedsatte SYC og SSM et fælles havneudvalg på initiativ af SYC's nye formand Erik Urth. Udvalget bestod af Walter Carstensen, Erik Urth og E. Bonde Hansen, som sammen med Den Danske Bank udarbejdede en finansieringsplan, der i store træk gik ud på, at sejlerne skulle finansiere broer og dækmoler og kommu-

nen de landværts faciliteter. Ved hjælp af et ihærdigt lobbyarbejde lykkedes det at få byrådet til at genoptage sagen i 1976.

Samme år anmodede Kulturudvalget Sloth Møller, rådgivende ingeniører A/S, og Cowiconsult, rådgivende ingeniører A/S, om at udføre de nødvendige forundersøgelser for at bekræfte eller afkræfte, om det var økonomisk og teknisk muligt at gennemføre det skitserede havneprojekt. Der blev udført pejlinger, geotekniske undersøgelser, økonomiske beregninger samt beregning af bølgestørrelser og deres påvirkning på stenmolerne. Forundersøgelserne konkluderede, at skitseprojektet

kunne gennemføres som foreslået, og rapporten fremsendtes til kulturudvalget i november 1976.

I løbet af 1977 og 1978 foretoges forskellige supplerende undersøgelser omkring havnens placering og økonomi.

Marts 1979 anmodede havneudvalget, Sønderborg Kommune, en teknikergruppe bestående af ovennævnte to ingeniørfirmaer samt Edith og Ole Nørgård, landskabsarkitekter, om at udarbejde nødvendigt projektmateriale for indhentning af myndighedsgodkendelser. I løbet af forsommeren blev der udarbejdet et dispositionsforslag, som viste, at den nye lystbådehavn kunne fremtræde som et skovklædt næs og som en naturlig del af »kystparkområdet«.

Den 6. juli 1979 godkendte byrådet dispositionsforsla-



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation. Irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

get og anmodede om, at der blev indhentet principielle myndighedsgodkendelser.

Disse godkendelser inkl. lokalplan forelå fra otte forskellige instanser, således at detailprojektering af dækmoler og uddybning kunne starte april 1980 og afsluttes med licitation i juni.

Det blev entreprenørfirmaet Armton, der blev billigst på molararbejderne og uddybningen, og allerede i som-

merferien 1980 begyndte man at forberede byggepladsen og afsætte molerne. I eftersommeren begyndte det første synlige af havnen at dukke frem, idet stenfiskerne startede med at bygge molerne op.

I næste runde blev brobyggeriet og arbejderne i terræn på landarealet udbudt i licitation. Disse arbejder er udført af hhv. entreprenør H. Larsen, Assens, og H. Edeman fra Kværs.

Senere blev belysning og vandforsyning på broerne udbudt i licitation; disse arbejder udførtes af el-installatør U. Buch og VVS Bendixen, Sønderborg.

Anlægget af havnen er forløbet tilfredsstillende under behørig overvågning af afd.ing. R. Liboriussen fra Sønderborg kommunes tekniske forvaltning og under tilsyn af ingeniør Chr. Bonde fra Sloth Møller, rådgivende ingeniører A/S.

Brobyggeriet blev noget forsinket af vinteren, idet havisen blev liggende usædvanligt længe i det lukkede, rolige havnebassin; men den 1. maj 1982 var byggeriet så langt fremme, at havnen kunne tages i brug til det planlagte tidspunkt.

Sideløbende med – og før havnebyggeriets igangsætning – er der udført et stort og dygtigt arbejde af kommunens embedsmænd og klubbernes havne-byggeudvalg med at konstruere den økonomiske model, der ligger til grund for den politiske stillingtagen, og som er afgørende for finansieringen og udarbejdelse af kontrakt med den enkelte bådpladsbruger.

Sejlerne skylder en stor tak både til embedsmændene – og især til klubbernes havne-byggeudvalg ved E. Bonde Hansen, Walther Carstensen og Erik Urth for deres frivillige indsats. Endvidere skal der fra sejlerne lyde en varm tak til Sønderborg byråd, fordi de fulgte initiativet op med handling.



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

Lystbådehavnens vartegn.

Af Bjarne Iwersen 2004.

I 1996 overtog jeg posten som formand efter Kurt Andersen, og jeg blev ret hurtigt involveret i et større projekt, som Kurt Andersen havde sat i værk, nemlig at få placeret den store mast, som sejlklubberne havde fået foræret i forbindelse med at Søfartsskolen blev nedlagt.

Det var en rigtig skibsmast, som havde stået på dækket af skonnerten “H.C. Andersen”, som bl.a. sejlede som turist-/passagerbåd i Caribien.

Masten havde i flere år ligget i Kr. Stærks nedlagte fabrikshaller, og der var ofret en del penge på at give den en overfladebehandling, så den kunne være vejrbestandig i mange år fremover.

Klubberne havde fået kommunen til at støbe et fundament til masten, og nu var man så langt, at den skulle rejses i lystbådehavnen. Da en 26 meter høj mast er vanskelig og dyr at transportere gennem byen og over broen, valgte vi at smide masten i vandet og trække den med havnens slæbebåd over til lystbådehavnen. Det var måske ikke det en træmast havde bedst af, men nød lærer jo nøgen kvinde at spinde. På havnen blev den rejst ved hjælp af en stor kran og en masse hjælpere fra både SYC og SSM og blev placeret meget centralt på havnearealet – nemlig midt på græsplænen

Vi havde en kyndig mand fra den nedlagte søfartsskole til at hjælpe med projektet, og han var også den første, der fik fornøjelse af at blive hejst op i masten for at montere et fald til en vindpose, vi fik foræret. Selve ophejs-



ningen foregik med et par taljer, så vi kunne trække “om hjørner”, og så satte vi en bil for – og jeg tror aldrig, at nogen sømand er kommet så hurtigt op i den mast.

Masten er med sin størrelse og håndværksmæssige udførelse blevet beundret af mange gæstesejlere.

Dette projekt var på tværs af klubberne, og det var absolut givtigt for det videre arbejde i og omkring havnen. Vi holdt en rigtig festlig indvielse af masten med fælles standerhejsning og jazz-musik samt snitter, pølser og fadøl til alle. Efterfølgende fulgte vi op på dette samarbejde ved bl.a. at få den fælles kran på havnen renoveret og moderniseret. Jeg er overbevist om, at disse projekter medvirker til at udbygge det gode naboskab til SSM – lad os håbe vi fortsat kan finde sammen om at udvikle lystbådehavnen til gavn for alle brugerne.

SYC's Americas Cup 12-meter både.

Af handicapudvalget

Mini-12-afdelingen har til formål at give fysisk handicappede, svagtseende og blinde mulighed for at komme ud at sejle. I en mini-12'er eller en twin-båd har de handicappede samme muligheder som ikke handicappede for at dyrke sejlsporten. På vandet er alle lige...

SYC's mini12-afdeling så dagens lys i 1989. Starten var meget beskeden. Vi fik tildelt den første mini-12'er "Kuben" af Dansk Sejlunion – sponsoreret af det daværende Bikuben og Vanførefonden. Den første sæson var noget af en oplevelse. Med kun en båd og tre lige sejlglade handicappede var det et kunststykke at stille alle tilfredse. Efter en særdeles minderig tur til Kolding Sejlklub, hvor alle mand fik lejlighed til at sejle i hver sin mini-12'er samtidig, havde vi fået blod på tanden. Nu



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

skulle der ske noget, for sejle det ville vi.

Vi sendte en masse ansøgninger, og vi var så heldige, at såvel Mads Clausens Fond som Polioforeningen reagerede positivt, og i 1990 havde vi råd til at købe to brugte mini-12'ere. "DAN" og "THORM", som de blev døbt, fik naturligvis navn efter de to sponsorer Danfoss og Rederiet Thorm. I mellemtiden var også Dansk Sejlunion blevet overbevist om, at vi mente det alvorligt, og vi fik tildelt endnu en mini-12'er, "Grønært", sponsoreret af Tuborgfondens midler.

Da Olsen Twin-båden kom frem, kom den naturligvis straks på ønskesedlen. Vi havde den til låns fra Viborg i en uge, og så var vi solgte. Vi kunne nemlig straks se, at der var flere muligheder i denne tomands bådtype end i mini-12'eren, både med hensyn til at lære at sejle og hvem vi ville kunne tilbyde at sejle i båden. – Det gjorde det selvfølgelig heller ikke mindre sjovt og spændende, at twin-båden i kraft af størrelse og sejlareal var og er væsentlig hurtigere end mini-12'eren.

Endnu engang var Dansk Sejlunion os gunstigt stemt. I forbindelse med kapsejladsen Als Rundt 1994 fik vi overdraget vores første twin-båd "Difference" sponsoreret af Dansk Idræts Forbund. I takt med at vi fik flere både og specielt efter, at vi fik den første twin-båd, steg antallet af medlemmer. Vi var derfor ikke et øjeblik i tvivl om, at vejen frem var en twin-båd mere.

Endnu engang er der grund til at glæde os over

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.



Danfoss' bevågenhed. Denne gang fra Danfoss Jubilæumsfond, som var i forrygende gavehumør og sørgede for, at vi den 2. juli 1997 kunne fejre den hidtil sidste tilvækst i flåden: Twin-båden "Gemelli" – for de uindviede er det tvilling på latin.

Med den sidste havneudvidelse og de fine faciliteter på land med pontonbroer og to personlifte, står vi i dag godt rustede til at tilbyde handicappede en sejloplevelse. Klubben har i dag fire mini-12'ere og to twin-både. En mini-12'er er en båd, der er bygget som en skalamodel af de store Americas Cup 12-meter både. Det er en enmands båd, mens twin-båden er en mini-12'er, der

er bygget om til to personer. Begge både er konstrueret, så de ikke kan synke eller kæntré. De styres med arme eller ben og alt tovværk er placeret, så de kan styres med en hånd.

Det vil sige, at der er mulighed for at komme til at sejle uanset grad af handicap. Det siger sig selv, at du skal være mere selvhjulpent for at sejle alene i en mini-12'er. Det udelukker dog ikke, at du kan have glæde af at være 2. mand i twin-båden, hvor du har en erfaren sejler med som støtte.

Såvel anskaffelse som vedligeholdelse søger SYC dækket via sponsorer blandt virksomheder og fonde.

OL-satsning i 470-jolle i 1980'erne

Af Hans Natorp og Flemming Clausen

Sejlerne fra Sønderborg Yacht Club var i 1970'erne og 1980'erne blandt danmarkseliten i flipper-jolle klassen med mange Danmarksmesterskaber, især til juniorer. Besætningerne blev ofte splittet efter flipperjollen, men i 1980 købte Flemming og Søren Clausen en 470-jolle. De første par år blev der sejlet på nationalt plan, hvilket i 1981 førte til SYC's første Danmarksmesterskab i klassen. I 1983 fik Flemming og Søren Clausen en stor sportslig succes ved at vinde et stort internationalt stævne i Sydfrankrig. Samme år blev Paul og Hans Natorp udtaget til at deltage i Ungdomsverdensmesterskabet i 470-jolle i New Zealand, og de skiftede ved den lejlighed fra flipperjollen til 470-jollen. Dette blev starten på et godt samarbejde mellem de 2 brødrepar. Træningen på vandet var meget intensiv og udviklende og medførte, at de 2 både kom i Danmarks eliten og var hårde konkurrenter til titlen ved Danmarksmesterskaberne. Efterhånden kom der flere SYC mandskaber med som blandede sig i opgørene. Ved flere danmarksmesterskaber i 1980'erne besatte SYC mandskaber de tre første pladser. Målet med træningen blev hurtigt defineret til at sigte mod en OL-satsning frem mod OL i Pusan i 1988. I perioden 1984-1988 blev der trænet og sejlet kapsejlad i Danmark, Norden og hele Europa. Det var en lærerig periode, hvor det i 1986 og 1987 lykkedes at opfylde kvalifikationskravet til en OL-billet i 1988 i Pusan. Kvalifikationskravet var en placering i top 6 til

Europamesterskabet eller en placering i top 10 til Verdensmesterskabet. I 1986 blev Europamesterskabet i afholdt på Sønderborg Bugt med SYC som arrangør. Brdr. Clausen besatte 6. pladsen ved mesterskabet. I 1987 blev Brdr. Natorp nr. 10 til verdensmesterskabet. Eftersom kvalifikationskravet var opfyldt igen i 1987 blev Brdr. Natorp sendt til de forolympiske sejladser i Pusan i efteråret 1987. Det var med udgangen af 1987 næsten 100% sikkert, at enten Brdr. Natorp eller Brdr. Clausen ville blive udtaget til OL – men hvem var stadig væk det store spørgsmål.

I efteråret og vinteren 1987/88 blev OL sæsonen planlagt. Der var meget træning og mange kapsejladser i kalenderen. Der skulle også skaffes penge til at gennemføre sæsonen. De to besætninger valgte at benytte samme fremgangsmåde i planlægningen og sponsoringen som på vandet – nemlig samarbejde. Sparekassen Sønderjylland trådte til med et sponsorat til en ganske særlig ordning. Besætningerne havde aftalt, at den besætning som ikke blev udtaget til OL, skulle med som træningspartner. Jens Funder-Nielsen tegnede en plakat, som hos Langenbergs Trykkeri blev trykt i en nummereret serie. Indtægten fra salget gik ubeskåret til OL satsningen. Blomberg købte mange plakater til gaveformål. Herudover fik besætningerne støtte fra SYC og SYC's Venner. Udover penge skulle der også bruges meget tid – i alt blev der i perioden fra 1. januar 1988 til OL var

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliquam. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.





Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

ne skulle være nogenlunde identiske med forholdene i Pusan – store bølger og frisk vind. Som en sidste afpudsning blev der afholdt en træningslejr på Anholt under perfekte forhold. I den forbindelse var perfekte forhold en uge med kuling. Vinden stod lige ind i havnen, så der var fuld knald på. En 470-jolle på platlæns i kuling har bedst balance med spileren oppe, så det var noget af et tilløbsstykke, når jollerne sejlede ud og specielt ind i Anholt havn. I begyndelsen af august var der DM, og så var det ved at være tid til at pakke kufferterne til Pusan.

I Pusan stod den på træning de første 2 uger i de meget specielle vejrforhold på stedet. Der var kraftig vind og strøm i modsat retning, hvilket resulterede i meget høje og korte bølger. Tiden blev også benyttet til at få båden kontrolmålt. Det var en meget langvarig proces, hvor alt blev kontrolleret. Kontrolmålingen af Brdr. Natorps 470-jolle tog 1_ dag.

Efter Tune up sejladserne var træningen overstået, og Søren tog hjem for at passe sin søn. Paul, Hans og Flemming tog toget til Seoul sammen med det øvrige danske sejlerhold. Paul og Hans skulle deltage i indmarchen ved De Olympiske Leges åbning, mens Flemming var på tilskuerpladserne sammen med de øvrige træningspartnere. Alle 3 SYC'ere havde en uforglemmelig dag – Flemming havde ondt i hænderne af at klappe – Paul og Hans havde vabler i fødderne og glædede sig til

afsluttet brugt ca. 180 dage på træning og konkurrence på vandet. Det meste foregik i udlandet. Hertil kom løbe- og styrketræning på land.

OL sæsonen begyndte i januar med træning i Alicante i Spanien. Årets første kapsejladse var i februar i Genoa i Italien. Herefter var der VM i Israel i april. I maj var der Spring Regatta i Danmark og SPA Regatta i Holland. I Pinsen blev der sejlet i Kiel og igen i Kiel i juni til Kieler Woche. Her sluttede OL-udtagelsen, som Brdr. Natorp vandt med Brdr. Clausen som træningspartner. Efter Kieler Ugen gik turen til Europamesterskabet i Frankrig efterfulgt af en træningslejr. Det lykkedes at finde et sted på den nordlige del af Bretagne halvøen, hvor forholdene

at komme ind i skyggen efter en eftermiddag i bagende sol på det olympiske stadion. Dagen efter drog alle sejlere tilbage til Pusan for at starte sejladserne.

Alle sejladser blev sejlet i samme vejrforhold som under træningen. Det vil sige masser af luft og medstrøm på opkrydset med meget kort og høj sø til følge. Den eneste variation var i vindstyrken, som svingede fra meget luft til rigtigt meget luft. Som banerne lå gjaldt disse forhold imidlertid kun på krydset og løberbenet. Selve trekanten lå i strømlæ. Dette medførte desværre, at den taktiske udfordring var begrænset. Der fandtes kun ét overhalingsspor på opkrydset. Det lå helt ude til højre i medstrømmen. Det kan bedst beskrives således, at de tungeste besætninger lagde sig tilrette i overhalingssbanen. Resten af feltet måtte finde sig i at ligge i røgvandet. Der var ikke meget at hente på bedre teknik, idet feltet repræsenterede hele den internationale elite i klassen. Alle deltagere var teknisk meget dygtige.

Selve de olympiske sejladser var i konkurrencesituationen ikke anderledes end sejladserne ved andre internationale stævner. Den store forskel blev oplevet udenfor banen, hvor alles opmærksomhed konstant var rettet mod sejlerne. Pressen var hele tiden nærværende. Havnen var bevogtet af militæret og adgangen foregik gennem metaldetektorer. En tur i byen måtte ikke foregå uden bodyguard. Selv det lokale miljø på strandpromenaden mellem havnen og den olympiske by var blevet

ryddet af vejen. Og det var ikke fordi sejlerne skulle gå der – de blev kørt i bus.

Brdr. Natorp gennemførte sejladserne uden protestsituationer og uden havarier. Men de havde en hård kamp med vind- og vejrforholdene, og sluttede midt i feltet på en 21. plads.

En meget langt forløb var nu slut. Desværre uden topplacering til SYC's deltagere, men med en klar sejr for det træningssamarbejde, der førte til deltagelse i De Olympiske Lege 1988.



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

SYC på verdenshavene

Redigeret af Erik Urth.

Mange SYC'er finder stor fornøjelse ved at sejle til Stevning Nor og hygge sig der.

Andre vælger at sejle længere væk og har skrevet hjem om deres sejlads. Jeg har udvalgt "high lights" fra fem spændende turberetninger, hvoraf den sidste endnu ikke er afsluttet, da båden fortsat befinder sig i Caribien. Turberetningerne kan findes på SYC's hjemmeside (se Ohøj) og kan læses der, hvis man vil have alle oplevelserne med.

H. Clausen:

Eine Segeltur mit dem Kutter "Ariadne II". 1925

Else Urth:

Til Olympiaden i Tallinn. 1980

Paul Natorp:

Protan hjem over Atlanten med brækket mast. 1987

Karin og Peter Sloth Møller:

5 års tur til Middelhavet. 1994

Bella og Adolf Clausen:

Turen til De Vestindiske Øer. 2003

Eine Segeltur mit dem Kutter "Ariadne II" von 23. August – 10. September 1925.

Schiffsbesatzung Kaptain Fr. Tingleff jr. I. Steurmann P. Petersen, II. Steurmann H. Clausen. Smudje Fr. Tingleff jr. Turen går til Kolding, Bågå, Travemünde, Kiel og tilbage til Sønderborg. Besætningsmedlemmerne er omkring de 20 år, og de har lånt fars båd.

Vejrforholdene bevirker, at de blæser inde i Heilighafen og må blive der i en hel uge. Her bringes slutningen, hele beretningen er på SYC's hjemmeside.

Der letzte Tag unserer so schönen Segeltur 10 september 1925. Schon früh waren wir auf den Beinen, um den letzten Teil unserer Heimreise zurückzulegen. Mit dem Morgengrauen verliessen wir den Hafen von Labö, nachdem wir dem Herrn Hafenmeister für den Ruheplatz 80 deutsche Reichspfennige hinterlegt hatten. Der Wind war nach S.W. herumgesprungen, so dass wir mit achterlichem Wind eine sehr schöne Fahrt machten. Als wir eben über den Stoller-Grund hinweggerutscht waren, fand Petrus wohl, dass er sich schon uns zu gut gesonnen gezeigt hatte, denn unsere Laune war beinahe ausgelassen. Er liess es also mal wieder zur Abwechslung regnen. Aber damit konnte er uns doch nicht ärgern denn solche Sachen waren wir doch schon zu sehr gewöhnt.

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliquam. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehenderit incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

Unsere Laune blieb glänzend. Als wir Schleimünde passiert hatten, wurde Gefrühstückt. Viel Butter gabs und wenig Bröt. Dieses Sprichwort konnte wirklich angewandt werden, denn wir sollten ja gerne alles aufgegessen haben bevor wir nach Hause kamen. Munter ging es weiter. Schon sah man in der Ferne einen Punkt der sich beim grösserwerden als Feuerschiff von Kalkgrund entpuppte. Dann gewährte man auch schon das Festland unserer Heimatinsel Alsen. Leider war es noch ziemlich nebelig, so dass man wenig unterscheiden konnte. Als der Wind dann die Nebelwand zerriss, lag schon ganz dicht vor uns S o n d e r b u r g , die Stadt, in der wir alle 3 geboren und aufgewachsen sind. Als wir in Höhe der alten Seemannshauzbrüche waren senkte sich zum Willkommensgruss die Fähne des Sonderburger-Yacht Klubs. Um 2.28 liefen wir durch das Schlossloch in den Sonderburger Hafen. Bald lag der so stolze Kutter, der so schön auf den Wellen tanzen konnte, wie ein gezähmter Löwe, zwischen seinen alten Pfählen, als wenn er diesen Platz nie verlassen hätte. Nachdem alle Sachen gepackt waren, musste Abschied von unserem schwimmenden Haus genommen werden, denn drüben in der Stadt erwartete uns wieder die Arbeit, der Ernst des Lebends. Zum Schluss ein Dank dem Kapitain und seinem Vater und ein " V i v a t der heiligen Seefahrt "



Til Olympiaden 1980 med Molich X-meteren TALATTA i Tallinn 1980.

Af Else Urth.

Den første uge af en tre ugers sommerferie var gået med at sejle båden til Finland. Besætningen bestod af Else, Erik, Jens, Søren og Jan, så der kunne sejles i døgndrift.

Fredag den 18/7 ved 22-tiden går vi fri af Porkkala fyr, der nærmest ligner en stor rødmalet borg. Efter at have sejlet bidevind i farledet ud mod fyret, kan vi nu falde en anelse af , og på kurs 130 kan vi holde kosten op, der angiver lodsområdet ved Tallinn bugt. Vi sejler med en god gennemsnitshastighed på 7-8 knob, og allerede kl. 1 passerer vi "jerntæppet" og er i russisk område, hvor vi observerer nogle kraftige projektører, der fejer horisonten rundt. Det må være kystbevogtningen. Det er endnu ikke muligt at se lysskær fra byer langs kysten. Da vi kommer nærmere, dukker der pludselig mange lys op, men det viser sig at være to store krigsskibe.

Vi holder stadigvæk vores kurs, men reducerer sejlene for at sondere terrænet. Det er jo ikke hver dag, man trænger ind på russisk territorium. Vi skulle næsten have haft en båndoptagelse med vores kommentarer til den øjeblikkelige situation, hvor bemærkninger som: "De skyder vel varselsskud", og "Mon vi nogensinde slipper ud igen", lyder fra kahytten.

Erik prøver flere gange at kalde lodsens i Miiduranna over VHF'en, men forgæves.

Vi kan nu høre en større motorbåd nærme sig. Den kommer helt op til os, og en mand råber noget på russisk i en megafon, hvilket vi selvfølgelig ikke forstår, og motorbåden fjerner sig igen. Vi fortsætter uanfægtet på kursen. Pludselig dukker der en kost op i mørket , og vi er nu sikker på at være i den afmærkede sejlroute, som skulle være fire kabellængder bred.



Vi afventer spændt, at det skal lysne, så vi kan få landkending. Vi kan nu se øen Aegna , som vi skal passere på vej ind til Miiduranna. Alle ombord er lysvågne for ikke at gå glip af indsejlingen. Da det bliver helt lyst, og vi næsten er nået ind til Miiduranna, lægger lods båden sig pludselig foran os og viser vejen. Ved indsejlingen til havnen møder der os et dystert syn, idet en stor motortorpedobåd ligger lige uden for havneindløbet, og i den kolde morgendæmring kan vi se kappeklædte vagtposter

overalt på kajen. Det hele virker gråt og trist. Kl. er nu 4 om morgenen, men ikke desto mindre får vi straks anvist en plads, og en russisk tolder samt en dansktalende tolk kommer ombord ----
----Læs videre om vores oplevelser i Estland, og hvordan vi kommer hjem igen 14 dage senere.

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation. Irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

PROTAN hjem over Atlanten med brækket mast. I 1986-87 sejlede Poul, Hans, Jens og Henrik fra Sønderborg til Caribien og retur i en MAXI- 95. Paul Natorp beretter:

I næsten 3 måneder havde vi været i Caribien, og i en intens nydelse af denne verdensdels velsignelser var tiden fløjet afsted. Den 19. marts 1987 lettede vi anker, foran os lå der 2500 sømil blåt hav, og bevistheden om at være på vej hjem over et ocean slog igennem som en blandet følelse af glæde og usikker forventning.

Det var forholdsvis tidligt i dette forår, vi var sejlet ud i Nordatlanten, og velvidende om, at sandsynligheden for at møde dårligt vejr var større nu end i den egentlige sæson i maj og juni, havde vi været meget omhyggelige i forberedelserne op til afrejsen.

Endelig den 23 marts fire dage efter at vi var stukket til søs var havet vores, hvor tiden registres som vejrets skiften, og hastigheden blot er solens ændrede højde på himlen. Passaten øgede støt i styrke og nåede i nogle døgn op på kulingstyrke. Når vinden friskede blev sejladsen op imod passaten til en kamp. Båden skulle slås med stadig mere brutale bølger. Toppene langede brutalt ud efter skrog og rig og tilførte PROTAN drøje hug, og det skar i hjertet hver gang båden med et øredøvende brag styrede fra toppen af en sø for umiddelbart efter at blive ramt af slaget fra den næste.

Den 30 marts var vejret blevet bedre og PROTAN førte nu på nær et enkelt reb den største mulige sejlføring.

Netop som jeg lå i læ køje og nød bølgenes behagelige plasken mod fribordet, lød der pludselig et øredøvenbrag, og båden gennemrystedes af en serie volsomme slag.

Jens og jeg styrtede op på dækket. Der var ingenting – alt manglede. Det nøgne hvide dæk med virvaret af vanter og iturevne sejl så hæret og hjælpeløst ud.

I de første minutter forekom det hele os som kaos, men efter en halv times indtæt kamp med diverse taljer, lykkedes det os at fravryste havet det 12 meter lange aluminiumsrør. Masten havde fået et knæk umiddelbart over sallingen, men den nederste del var intakt ---Læs videre om, hvordan de resterende 1500 sømil forløb til Azorerne.



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

5 års tur til Middelhavet

Af Karin og Peter Sloth Møller.

Enhver sejler, der som ung har læst Göran Schildts “Ønskerejsen” om en sejltur via floder og kanaler til – og på Middelhavet, går med en drøm om at gøre ligeså.

I 1994 besluttede vi at gøre drømmen til virkelighed. Vi solgte vores Norlin 34 “Trine”, som havde tjent os trofast i 20 år – til både kapsejladser og tursejladser. Til formålet bestemte vi os til at få bygget en 34 fods motorsejler med dæksalon og 1,6 m dybgang på Vindövræftet i Sverige.

Maj 1997 var “Isabel” og vi klar til afgang på det, der senere viste sig at blive en 5 års tur, -kun afbrudt af lange juleferier, hvor vi satte båden på land der, hvor vi var kommet til, for så at rejse hjem til familien.

Turen kom til at vare to år på floder og kanaler og tre år på Middelhavet. I de tre år på Middelhavet er vi aldrig blevet overrasket af en storm ude til havs, og vi har maksimalt ligget indeblæst en 5 – 6 gange. Blæsevejret kunne så til gengæld stå på i op til en uge.

Det værste blæsevejr oplevede vi på øen Tassos i det nordøstlige Grækenland. Her lå “Isabel” og en tysk sejlbåd blandt lokale fiskerbåde i oldtidshavnen på øens nordkyst. Tassos er berømt for sine marmorbrud, og rygter sagde, at oldtidshavnens bund var belagt med mar-

morplader. Jeg tror på rygter, fordi det lette anker, som vi havde lagt ud agter, ville ikke rigtig bide sig fast, så stævnen havde været inde at “kysse” stenkajen et par gange.

Nu ville skæbnen hverken værre eller bedre end at “Navtex”en kom ud med en melding om hård NV-vind for de kommende dage. Gode råd var dyre. Skippers kone var hjemme i Danmark til barnedåb og fødselsdag, så det var ikke praktisk at skulle forlade Tassos. Sammen med den tyske nabobesætning blev vi enige om at forhandle til den nærliggende færgehavn, hvor vi kunne ligge langskibs i læ på indersiden af en betonmole.

Godt at vi gjorde det, for næste aften så vi en stor, sort cigarformet sky rulle ned ad bjergsiderne fra nordvest inde på fastlandet, så inden længe peb det i rigningen, og det piskede ned med regn og store hagl, så det gjaldt om at komme i læ i kahytten – selvom “Isabel” hoppede og dansede, -og regnen blæste vandret ind gennem ventilationstremmerne i indgangslugen.

Heldigvis holdt fortøjninger og spring, som vi havde doubleret og sikret mod skamfiling med kæder over kajkanten, og naturligvis var alle fendere ude.

En overgang stod vindmåleren og svingede omkring 30 til 33 m/sek.

Trods det blev vi alligevel 17 dage på dejlige Tassos.

Ovennævnte hændelse er “udkog” fra vore 90 sider rejsebrevne til familien. Brevene slutter med følgende overvejelse:

“En sådan tur skal man ikke gøre alene for at dyrke sejlsport i Middelhavet, for vi sejlede nok for motor 75% af tiden. Oftest er der nemlig ikke vind nok om sommeren, og når der er vind, er der ofte for meget af den, – så da ligger man helst i havn.

Man skal også gøre turen for at komme ud at se noget andet, – såsom historiske minder og særegent landskab og dyreliv; men ikke mindst for at nyde det gode klima og møde nye mennesker og skikke.”

Eller som Göran Schildt kortere udtrykker det i en af sine bøger: “Vi ophørte aldrig med at søge en syntese af sejleroplevelser, middelhavsnatur og oldtidsminder.”

Vor 5-års tur har vi opmålt til ca 13500 km. Undervejs passerede vi 449 sluser.

Turen til De Vestindiske Øer 2003

Bella og Adolf Clausen købte for 3 år siden ISABELLA – en grinde, og i sommeren 2003 påbegyndte de en længere sejltur til De Vestindiske Øer, hvorfra de forventes hjem i løbet af 2004. Bella Clausen beretter:

Vi var meget spændte på at sejle over Atlanten, og vi havde da begge en smule sommerfugle i maven. Vi skal sejle 2765 sømil og tror, at det vil tage ca. 22 dage, men nu får vi se. Vi planlagde, at vi ville sejle ned imod Kap Verde øerne og så dreje mod vest, når vi nærmede os passatvinden, som anbefalet i alle pilot-beskrivelser, men det skulle senere vise sig ikke at være den bedste løsning. Vi havde en god vind til at starte med, men efter et par døgn “døde” vinden pludseligt, og vi besluttede at tage sejlet ned og lade os drive. Vi har jo ikke ubegrænset diesel med, og vi vidste jo ikke, hvad der ville komme senere. Der skal virkelig en masse tålmodighed til at lade sig drive, det er ikke lige mig, det skal helst gå lidt stærkere, men som Adolf siger, det er vel en sejlboat vi har..... De første 10 dage ser vi 3 fragtskibe i det fjerne, og ellers møder vi en del sejlskibe under turen, næsten en hver anden dag, men ingen gider at snakke med os over VHF'en. Vinden er utrolig ustabil, det ene øjeblik sejler vi 7-8 knob og det næste øjeblik igen 3 knob. Ja, vi havde endda 2 dage med sydlig vind i passatbæltet, hvem skulle have troet det. I løbet af den første uge opdager jeg, at

der er noget galt med vores vinddex, den sidder fast. Jeg trækker Adolf op i masten midt ude på Atlanten, og det var ikke sjovt skulle jeg hilse at sige. Men vi fik hentet den ned og opdagede, at den havde tabt en låsering, så vi måtte sejle uden vinddex. Vi monterede dog plaststrimler på vanterne for på den måde at kunne se vindretningen.

Vi har vores fiskeline ude hver dag, men vores erfaring siger os, at hvis vi sejler under 5 knob, så gider de ikke bide på. Vi har mistet to af vore “blæksprutter”, som er købt i dyre domme, så vi brugte et råd vi havde fået af en anden sejler, nemlig at sætte en gummislange på krogen sammen med en plasticpose, skåret i strimler, og se nu fangede vi 3 guldmakreller, en på 0,5 meter, en på 0,75 m. og den største på ca. 1 m. men den sprang desværre af krogen, da vi ville trække den over rælingen. De smager rigtig dejligt, når de bliver lagt i en lage af olie, citron, hvidløg og salt og senere stegt på panden.

Ja, mange af jer vil sikkert tænke, at det er lang tid at være på vandet. Ja, sådan følte jeg det også til at starte med, men som dagene går, vælter de nærmest over hinanden. Vi får jo snakket en del sammen, når der er så mange timer at gøre godt med, og vi har da også filosofieret en masse og skrevet ting ned, som vi gerne vil gøre, når vi kommer hjem, så vi ikke glemmer det. Der har også været trælse dage, specielt når farten var nede på 2-3 knob, så synes det som om vi aldrig kom fremad, og

tankerne får alt for let ved at flyve i den forkerte retning... Men alt er jo glemt, når grinden suser derudad med 5-7 knob, så begynder smilet at komme frem igen.

Turen over Atlanten tog os 24 dage, og vi har bagefter snakket med andre sejlere, som tog den direkte vej over, og de har haft mere vind i sejlene. Det snakkede vi også om, men valgte alligevel at gøre, som der stod i vores pilot. Der er en del både hernede, som har fået revner i deres sejl, og de praler gerne med, at de kun tog 17 dage om det. Vi er bare glade for at være kommet sikkert over, vi skal ikke bevise noget overfor andre. Et amerikansk ægtepar fortalte os, at der havde været en tropisk storm (Peter) lige i hælene på os, og vi er da glade for, at vi ikke mødte den. En finsk båd havde under deres tur over Atlanten hørt, at der var en storm derude, og senere hørte de over SSB-radioen, at der var blevet set en båd drivende midt ude på Atlanten uden mast og ingen mennesker ombord. På en måde er vi glade for, at vi først fik noget at vide, efter at vi kom hertil, ellers ville vi nok være blevet nervøse.

----- der venter mange spændende oplevelser i Caribien og på deres videre færd. Læs mere på nettet.

Livet i juniorafdelingen for 25 år siden

Af Terje Troland 1979.

For en udenforstående kan det se ud, som om Juniorafdelingen har det som bjørnen – den sover hele vinteren og vågner først, når solen er blevet tilstrækkelig kraftig. Helt så enkelt er det ikke.

For nu at begynde med den “stille tid” så kan Juniorafdelingens medlemmer få teoretisk undervisning på 5 forskellige trin, samt få navigationsundervisning til den store førerprøve for sejlsportsfolk. De yngste elever er dem, som den følgende sommer for første gang skal prøve at sejle optimistjolle og de ældste er dem, der sejler 606-både.

Det er dog ikke tilstrækkeligt kun at pleje ånden – de unge må også være i god fysisk form. En aften om ugen er der derfor konditræning og en anden aften svømme-træning. Desuden driver en del af juniorafdelingens medlemmer anden sport, så som gymnastik, håndbold og badminton – i andre klubber. I sejlklubbens regie er



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit.

der 3 aftener om ugen, hvor de unge kan blive beskæftiget i vinter-halvåret.

Når klubstanderen hejses, har storjolle-sejlerne allerede været på vandet i et stykke tid. Med våddragt på kan de tåle at vælte med jollen, selv om vandet kun er nogle få grader varmt. Resultatet af den flittige træning er også, at vi har storjolle-sejlere, som er blandt de bedste i Danmark

I tiden maj – september præges livet på stranden af de mange optimistsejlere, hvoraf vi for tiden har ca. 140 i klubben.

SYC har en af landets største juniorafdelinger.

Det, at vi har så mange optimister, som umuligt kan blive overset, må ikke aflede vor opmærksomhed fra de store juniorer.

De juniorer, der er for store til at sejle optimistjolle, har også ret på opmærksomhed fra klubbens side. Klubben ejer ingen Flipper eller Europe-joller, men med egne både har vi 8, der sejler Flipper og 7 Europa. For tiden har klubben 2 606-både, hvilket er alt for lidt i forhold til de mange, der ønsker at sejle i denne bådtype. Juniorafdelingens store ønske er en 606-båd mere samt 2 Flipper-joller.

Hver tirsdag og torsdag aften er der myldrende liv på stranden med alle optimistsejlerne. Indtil sommerferien sejles der på to baner, idet nybegynderne holdes i “andedammen”, hvor de under instruktørens ledelse skal

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliquam. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc.

omsætte det i praksis, som de i teori har lært i vinterens løb. De “gamle” sejlere er ude på en regulær bane og sejler kapsejlad eller får specialtræning i vende-, bomme-, og startteknik. De fleste weekends er der kapsejlad et sted i kredsen, så fredag aften er der både-læsning.

Skal SYC holde kapsejlad, er der stor aktivitet både på stranden og i klubhuset fra lørdag formiddag til søndag aften. Til vor hovedkapsejlad den 12. og 13. maj i år, hvor der deltog 78 optimister og 14 storjoller, fordelt på 2 baner, var vi 30 voksne fuldt beskæftiget under hele stævnet, fordelt på cafeteria, bureau, dommerskibe og ledsagerbåde. Og hertil kommer et stort antal forældre, der hjalp til på stranden. At et så stort stævne uden vanskelighed kan afvikles, skyldes at juniorafdelingen har en ret stor stab af faste ledere. Da arbejdet er ulønnet er det måske mere rigtigt at sige: trofaste redere.

SYC er så heldig at have en meget aktiv forældreforening, SYC's Venner, der støtter juniorafdelingen både praktisk og økonomisk. Samarbejdet mellem juniorafdelingen og SYC's Venner er så snævert og effektivt, at det for en udenforstående kan være vanskeligt at se grænsen mellem de 2 foreninger.

Juniorafdelingen er meget taknemlig for den gode støtte, som SYC's Venner yder.

De forskellige mesterskaber vi afholder, er højdepunkter for lederne, men for de mange sejlere, er sommerens højdepunkt Sommerlejren. Den afholdes på skift af de



forskellige klubber i Lillebælt-Sydkreds. I de sidste år har der pr. lejr været ca. 400 deltagere, hvoraf de ca. 100 kommer fra SYC.

Med alle disse gode hjælpere har SYC ikke været bange for at påtage sig så store opgaver, som at arrangere et DM eller NM. I 1976 afholdt SYC NM for Flipper, i 1977 DM for Optimister, i 1978 klassesesterskab for 606, og i år skal vi afholde NM for Optimister.

Jeg har forsøgt at give en beretning om det liv, som foregår i SYC's Juniorafdeling, og til slut vil jeg rette en hjertelig tak til alle, der ofrer så meget tid og arbejde, for at vi kan få et godt og hyggeligt klubliv.

S.Y. C.'s venner

Af Florianne Rask 1979

Da juniorafdelingen i årene op til 1972 var vokset stærkt, og intet tydede på en tilbagegang, kom der som et nødråb fra de daværende ledere en opfordring til forældre-kredsen om at hjælpe.



Det var starten til dannelsen af SYC's Venner, hvis formålsparagraf blev at yde støtte til SYC's juniorafdeling, dels moralsk, dels økonomisk og dels idrætsligt.

En kreds af forældre tog energisk fat, og for at tage formålsparagraffens første punkt, den moralske støtte, så opfattes det som en væsentlig faktor overfor bl.a. offentlige myndigheder, at en stor forældre-kreds yder et ulønnet arbejde til hverdag og til stævner, vinter og sommer, for at børn og unge kan dyrke sejlsport som fritidsinteresse. I selve sportens natur ligger, at det ikke kan klares med een træner til mange børn, og vi har det indtryk at forældre-kredsens store opbakning bag juniorarbejdet har skabt et godt image udadtil.

En hård og dokumenteret kritik af uholdbare svømmeveste, førte i kontakt med Varedeklarationsnævnet til, at vi hurtigere end det måske ellers havde været tilfældet-, fik en ny og sikrere type. Vi importerede i første omgang et stort parti fra USA.

Hvad punkt to angår, den økonomiske hjælp, så har SYC's Venner været med til at skaffe penge til mange nyanskaffelser, så som ledsagebåde, motorer, radioer,

aBilledtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua.

optimistjoller, 606'ere, fornyelse af sejl, rejsetilskud til juniorer m.m. Pengene er rejst dels gennem lottospil og offentlig auktion over hobbyarbejder skænket fra hele SYC's medlemskreds, dels fra "Cafeteriet", hvor hele overskuddet fra salg af vand, kaffe og brød til juniorer og deres forældre går til "Vennernes" kasse. Det er desuden forældre, der til klubbladet tegner annoncer, og indtægterne fra disse går ubeskåret til køb af nye både. Hvert år 2 optimistjoller og en opsparing til et muligt køb af en 606'er.

Den idrætslige hjælp består i teoriundervisning om vinteren i 5 klasser, konditræning og svømmetræning.

Om sommeren er det alle de daglige praktiske ting i forbindelse med træning og uden- og indenbyssejladser i weekender.

Det er opgaver som at være dommere og opmålere (efter beståede kurser), at danne team om ledsagebåde, stå på stranden og hjælpe joller ud og ind, føre points, tage mod tilmeldelser, sørge for indkvartering og transport af både og sejlere til stævner, cafeteriajobs, orientering til pressen, ansøgning til offentlige og private om ekstra foranstaltninger, når der afvikles et af de årlige mesterskaber, DM eller NM.

Som et eksempel kan nævnes, at der til dette års hovedkapsejlad i maj måned var beskæftiget ca. 35 forældre med specificerede jobs i stævnedagene, foruden alle de, der kom og tog et nap med. Juniorafdelingen er i



støt og stadig vækst, og at alt kan foregå på betryggende måde er afhængigt af dels selvfølgelig gode ledere, men i allerhøjeste grad også af en stor, aktiv og interesseret forældre-kreds, der som tak for indsatsen får et særligt nært forhold til deres børn og disses sport.

SYC's Venner vil arbejde på at få skabt sådanne rammer omkring juniorafdelingen i den kommende nye havn, at dette for alle parter gi vende samarbejde kan fortsættes.

Er de ydre rammer gode vil junior afdelingens vækst være en selvfølge, og vi vil af al kraft bestræbe os på at fylde rammen med ånden og tonen fra "de gode gamle dage i den gamle havn".



Hilsen fra en gammel junior.

Af Hans Ove Blunck 1979

Som tidligere junior og senere juniorformand vil jeg ønske min gamle klub hjertelig til lykke med jubilæet og ved et tilbageblik mindes de gode år, jeg har haft som junior i klubben.

Da jeg startede i SYC for 32 år siden, var der andre forhold for en junior i klubben, end der er i dag. Det var i tiden umiddelbart efter 2. verdenskrig, og juniorer var ikke i focus, som de er i dag. Vi måtte klare os selv, der var ingen juniorleder og ingen specielle arrangementer

for ungdommen. Vi startede som gaster ved seniorerne, og kunne vi ikke få en gastplads eller eget skib, så kun en man ikke drive sejlsport. Klubhuset var yderst beskedent i forhold til det nuværende hus. Jeg tror, at der kun var plads til 15-20 mennesker, og på grund af pladsforholdene var reglerne

således, at vi juniorer skulle forlade huset, når seniorerne manglede siddeplads. Endvidere skulle vi (selvfølgelig) sige De til samtlige seniorer, og vi måtte ikke hilse



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

med hænderne i lommerne. Jo, der er sket en glædelig ændring i forhold til nu, hvor man f.eks. hører et “møjn Erling”.

Mit første skib fik jeg, da jeg var 15 år. En kragejolle, som kostede det store beløb af 600 kr. Det var noget helt andet end de 606'ere eller joller, som de unge sejler i dag. Den var utrolig søstærk, men der skulle også en halvstorm til, inden den nåede en fart af 3-4 mil, og krydse kunne den meget dårligt. Til gengæld var det et kunststykke at få den til at stagvende i høj sø. Da jeg var 18 år, fik jeg en 15 kvd.krydser, og det var noget helt andet. Kapsejlad kom nu i højsædet. Det store opsving fik juniorafdelingen, da Svend Lindhus Larsen blev formand, og vi fik juniorbåde (15 kvd. KDY'ere). Arbejdet med os juniorer blev organiseret, og min far (farfar) blev næstformand. Den daværende bestyrelse oparbejdede, med stor opbakning fra de øvrige seniorer, en kraftig juniorafdeling, som løbende blev udbygget og som senere, i min fars formandstid, blev en af Jyllands største.

Vi juniorer dengang var måske lidt mere “barske”, end de unge dag, idet der jo ikke var noget, der hed transport over landjorden når vi skulle til stævner – heller ikke påhængsmotorer. Det var således, at når vi skulle til stævne, så sejlede vi hjemmefra om lørdagen ved 15-tiden (vi skulle først have fyraften), og var det sløjt med vind, var vi ofte først fremme ved midnatstid. Om søndagen kapsejlad og så hjem igen. Vi var meget trætte,



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

når vi nåede lystbådehavnen igen, ofte meget sent.

Fra min tid som junior er der dog en ting, som jeg ikke tror har ændret sig, nemlig kammeratskabet og sammenholdet. Der var dengang som nu – et godt kammeratskab og sammenhold blandt de unge i klubben. Det var ikke kun om sommeren, vi var sammen, men hele året, og jeg mindes med taknemlighed mine år som junior.

Til slut vil jeg lykønske SYC med den store og gode juniorafdeling, der i dag trives i klubben, og som gør SYC til en kraftig, gammel og dog så ung en klub.

Den første sommerlejr 1972.

Af "Majoren" Erik Hansen 2004.



Vi – min kone Lis og mine fire drenge Mads, Jacob, Niels Aksel, Hans og jeg – kom ind i ungdomsarbejdet i SYC i 1968/69. Det var en herlig oplevelse og en lærerig tid. Hans Ove Blunck, Chr. Plett og jeg startede med 15-20 optimister, men inden ret længe blev vi mange.

I 1972 etablerede SYC's juniorafdeling den første sommerlejr i Lillebælt Syd Kreds. Hvorfor påtog vi os den store opgave? Der var "strid" mellem kredsens optimister – eller faktisk mellem forældregrupperne; det kunne vi ikke leve med i længden!

Sommerlejren fandt sted d. 23. – 26. juni 1972 på Arnkilsøre med 125 deltagere. Sejlerne blev indkvarteret i store militærtelte. De blev "blandet" efter alle kunstens regler, således at de lærte hinanden rigtigt at kende. Forplejningen fik vi fra sergentskolen (mod betaling). Toiletvogn fra Sønderborg Kommune fik vi ikke – så vi måtte etablere et feltlatrin efter forsvarets model. Da det var et sanitært problem, blev opgaven overgivet og løst eksemplarisk under ledelse af overlæge Gregersen.

Her er så nogle hændelser fra sommerlejren:

En aften dukkede politiet op med 2 mand. Storalarm – da der var observeret en rød lysraket, opskudt ud for Arnkilsøre. Det var på tale at lade Hjemmeværnsskutteren og Flyvevåbnets helikopter rykke ud. Vi bad politiet om at udsætte eftersøgningen, da vi var overbeviste om, at den famøse raket var opsendt fra lejren. Sejlerne blev kaldt sammen og fik at vide, at det ville koste mange penge, hvis der skulle iværksættes en redningsaktion.

Efter kraftige opråb under overværelse af politiet, fik vi respit til næste dag kl. 8.00. Næste morgen havde "forbryderen" meldt sig til sin leder, og vi kunne meddele dette til politiet. Ak ja, de kære unger!!

Vi havde også en sejler med, der dog ikke var meget for vand og slet ikke "det store hav". Han sejlede dog hver dag langs kysten, 25 meter den ene vej og ditto den anden vej, og så trak han båden på land. Han gik derefter hen til lederen og spurgte, om ikke der var noget, han kunne hjælpe med. Jo, hvis han ville rense området, ville det være en stor hjælp, og det gentog sig hver dag – således gik hans sejler-sommerlejr.

En af vore optimister havde fået en funklende ny glasfiberjolle, og den blev beundret af alle. Det var hans storebror, der havde givet ham den. Han sejlede glad og fro ud -men ak og ve – en anden optimistsejler sejlede ind i ham, og der blev et ganske stort hul i siden af jollen. Han kæmpede sig ind og sagde mange ukvemsord. Vi prøvede at dæmpe ham, men han græd. Om det så var af sorg

eller af arrigskab (vist mest det sidste). Det endte med, at Hans Ove sagde til ham: "Vil du ha' at jeg skal skyde ham?" – hvorpå drengen vendte sig og skreg: "Ja – da!!"





Hvordan man bliver juniorleder.

Af Erling Kristensen 2004.

De første optimistjoller i Danmark blev bygget af Axel Damgaard (1954). Jollerne kostede dengang 275,00 kr. med sejl. Jeg så de første joller blive bygget på Sønderkovskolen i 1965, og

i foråret 1972 byggede min kollega og jeg 2 gode og hurtige mahognitræ-optimistjoller – pris incl. sejl 1100,00 kr. Samme år blev min datter Pia medlem af SYC og begyndte at sejle optimistjolle.

Juniorlederne var dengang Ove Blunck – Christian Plett – “Majoren” (E.C. Hansen). Opmåler var Ejner Petersen – sener Ludvig Lenz.

I 1973 spurgte Ove Blunck og Majoren, om jeg ikke kunne tænke mig at komme på et af DSO’s lederkurser – og det kunne jeg. Hermed var jeg optimistleder.

Til den teoretiske undervisning for nybegyndere på Ahlmannsskolen var der 41 tilmeldte – og så snakker man om mange elever i skolen i dag!

Næsten hver weekend lånte jeg Als Tømmerhandels lastbil, så at vi kunne køre til stævner i hele Lillebælt Sydkreds- og flere gange til Kieler- Auftackt. Det var en stor hjælp for klubben, at vi på denne måde kunne medbringe 25 – 30 joller til stævner.

Ved årsmødet 1980 i Haderslev blev der diskuteret, hvad man kunne gøre for at dygtiggøre kredsens A-sejlere. Efter mødet overtalte jeg Ove, Majoren, Otto og Per til, at SYC skulle gå foran og prøve at lave et Optimiststævne for de bedste A-optimister, så kredsens

A-sejlere kunne få noget mere konkurrence. Vi besluttede at afholde stævnet hvert år den sidste weekend i september.

Til det første stævne i 1981 var der tilmeldt 97 A-optimister. Der var flere klubber som kom med B-sejlere, men de blev afvist, da det kun var for A-sejlere.

De første år kaldte vi stævnet Bikubens Opti-A-Cup, opkaldt efter hovedsponsoren. Siden da har stævnet været gentaget hvert år med stort succes.

Jeg synes, det var let at være optimistleder dengang, fordi mange forældre var villige til at hjælpe, og hvor har vi haft mange gode timer sammen med børnene!

Af sjove episoder kan nævnes: Sommerlejren på Arnkilsøre med små 400 deltagere.

En aften gik vi vagt ved teltene og hørte en lille sejler græde. Han lå i sin sovepose med gummistøvler på. “Hvorfor tager du dem ikke af?”. Grædende sagde han: “ Det kan jeg ikke!” Grunden var, at han havde haft vand i støvlerne hele dagen, og derfor var fødderne svulmet op. Jeg måtte så igang med at skære støvlerne af ham!

Juniorafdelingens størrelse bevirkede, at der skulle mange hjælpere til at servicere juniorerne. Der var ca. 40 A-sejlere, 60 B-sejlere, 7-8-flipperjoller, 6 Europajoller og 8 OK-joller.

Senere blev der købt en dommerbåd af Bent Gert for 45.000 kr, og vi brugte en vinter på at gøre den gamle



fiskekutter klar. Der blev udskrevet en navnekonkurrence blandt juniorerne, som Karen Lintrup vandt med navnet “Jollemor”.

På en af de første ture skulle Jollemor ind til Årøsund, da omstyringen satte sig fast- resultat: To både sejlet i sænk, en katamaran og en anden sejlbåd – vild panik i havnen!

I den gamle havn havde vi trange kår til så mange jollesejlere, ialt to små skure, kaldet Styrbord og Bagbord, begge på 5 kvadratmeter. Der var ikke noget toilet, så vi måtte brugte det offentlige ved strandpromenaden. Omklædningen foregik på stranden. Selv om der var beskedne kår, blev der afholdt DM og Nordisk Mesterskab for optimister.

Med den nye havn i 1982 fik juniorafdelingen nye, moderne faciliteter, men det var ikke uden problemer. Nu kunne man ikke sejle lige op på sandstranden, men skulle krydse ind gennem et smalt løb for at komme til jollebroerne.

Efter 16 år som optimistleder stoppede jeg i 1989. Det har været nogle af de bedste år i mit liv.

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

SYC's første verdensmesterskab 1984.

Af Otto Schiütt 2004.

Hele familien startede i SYC i 1974. H.O. Blunch manglede folk til ledsagebådene, og jeg fandt det spændende at medvirke der. Men det førte meget mere med sig, og inden længe var jeg engageret i juniorafdelingens ledelse.

I slutningen af 70'erne var der næsten 200 juniorer i klubben, juniorafdelingen var større end seniorafdelingen. Det medførte, at der også var stor aktivitet på fremmede baner – ikke mindst i udlandet. SYC's juniorer deltog hvert år ved alle DM'er og NM'er – og for OK-jollerne sågar ved VM.

OK-sejlerne Jan Mathiesen og Ervin Bergholt syntes, at det kunne være spændende at vise verdenseliten, at SYC også kunne være stævnearrangør. Vi blev enige om, at et VM for OK-joller var passende, også for at vise byrådet hvad vi kunne med den nye havn, der var blevet indviet i 1982.

Den internationale OK organisation var også interesseret, og vi fik overdraget at afholde OK –Dinghy World Championship i 1984.

Planlægningsmøderne startede i 83, og der var nok at se til. Det var meget vigtigt at få



Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

lavet aftaler med nogle gode sponsorer. Budgettet var på 150.000 kr., hvoraf de 60.000 skulle dækkes af tilskud.

Handelsbanken fattede interesse for stævnet og trådte til som hovedsponsor, og i løbet af efteråret var økonomien på plads.

For at servicere 90 sejlere kræves en stab på 45 personer, og inden længe var det meste af juniorafdelingen og forældreforeningen engageret i planlægningen. Jeg var stævneleder og Jørgen Stender en fremragende presseofficer, og naturligvis skal også nævnes majoren og SYC's formand Georg Natorp, som var med i stævneledelsen. Hertha Wolff styrede med hård hånd kødgryderne.

Stævnet blev arrangementsmæssigt en bragende succes, og vi fik en fantastisk presseomtale i de deltagende landes jolleblade.

Der var ingen SYC'er, der fik medaljer, men det gjorde ikke så meget, det vigtigste var at vise, at vi kunne magte et VM, og kimen var nu lagt til at prøve kræfter med lignende arrangementer.

Det næste store stævne "Europamesterskab for 470-joller" blev afholdt i 1986, og sådan fortsatte det de følgende år.

For at gennemføre de store stævner var det nødvendigt med meget hjælpeudstyr. Der skulle bruges ledsagebåde, radioanlæg, flere megafoner og ikke mindst en ordentlig dommerbåd.

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitationem ullamcorper nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

I de første år var det hjemmевærnet, der lagde båd til, eller også gjorde vi brug af en større båd fra seniorafdelingen.

I 1981 blev der skrabt 55.000 kr. sammen, for at SYC kunne købe en gammel fiskerbåd – bygget af H. Michaelsen i 1943. Båden blev hentet i Grenå, med defekt motor

og godt med alger over det hele. Mange fandt det håbløst, men da der var blevet lavet en arbejdsfordeling blandt såvel juniorer som forældre, fik vi i fællesskab en rigtig fin dommerbåd ud af det.

Man kan undre sig over, at alt dette kunne lade sig gøre, og det har da også sin forklaring.

Sidst i tresserne oprettede et par mødre SYC's støtteforening "SYC's Venner". Det var fru Rask og fru Gregersen. Foreningens formål var at støtte juniorafde-



lingen sportsligt, økonomisk og fysisk. Denne forening udviklede sig kraftigt, da man sørgede for, at alle forældre blev medlemmer, når børnene blev indmeldt. På skift kom alle forældre til at servere i klubhuset for at sælge medbragt kage til børnene, når de kom ind fra sejladserne. På denne måde blev de integreret i klubben, og de fandt ud af, at man godt kunne hjælpe uden at være sejler. Alle disse forældre har æren for meget af det, juniorafdelingen står for i dag.

606-sejlerne i 90'erne.

Af Anette Møller og Mette Hansen.

En særlig sprælsk fraktion i juniorafdelingen var 606-sejlerne. I 90'erne havde vi 6 både til rådighed – 2 privatejede og 3 klubejede både.

Det sociale prioriterede vi højere end det rent kapsejladsmæssige, og der blev skabt tæt kontakt til de andre storjollesejlere i SYC samt til udenbys klubber med 606'ere – også uden for Lillebælt Syd kredsen.

Selvom vi aldrig var blandt de allerbedste til de større stævner, blev der virkelig gået til den, hvilket en mistet tand i Horsens kan bevidne. En lånt styrmand fra en af vore Europajoller, der var vant til at trække skødet ind med tænderne, glemte i sin iver, at det kan man ikke i en 606'er. Det kostede ham en tand!!

På en fællestur til Stevning Nor for hele juniorafdelingen blev 606'erne fyldt op med alle storjollesejlere (4 i hver). Om natten skulle vores besætning overnatte i samme camplet, og vi var vist ikke helt stille og nok til

stor gene for alle andre! Men hævn var sød, for tidligt næste morgen kom der et æsel og skrydede lige uden for vores camplet – til stor morskab for de andre sejlere.

Et år var vi på en uges sommertur til Aabenraa, Haderslev, Assens mv. Vejret var helt perfekt og set i bakspejlet var det meget heldigt. Det var nemlig begrænset, hvor meget bagage, vi kunne medbringe til en uges ferie i en 606'er, der ikke kunne holde sig flydende, hvis den blev bordfyldt. Det kunne have endt galt! Sidste havn på turen var Dyvig, hvor vi flottede os og spiste på Dyvig Kro. Vi var et kønt syn og må have lugtet godt! Rent tøj var der ikke mere af, og heller ikke mange penge tilbage, så vi spiste kylling og pomfritter af sølvfade.



En situationsrapport

Af Hanne Philipsen 2004.

Juniorafdelingen – klip fra år 1998. En travl og god sæson! Med masser af gode præstationer fra vore dygtige sejlere og et fantastisk godt samarbejde os forældre imellem. Det er en fornøjelse, når der aldrig er sure miner – der er trods alt mange “jobs” i en juniorafdeling.

I foråret viste det sig hurtigt, at vi havde fået et hold rigtig dygtige nybegyndere – 11 drenge og piger, som sejlede i regn og blæst og altid var i strålende humør. Vi ved alle, hvordan vejret har været – men det har bestemt ikke afskrækket nogen af jer!

Første Kredsstævne i år blev afholdt i Dyvig i maj måned. Vejret var fint, men der var næsten ingen vind. Alligevel fik SYC præmier med hjem.

Næste stævne stod Gråsten Sejlklub for. Her skulle kredsmesteren kåres, og deltagerne til DM i Rødvig skulle findes. Aske Drasbæk sejlede sig til Kredsmesterskabet for 4. gang i træk, og SYC fik 4 sejlere udtaget til DM – nemlig Kristina Buchardi, Iben Omme Jensen, Kim Kræmer og Aske Drasbæk. Herudover blev Marianne Albers udtaget som reserve for pigerne. Tillykke til jer alle og held og lykke i Rødvig midt i september!

Den næste begivenhed i kapsejlsrækken for optimister var udtagelserne til NM i Finland. Udtagelserne blev afgjort over to stævner – nemlig i Kerteminde i Pinsen og i Skive første weekend i sommerferien. I disse udtagelser deltog Kristina og Aske – og det lykkedes for Aske at blive udtaget til NM, som foregår i Helsinki.

Det samme lykkedes for Morten Lorezen i Europajolle. Det betyder, at disse dygtige sejlere (og deres forældre) pludselig har fået deres sommerferiemål meget fastlagt!!

Mange timer i foråret blev brugt til at planlægge årets begivenhed – sommerlejren for Lillebælt Sydkredsens juniorer, som SYC stod for i år. Der var tilmeldt 275 sejlere og forældre, hvilket vi roligt kan kalde en succes.

Borgmester A.P. Hansen åbnede lejren – SYC’s formand Bjarne bød velkommen til vores dejlige havn, og vejret var strålende!! Første (og eneste?) solskinsweekend denne sommer og tilpas med vind, så selv nybegynderne kunne være med.

Lejrpladsen var “den lille campingplads” ved Sønderborg Camping. En tak til kommunen for tilskud til at nedbringe overnatningsprisen.

Kvickly – og ikke mindst Ulla Lorensen og hendes dygtige hjælpere – sørgede for god og sund mad, som blev rost til skyerne!

Elvstøm Sails og Kontor Syd hjalp os økonomisk til at få fremstillet en T-shirt til alle deltagere, og den blev flittigt brugt – også efter lejren!

Prinsessebrylluppet i Gråsten fik kvaliteten af sommerlejren til at ryge en tak i vejret, fordi bageren i Gråsten forærede resten af de “royale” flûtes til sommerlejren, hvor de bestemt var populære!

Børge Duus sørgede for, at C-sejlerne også fik en god



sommerlejr – med hjælp fra Preben fra Høruphav og Marianne fra Varnæs vig. De var bl.a. på en sejltur til Fiskerhytten. De sejlede også “slalom” mellem spritbådene i den store havn. Søndag eftermiddag var der orienteringsløb og konkurrencer på land.

Billedtekst: Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, set eiusmod tempor incididunt et labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exerc. Irure dolor in reprehend incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

A- og B-sejlerne sejlede vanen tro kapsejls med Frank Olsen som dommer. Storjollerne og Europa-jollerne stod Lars Lorenzen for. I bureauet holdt Margit styr på bemandingslister, resultatlister m.m.

Lørdag blev SYC’s nye Jollemor døbt i champagne. Marianne Albers var gudmor, og stort set alle sommerlejrdelegerne var ombord for at besigtige “Jollemor II”. Bagefter var der pølser og saft til alle!

Efter sommerferien har der været stævner i Høruphav, Varnæs vig, Aabenraa og Flensborg. I den forbindelse fik vi 2 nye A-sejlere – Trine Kræmer og Anne Vosgerau.

Til begynderstævnet i Varnæs vig klarede vore C-sejlere sig flot, og de får endnu en chance på dammen i Haderslev i september, hvor også A- og B-sejlere kan prøve et alternativt kredsstævne med orienteringsløb til vands m.m.

Ved kredsstævnet i Flensborg blev 606-kredsmestrene kåret. Også her løb SYC med pokalen! Vinderne var Claus, David og Anders Peter!

Europajollerne sejlede DM i Kerteminde i august og optimisterne DM i Rødvig.

Vi afholdt klubmesterskab, forældrekapsejls og Opti-A Cup i september.

VI HAR TRAVLT I JUNIORAFDELINGEN!

Aktivitetes kalender

Sponsor

Bagside