

1915
1990

S.A.S.

SKÆLSKØR AMATØR SEJLKLUB

NOGET OM AMATØRER

FORORD

»Noget om amatører« er skrevet af to amatørhistorikere, der med dette skrift har forsøgt at fortælle historien om sejlklubbens 75-årige liv

Vi besluttede os til ikke at skrive den som en logbog, men i stedet trække nogle af de ting og episoder frem, der kendetegner lige netop vor klub og samfundet omkring den.

Vi har været så heldige, at alle klubbens bestyrelsesprotokoller tilbage fra 1915 og de fleste af regnskabsbøgerne endnu eksisterer.

Vi har desuden lånt og fået meget materiale fra private. Vi kan ikke her nævne alle de mennesker, der har været os behjælpelige med oplysninger, billeder eller andet, men vi vil gerne have lov til at takke dem for deres store hjælp.

Her vil vi blot takke Skælskør Bank A/S og Dampskibsselskabet »Hafnia«'s fond for den økonomiske støtte, der har været med til at gøre det muligt at udkomme med dette skrift.

Alt det materiale vi nu har fået samlet omkring klubben, vil tilgå Lokalthistorisk Arkiv, så de, der til sin tid vil skrive klubbens 100 års jubilæumsskrift, vil have rige muligheder.

*Karl-Erik Svare Nielsen
Anders Christensen*

Festskriftet er udgivet af Skælskør Amatør Sejlklub.

Stof og redaktion: Anders Christensen
 Karl Erik Svare Nielsen

Bearbejdning og layout: TextAtelieret

Tryk: Birkvigs Eftf. v. Ove Larsen

Indhold

Sejlerne organiserer sig	s. 7
Skælskør Amatør Sejlklub starter.....	s. 8
Aktive bådejere og passive medlemmer	s. 9
At bygge en bro.....	s. 10
Anløbsbroerne	s. 12
Ophaling.....	s. 14
De gamle kapsejladser på Noret.....	s. 15
En sejleroplevelse - af O. Vecht.....	s. 18
De første klubmatcher.....	s. 19
Da S.A.S. fik sekslinger	s. 23
Berg's og Marinus' smukke både.....	s. 26
1940 - 1945.....	s. 28
Fjordkort med stednavne	s. 30
Den nye æra 1950 - 90	s. 33
Ruthland.....	s. 36
Det nye klubhus.....	s. 37
Piratjollerne	s. 39
Optimistjollens indtog	s. 41
Alle tiders største start	s. 43
Soldaterbroen.....	s. 45
Landsstævne	s. 46
Kapsejladser	s. 49
Sejlerskole.....	s. 52
Juniorafdelingen	s. 55
Klubben udvider igen.....	s. 57
Klubbens formænd.....	s. 63

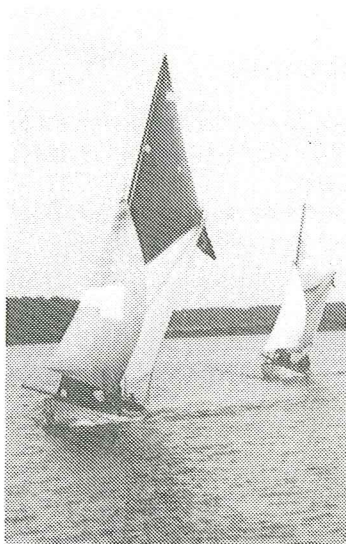
SEJLERNE ORGANISERER SIG

Fiskerne sejlede om kap i deres brugsbåde ved festlige lejligheder - Og så var der bal bagefter

Det var irlenerne der begyndte. Verdens første sejlkлуб hed Royal Cork Yacht Club, stiftet allerede i 1720 i Irland. Først mange år efter bredte ideen sig til danske himmelstrøg. Her blev det Svendborg, der kom først. »Svendborg Sund Sejlkлуб« startede i 1866, og senere samme år kom »Dansk Forening for Sejlsport«. Det er den, der idag hedder »Kongelig Dansk Yachtklub« (KDY).

Det var startskuddet herhjemme, nu skød klubberne frem mange steder: Sejlkлубben »Vikingen«, Nykøbing Falster i 1869, Sorø Sejlforening i 1874 og samme år Skælskør Sejlklub. Skælskør var blandt de første.

Kapsejlads på Noret i 20'erne.



Starten var en kapsejlads

Det var en kapsejlads, der satte det igang. Store Bededag, d. 1. maj 1874, var der kapsejlads mellem byens fiskere på Skælskør Overnor. Det var et godt og festligt arrangement og det gav lyst til mere af samme slags. Man besluttede derfor prompte at lave en klub. Den fik navnet Skælskør Sejlklub. Klubbens bestyrelse skulle først og fremmest arrangere den årlige kapsejlads og her skulle to tredjedele af årskontingentet bruges til præmier. Iøvrigt skulle bestyrelsen varetage skippers interesse og opkræve kontingent: 2 kr. i 1874.

Den første bestyrelse bestod af formand R. Madsen, viceformand B. Lorentzen, kasserer C. Meding samt de menige medlemmer J. Jensen og P. Ipsen.

Kapsejlerne var især fiskere, der sejlede i deres brugsbåde. Sådan begyndte det, men det ændrede sig snart. Der kom hurtigt folk til, der ikke havde søen som deres profession. Der kom også andre både, nogle der var bygget til kapsejlads og tursejlads.

SKÆLSKØR AMATØR SEJLKLUB STARTER

»De professionelle«
blev fiskerne kaldt -
»Amatørerne« var alle de andre

Skælskør Amatør-Sejlklub

Paa Mødet i Aftes vedtoges det at danne en Klub med ovenstaaende Navn. Klubbens Formaal er at fremme Interessen for Sejl- og Motorsport, bl. a. ved at arrangere Fællesture o. lign. Det vedtoges at anstaffe to Svellesbaade til Brug ved Oplæring af unge Mennesker i Sejlsport. Der nedfattes et Udvalg, som modtager Indmeldelser. Dette kom til at bestaa af Bryggeriejer F. Særbøe, Købmand O. J. Møller og Lantlæge Tage Petersen.

Skjelskør Avis
den 17. og den
27. april 1915.

Amatør-Sejlklubben

holdt i Aftes konstituerende Generalforsamling paa Postgaarden under Lærer Guldbergs Ledelse. Det af Udvalget udarbejdede Forslag til Lovv. vedtoges efter nogen Diskussion og med nogle mindre Ændringer enstemmigt. En af Paragrafferne bestemmer, at Klubbens Mærke, en blaa Stander med hvid Kile, skal føres paa alle Udflugter, som Klubben arrangerer. Den hvide til ubemærkede Waadehavn ved den nederste Mole skal fremtidig benyttes af Klubben.

Til Betyrelse valgtes Lærer Guldberg, Formand, Købmand O. J. Møller, Kasserer, og Lantlæge Petersen. Til Revisor valgtes Købmand S. B. Hansen og Hentværmer Hvidt.

Aktiviteten i Skælskør Sejlklub var ikke særlig stor. Det vigtigste for medlemmerne var den årlige kapsejls på Noret - med efterfølgende fest i Lystskoven.

En del af de yngre lystsejlere syntes imidlertid, at klubben skulle bruges til noget mere. En artikel i Skjelskør Avis, 1915, fortæller, at der samme år den 16.4. var afholdt møde på Hotel Postgården med det formål at starte en forening, der skulle øge interessen for amatørsejlsporten. En ny forening af sejlere var på vej.

Initiativtagerne var overlærer Guldberg og tandlæge Åge Petersen.

Man kigger på overskriften i avisen, »En Amatør-Sejlforening«, og gætter: Var det mon overlæreren eller tandlægen, der bestemte, at der skulle stå »Skælskør Amatør Sejlforening«? Eller var det journalisten, der i mangel af bedre skrev om amatører, fordi der nu i forvejen eksisterede de professionelle, fiskerne?

Amatører med blå stander

Ordet hang ihvertfald fast. Den 26.4.1915 var der konstituerende generalforsamling på hotel Postgården. Mødet blev ledet af Overlærer Guldberg.

Formål og vedtægter blev besluttet, kontingentet blev fastsat til 4 kr. for medlemmer og 4 kr. i fartøjsafgift.

Klubbens stander skulle være en blå trekant med hvid kile. Den skulle klubbens fartøjer føre på alle udflugter. Til bestyrelsen valgtes overlærer Guldberg, formand, købmand O. J. Møller, kasserer og tandlæge Åge Madсен, menigt medlem.

AKTIVE BÅDEJERE OG PASSIVE MEDLEMMER

Der skulle to hvide kugler i en høj hat til at blive medlem af Skælskør Amatørsejlkлуб

Sejlkлубben begyndte med 26 medlemmer fordelt nogen-
lunde ligeligt med 15 aktive og 11 passive.

Gennem en lang årrække var der mange flere passive
end aktive medlemmer. Det skyldtes en bestemmelse i
klubbens love, der fastslog, at man kun kunne være aktiv,
såfremt man var indehaver af et fartøj.

Den hemmelig hat

I de første år af klubbens levetid var det ganske besvæ-
rligt at blive medlem af S.A.S.

Ønskede man medlemskab i klubben, skulle man indstil-
les af to af klubbens medlemmer. Bestyrelsen afgjorde
så ved en ballotation, d.v.s. afstemning ved kugler, om
man kunne optages som medlem. Bestyrelsesmedlem-
merne, dengang tre stk., havde hver et antal hvide kugler
og et antal sorte. En høj hat gik på omgang under bordet.
Hvert bestyrelsesmedlem smed en sort eller en hvid kug-
le i hatten. Var der ved optællingen flertal (2 stk.) af
hvide, var man optaget. Ellers, desværre - måske til næs-
te år.

En senere stor og kendt profil i sejlkлубben, bådebygger
Marinus Møller måtte gennem optagelsesprøven et par
gange, før han blev optaget som medlem.

*Sejlkлубbens bro på
ydtersiden
af fiskerihavnen.*



AT BYGGE EN BRO

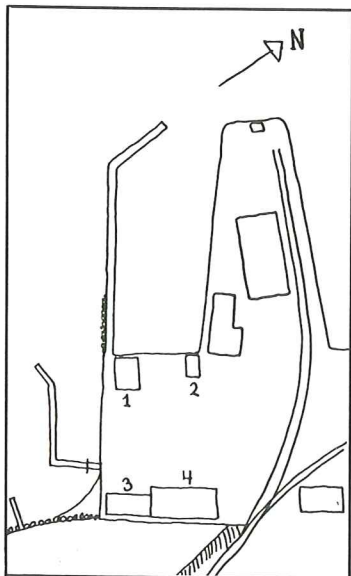
Første projekt var at skaffe plads til bådene - sommer og vinter

Hvad er en sejlkлуб uden en havn? Der skulle bygges en bådehavn eller i det mindste en bro. Det var det første og helt indlysende projekt: at sørge for liggeplads for bådene om sommeren. Og lige så nødvendigt: plads for fartøjerne om vinteren.

Havnemyndighederne gav tilladelse til at bygge en bro med liggeplads for mindre fartøjer på estakaderne syd-vest for havnen. Tilladelsen betød også, at sejlkлубben kunne holde broen afspærret for andre end medlemmerne.

*Klubbens placering
1915-1950:*

1. *Sejlkлубbens slæbested.*
2. *Fiskernes slæbested.*
3. *Sejlkлубbens klubhus.*
4. *Sejlkлубbens masteskur.*



Ung og gældsæt

Klubben måtte i banken og låne til broen. Sådan gik det til, at den unge forening knap et år gammel havde en gæld på - 100 kr. i Skælskør Låne- og Diskontobank. Der kom stadig flere aktive sejlere (d.v.s. bådejere) og man var nødt til at udvide og bygge klubbens broer om adskillige gange de første år.

Vinterplads på havnen

Det blev snart nødvendigt, at skaffe ordentlig vinterplads. I december 1922 besluttede en ekstraordinær generalforsamling at gøre noget ved sagen. Et pænt stykke af havnepladsen ved klubbens bro kunne bruges. Her kunne bådene få plads om vinteren, og her kunne opføres et skur til opbevaring af rundholter m.v. Også en bedding var det muligt at anlægge. Klubbens bestyrelse gik til havneudvalget og bad om lov til at leje pladsen. Så skulle der forhandles. Havneudvalg, teknisk udvalg og klubbens bestyrelse baksede med sagen, og så var planen der. Generalforsamlingen 1923 vedtog projektet. Der skulle bruges 3.000 kr. til gennemførelsen, de blev lånt mod fartøjssejernes kaution.

Lejeafgiften var for hele området sat til 50 kr. pro anno som betaltes forud med 25 kr. den 1. april og 25 kr. den 1. oktober.

Klubbens medlemmer kunne andet end at sejle

De nye klubfaciliteter skulle i vidt omfang indrettes af klubbens egne medlemmer. Det var et stort og krævende arbejde. En af de drivende kræfter ved denne opgave var Partikulier Hannibal Petersen. Hans have stødte op til sejlklubben, så han var altid lige i nærheden. Han blev kåret som klubbens første æresmedlem på grund af sit store engagement i byggeriet. Det var på generalforsamlingen i 1924.

At skulle ombygge broerne, sætte hegn omkring havnearealet, etablere bedding/slæbested og bygge masteskur for 3000 kr. lyder i dag som en ret umulig opgave.



*Hannibal Petersen.
Klubbens første
æresmedlem.*

Broerne var små og beskedne

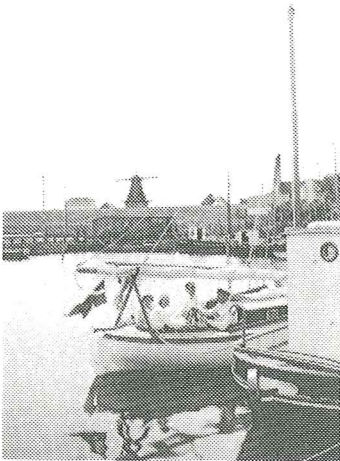
Broen var dengang ikke stort andet end de jollebroer, vi ser rundt om i fjorden i dag. Den startede et stykke indenfor, hvor molen i fiskerihavnen i dag starter, og gik 30 meter ud i fjorden mod syd. Derefter slog den et vinkelret knæk og gik 80 meter ud mod sejlrenden, parallelt med fiskerihavnens bro. Ved indgangen var der en stor låge, der var umulig at komme forbi uden nøgle. Broen afsluttedes med en stor flagstang, hvorfra klubbens stander vaje-de.

At have båd liggende i sejlklubben betød dengang, at man enten havde en meget lille båd eller en slæbejolle liggende som transportbåd til den store, der lå for svaj på fjorden. Prisen for at have en jolle liggende ved broen var 4 kr., mens en stor båd for svaj kostede 5 kr. Klubkontingentet var nu steget til 4 kr. for passive medlemmer og 8 kr. for aktive

ANLØBSBROERNE

Under 1. verdenskrig måtte der ikke sejles nord for Espe og slet ikke i Omøsund

Klubbens formål var at fremme interessen for sejl- og motorbådssport samt at sørge for fælles ture og andre arrangementer. Da klubben startede, var 1. verdenskrig igang. Derfor kunne turene ikke lægges hvor som helst. Den 5. maj 1915 skriver chefen for 2. eskadre til redaktør Larsen, Skælskør Amatør Sejlklub. Han indskærper, hvor klubbens både må færdes uden lods og under hvilke betingelser:



Agersø Havn

1. Fartøjerne må ikke komme nord for en linie mellem sydenden af Espe granplantage og nordenden af Egholm.
2. Der må ikke ankres op ud for Espe granplantage nordligere end 500 m. fra plantagens sydende.
3. Omøsund må ikke passeres.
4. Fartøjerne må ubetinget adlyde ordre vedrørende sejladser, der gives dem af eskadrens fartøjer.
5. Fartøjerne skal kunne legitimere sig som tilhørende sejlklubben.

Krigen satte altså grænser for sejladser. Men iøvrigt var tursejladser dengang mere lagt an på småture i området end det man ser idag.

Anløbsbroerne passede til småturene

Der var en del anløbsbroer i nærheden af Skælskør. Og der var Agersø Havn, som var den eneste havn i området, der måtte besejles uden lods.

Ved Stignæs lå en bro meget tæt på det sted, hvor den nuværende færgehavn ligger. Det var et yndet udflugtmål. I Bøgeviggen kan man stadig se en stump af den gamle bro. Viggen er gennem de mange år sandet så meget til, at de sidste rester står et godt stykke inde på land. Endelig var der broen ved Kobæk. Den gav grund til en mængde diskussioner mellem A/S Kobæk og Sejlklubben gennem flere år.

Kobækbroen var alt for kort

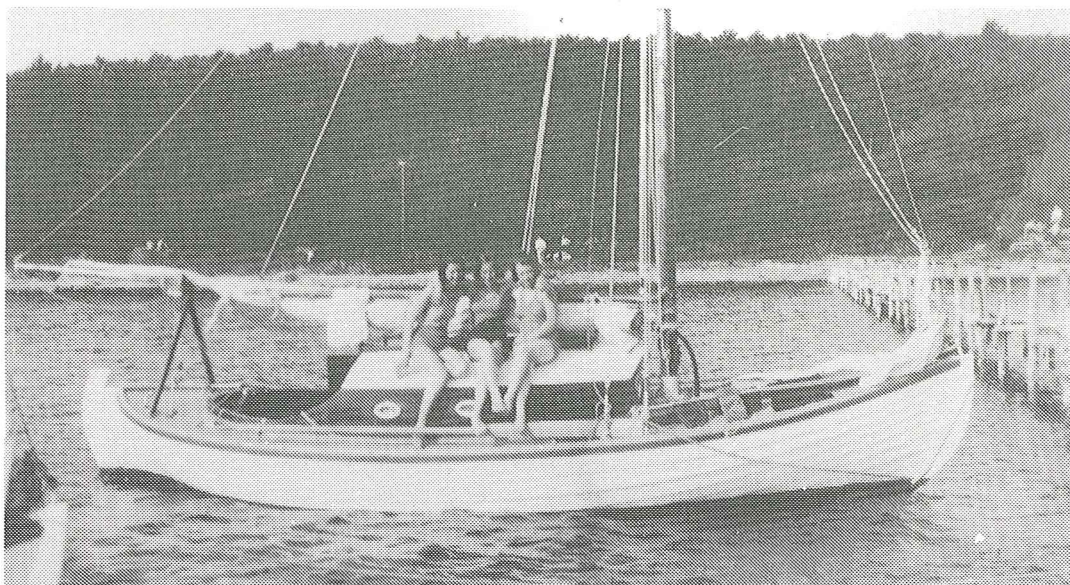
Firmaet A/S Kobæk, der skulle bygge broen, blev slet ikke færdig til tiden. Det huede bestemt ikke sejlkлубben. Der var nemlig aftalt en årlig leje på 50 kr. for retten til at benytte broen. Da firmaet endelig blev færdig, var broen så kort, at både som stak over tre fod slet ikke kunne bruge den. De gik simpelthen på grund, hvis de forsøgte at komme ind til den. Selskabet A/S Kobæk fremsendte efteråret 1919 regning på leje af bro - 50 kr. Det fik de nu ikke noget ud af, sejlkлубben nægtede at betale. Aftalen var jo ikke overholdt.

Året efter byggede sejlkлубben og A/S Kobæk ved fælles arbejdskraft broen så langt ud, at den var til at benytte for større fartøjer.

Bageovnen

Materialerne fra Kobækbroen blev nogle år efter brugt til at etablere bro ved Bageovnen. Bageovnen lå - og ligger - i yderfjorden skråt overfor Vasebro (Lodsbroen). Det var en god idé. Broen blev bygget i 1923 og meget benyttet gennem en årrække. Det blev senere en klubtradition at fejre Sct Hans her, man sejlede ud og hjem sammen med de øvrige sejlere fra klubben.

*Broen ved Stignæs.
Et af de populære mål
for sejlturene.*



OPHALING

Fartøjerne fik sko på, når de skulle på land

I oktober blev alle bådene sat på land. Det var en krævende og vanskelig opgave med det simple grej, man rådede over.

De store både tog Marinus Møller sig af. De øvrige fartøjer blev trukket op ved fælles hjælp i klubbens slæbested. Det lå i fiskerihavnen ved Brdr. Iversens fiskeeksport. Alle mand stillede i klubben i gammelt tøj og gummistøvler. Så blev der taget fat.

Slæbestedet bestod af en fastliggende slisk og en tilhørende »sko«. I denne sko skulle bådens køl placeres. Koldt og grumset vand kunne gøre det til en klam og vanskelig opgave. Når »skoen« var placeret under kølen blev den bundet fast til skibet/kølen med noget tovværk.



*Seksmeterne på land
hos Marinus Møller.*

Reb i toppen og fedt i bunden

Inden skoen blev placeret under kølen blev den smurt med fedtelse. Det fik den til at glide lettere op over slid-sken.

Bådene blev taget op med master på. Fra mastetoppen blev spændt tovværk ud til faste punkter på land. På den måde kunne man holde båden lodret og styre den.

En wire blev fastgjort til »skoen«, og så blev der drejet på spillet i et lille skur på land. Der skulle 4-6 mand til plus en treslået talje mellem »sko« og spil. Og så gled bådene langsomt, men sikkert på land.

Noget lettere var det med de små både. En pæl blev bundet på tværs midtskibs, og et par gode stærke rygge spændte op under den. Wiren fra spillet blev fastgjort i jollen, man trak og løftede og så var den klar.

Når båden var kommet op, skulle den have skoen af igen. Så blev den pakket sammen på havnepladsen. Her kunne den så stå og vente på forår og friske vande sammen med klubbens øvrige både.

DE GAMLE SEJLADSER PÅ NORET

De to klubber dystede ved kapsejlads på Noret

Den gamle tradition med en årlig kapsejlads på Noret fortsatte efter amatørklubbens start. Den varede helt til årene efter anden verdenskrig. Det var nu blevet til en sejlads mellem de to klubber. Den fandt sted hvert år den tredje søndag i juli måned.

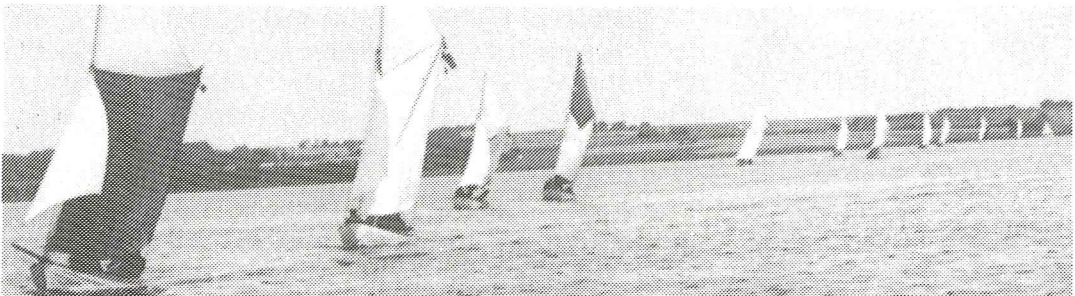
Det var Skælskør Sejlklub, der arrangerede og inviterede amatørklubben til kapsejlads på Noret. Sejladsen var en af de større årlige begivenheder i byen, og der var mulighed for at følge med som tilskuer fra Strandpromenaden.

Barberen skød med kanoner og så var der fest

Først skulle der salutteres. Et par gamle salutkanoner, som tilhørte det gamle fugleskydningsselskab, blev hentet frem. Barber Berg var kanonér i en årrække, bang, bang - så var festen startet. For flere var festlighederne egentlig startet nogle dage før. Det var nemlig en større sag at få bådene over i fjorden. De skulle først rigges af, så skulle de trækkes gennem broen, og så skulle riggen på igen. Alle hjalp alle. Det kunne der godt komme en hel lille fest ud af.

Når kanonsalutten var ovre begyndte sejladsen. Samtidig kom der musik ude fra vandet. Et hornorkester var installeret ud for Kildehuset i en forankret båd, herfra bredte musikken sig.

Kapsejlads på Noret.



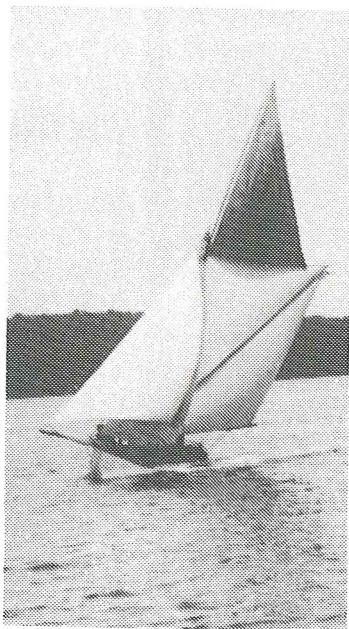
Alle sejl sat til

Når vinden var gunstig kunne sejladsen blive både underholdende og spændende at følge med i. Navnlig fiskerbådene var ofte rigget med en sejlføring, der var meget overdimensioneret. Det gjaldt jo om at være hurtigste båd og vinde vandrepokalen. Så kunne der blive noget at kigge på fra land: ofte væltede de ivrigste i de overriggede både. De blev så bjerget af en af de øvrige deltagere.

Sølvtøj og kringle

Bådene var under sejladsen opdelt i forskellige løb, alt efter størrelse og efter om det var lystbåde eller brugsbåde. Spændingen var størst, når det gjaldt hvilken båd, der var banens hurtigste. Præmien var en stor vandrepokal i sølv. Iøvrigt var der præmier til alle. Der var stor lystighed, når den deltager, der havde brugt længst tid til at gennemføre sejladsen, skulle have overrakt sin præmie, en stor fødselsdagskringle.

Grundlæggeren af denne tradition var Bagermester Gustav Bruun, der sikkert ikke havde tænkt, at han selv skulle blive den første, der vandt den.



Bagermesterens mærkværdige mærkerunding

Banerne var udlagt mellem to mærker. Der blev altså et kryds og en læns, som så skulle gennemsejles flere gange. Det fortælles, at Gustav Bruun hvert år deltog med en lille båd i sejladsen. Båden havde den kedelige fejl, at den ikke kunne krydse. Et år voldte det Gustav særligt besvær at nå op til prikken. Gang på gang var det lige ved at lykkes, men så faldt båden atter af. Da han endelig nåede op til prikken, havde han den på den forkerte side. Resolut greb Bagermesteren om prikken, løftede den ud af vandet og satte den ned på den anden, den rigtige side af båden, og rundt var han.

*Var det mon ham,
der fik kringlen?*

Middag uden damer - og ustyrlig lystighed

Når sejladsene ved middagstid var overstået, var der pause til sidst på eftermiddagen. Så mødtes sejlerne på havnepladsen og drog i samlet procession med orkestret og fanebærere i spidsen til præmieuddeling og fest i Lystskoven. Efter præmieuddelingen var der spisning for sejlerne, men uden damer. De kom først ved 8 tiden om aftenen, når ballet skulle begynde. Det var muntre fester, de var så muntre, fortælles det, at de tre balinspektører, som var udvalgt for at holde nogenlunde ro og orden slet ikke kunne magte opgaven. Man blev nødt til at ansætte en politibetjent for at få styr på festlighederne.

Den slemme moderne dans

Særlig galt blev det, da »den moderne dans« havde vundet indpas. I første omgang havde festudvalget opslået et skilt med forbud imod denne form for nymodens forlystelse. Men allerede året efter var man nødt til at tillade, at der blev danset »moderne«. Til gengæld fik musikken besked om kun at spille de gamle melodier.

EN SEJLEROPLEVELSE FRA TIDEN MELLEM 1925 OG 1940

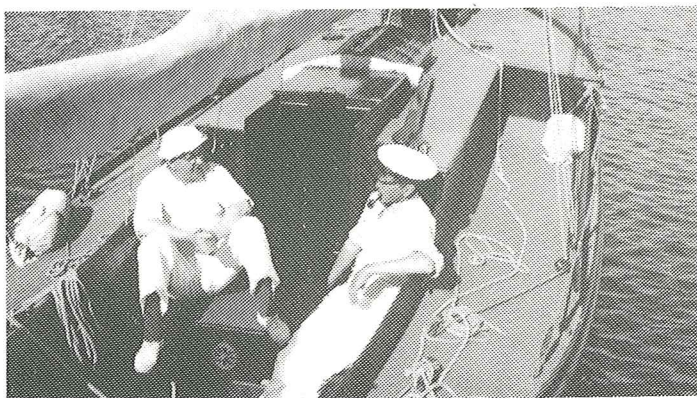
af O. Vecht



I september måned en dag med høj luft og sol, havde vi i flere år en speciel tur. I »Martha« og senere »Basse« tog skipper, Teilman-Ipsen, Ib Anton Larsen, Axel Dam og undertegnede en rigtig mandetur på stranden. Vi købte ti pund ål á 3/4 pund for ialt 10 kr. og kartofler og hvad der ellers hørte til, og sejlede helst om i Omø Sund og lagde helt ind til Hølmholm fyr ved en bro. Det var lidt vanskeligt at komme ind på grund af store sten, men det gik som oftest. Ellers lå vi i læ under Klinten på Omø. Ålene og kartoflerne var gjort i stand undervejs. Der blev stegt og kogt med følelse og spist med anstand. Snaps og øl var der også. Et herligt måltid, hvor alt blev spist, søen tærer som bekendt! Senere fik vi os en god bridge og nogle halve kaffer!

På en af disse åleture, havde vi en noget mærkelig oplevelse, et naturfænomen nærmest. En hvid stribe trak sig hen over himlen. Striben stod længe, men opløstes så, blev bredere og bøjede sig efterhånden ligesom efter vinden dér højt oppe. Vi gættede, men fandt ikke ud af, hvad det var. Vi talte ikke om det, da vi kom i land. De ville se på os med et sigende smil. Nu ses dette fænomen hver dag når et højtgående flys udstødningssgas fryser oppe i de blå regioner.

*Der hygges
ombord på »Basse«.*



DE FØRSTE KLUBMATCHER

Stiv østlig kuling til den første af klubbens egne matcher

Efterhånden blev arbejdet med at flytte både om i Noret for stort. Og udfordringerne for små. Flere og flere sejladser foregik på fjorden og i bæltet. Allerede søndag den 21. august 1923 sejledes den første klubmatch i S.A.S. Dengang så en kapsejladbane ikke ud som i dag. Det var en trekantet bane - tit mellem sømærker - og denne bane gennemsejlede man to til tre gange.

Den første klubmatch foregik på en trekantbane, der siden blev meget brugt til sådanne sejladser: start ved dommerskibet i Kobæk, rundt om tre-kosten på Egholm flak, omkring to-kosten på Tudse hage og tilbage til Kobæk. Vinden var så kraftig, at sejladsen måtte begrænses til én omgang mod de ellers planlagte tre. Der var 15 deltagende sejlbåde og 5 motorbåde. Sejladsen forløb uden væsentlige uheld, og da den var overstået samlede deltagerne med damer til en lille festlig sammenkomst i pavillionen på hotel Kobæk. Her blev præmierne uddelt, hovedsageligt sølvplader med indgraverede årstal. Der var dog en vigtig undtagelse: Den deltager, der havde brugt længst tid på sejladsen, fik overrakt en smukt dekoreret lagkage med den servitut, at den skulle deles af alle ved kaffebordet.

Matcher med storebæltsklubberne

De fleste af de første års klubmatcher foregik på samme måde: samme trekant og kuling. I 1925 var interessen for at sejle kapsejladsteget så meget, at man afholdt flere klubmatcher, én i foråret og én i eftersommeren. Klubbens både begyndte at sejle mod fartøjer fra de øvrige storebæltsklubber i 1926. I juni måned deltog S.A.S. med ti både i en kapsejlad i Korsør, og senere samme år havde Skælskør inviteret både Korsør og Nyborg til en kapsejlad i Agersø Sund.

Klubbens flåde i 1925

Næsten tredive både hørte til S.A.S. i 1925: 1 yawl, 4 seksmetere, nogle dæksbåde, halvdæksbåde og motorbåde. Yawlen »Klaus« og 6 meteren »DaDa« ejedes af A. Heilmann. De øvrige seksmetere »Doreen«, »Sitka« og »Guldfluen« tilhørte henholdsvis Bryggeriejer F. Harboe, Hofjægermester Castenschiold og Baron Blixen-Finecke.

Storebæltsunionen

Op gennem 30'erne fortsatte udbredelsen af kapsejladser.

Skælskørsejlerne drog efterhånden flere gange om året viden om for at deltage i de øvrige storebæltsklubbers kapsejladser. I starten af årtiet begyndte S.A.S. et samarbejde med Korsør og Nyborg om arrangement af en del store kapsejladser. I 1936 udvidedes denne sammenlutning af klubber med bl.a. Svendborg og Nakskov. Heraf opstod Storebæltsunionen. Et af unionens formål var at arrangere fælles kapsejladser ved Lohals hver sommer.

*To seksmetere på kryds.
Nærmest D4 »Guldfluen«.*



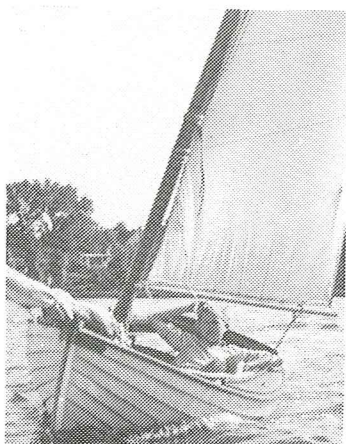
Torsdagssejladser var tilløbsstykker

De ugentlige pointsejladser - dengang »torsdagssejladser« - blev afviklet på Skælskør inderfjord. Disse sejladser på fjorden hørte i årevis til klubbens vigtigste aktiviteter. De var tilløbsstykker for en stor del af Skælskørs indbyggere. Fra fiskerihavnsbroen og molen ved pakhuset fulgte man opmærksomt med i løbene. Banen var meget publikumsvenlig. Startlinjen var mellem nokken på sejlkubbens bådebro og et udlagt mærke ved sejlronden. Udlagte mærker ved skolens badehus og ved Kidholm angav banen. Normalt blev der sejlet tre gange rundt. Dommerstadet var på bronokken og dommerne var oftest Købmand Niels Jensen, Elinstalatør Aage Langkjær og Skræddermester Laur. Rasmussen.

En god start

I startproceduren indgik en signalmast, der var rigget op på broen hos dommerne. Den havde en inddeling i seks felter og en cylinder, der kunne rykkes fra felt til felt. Felterne angav de resterende minutter til start. Når cylinderen var i top på masten, kørte man på sidste minut. Der var præmie for bedste starter i sæsonen, så der var altid kamp om de bedste startplaceringer. Normalt deltog ca. ti både, og fra 1941, på afkortet bane, datidens »Juniorer«.

*Knud Rasmussen
på et afslappet kryds
i sin jolle.*



»Glenn«, »Olga«, »Jytte« og alle de andre

Løbs sammensætningen var næsten lige så svær som nu. Noget så forskelligt som G. Harboes seksmeter »Jytte«, Hans Poulsens omriggede drage »Glenn«, G. Bastholms 22 kvm. kutter »Jani«, af ukendt herkomst, og Thyge Heilmanns brede egetræskutter »Olga«. Sidstnævnte med gaffelrig og klyverbom. »Olga« udmærkede sig hvert år ved at stå på bunden af fjorden i 14 dage efter søsætningen. Først da var den med sikkerhed så tæt, at den kunne lægges for svaj. Blandt større spidsgattere dystede Axel Dam i sin 26 kvm. »Ruth II« med Kay Jacobsens 30 kvm. »Tjavs«, som for det meste havde Marinus ved roret. Dette løb var så lige, at de ved adskillige sejladser luffede hinanden på grund ved enhver lejlighed.

hed. Og dem er der jo mange af ved kapsejlad på fjorden. Ofte gik de begge på grund, og det hændte, at dommerne havde skudt sejladsen af inden de kom hjem.

Også løb for mindre både, joller og pramme

I et løb for lidt mindre både sejlede Ellen Heilmann med juniorbåden »Don«, Poul Frederiksen med »Elna« og Børge Assing med »Puk«, ofte med Kristof Rasmussen ved roret. På den afkortede bane dystede datidens juniorer: Eigil Rechnagel - jolle, Arne Frandsen - pram, »Den hønserøvede«, og Knud Rasmussen - jolle. Nogle af fiskerne interesserede sig også for kapsejlad, udover deres egen i Noret. Således deltog Claus og Gunner Nielsen i pointsejladserne med deres brugsjoller, sprydstagejl med topsejl samt fok og klyver, nogle herlige sejlere, og ikke mindst ivrige debattører efter sejladserne.

*Seksmeterne på fjorden.
Til venstre ses
A. Heilmann's yawl »Klaus«.*



DA SEJLKLUBBEN FIK »SEKSLINGER«

De mindre både var alt for forskellige til en god match



Sekslingerne søsættes.

Ved Agersøsejladserne i august 1936 havde der blandt andet været et løb for syv mindre både. Målt efter NL-systemet (National længde) var der kun en forskel på to tiendedele mellem dem. Ved nøjere syn på fartøjerne viste der sig nogle ret markante forskelle. De syv både havde henholdsvis slydrig, marconirig og gaffelrig. Nogle havde indenbords, andre udenbords ballast. Den ældste båd var ca. tyve år, den yngste var tre.

Om aftenen efter sejladserne blev det store diskussions-emne, hvordan man kunne opnå et mere ensartet båd-materiel.

Et seriebyggeri planlægges

Man udtænkte en plan om et seriebyggeri i klubben. Allerede samme aften blev et udvalg udpeget, klubbens formand bagermester Hans Poulsen og den tidligere formand landsretssagfører Karl Ole Hansen. De arbejdede ihærdigt med sagen, og inden der var gået fjorten dage, havde man orienteret sig om lignende projekter andre steder. I Ålborg havde Åge Utzon to år tidligere tegnet joller til søspejderne og fået oprettet en juniorafdeling. I Fredericia, Roskilde og Svendborg havde man også erfaringer; men ingen af klubberne havde lige det, der skulle bruges i Skælskør. Udvalget beskrev tankerne om de kommende juniorjoller for nogle af tidens kendteste konstruktører Åge Utzon og Georg Berg, som blev bedt om at komme med et udkast.

Finansieringen aftaltes med Skælskør Låne- og Diskontobank. Det blev ordnet, så bådene kunne købes på kontrakt og betales over tre år. Prisen skulle være 800 kr. pr. stk., 200 kr. ved kontraktens underskrivelse, 200 kr. ved søsætningen og 200 kr. hvert forår, de næste to år, når båden blev sat i vandet.

Bergs lille spidsgatter

De indkomne tegninger og beskrivelser blev indgående studeret på et møde mellem medlemmer og udvalg. Interessen samlede sig om en lille 15 kvm spidsgatter tegnet af Georg Berg. Jollen havde følgende dimensioner: 5m x 1,75m x 0,80m. Den var klinkbygget i fyr på askesvøb, med en udvendig ballast på 300 kg. Bådbygger Marinus Møller tilbød at bygge dem for 800 kr. pr. stk. på betingelse af, at der blev bestilt mindst 6 stk.

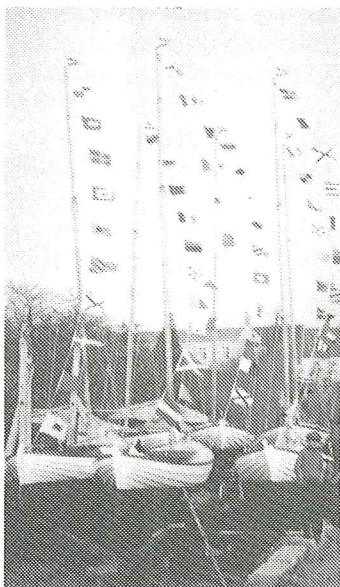
Det lykkedes og byggeriet startede hos Marinus i vinteren 1936 - 37. Det var en sjælden begivenhed indenfor sejlsporten, at seks ens dansk tegnede både blev bygget samtidig. Det vakte meget opmærksomhed og projektet blev fulgt med stor interesse.

Festlig massedåb

Alt gik planmæssigt og i foråret 1937 stod de seks Skælskørjoller færdige. De blev fordelt mellem ejerne ved lodtrækning. Langfredag 1937 stod »sekslingerne« rigget til fest, og under overværelse af mange sejlsportsfolk og en stor del af byens øvrige borgere blev de døbt.

»Sekslingerne«'s navne og ejere var »Thine«, bagermester Hans Poulsen, »Kik«, lrs. Karl Ole Hansen, »Ellen«, bådbygger Marinus Møller, »Inga«, urmager Knud Torp, »Gert«, barbermester Friman Nielsen, »Luf«, forstander Sørensen, Flakkebjerg. Dåben var overstået og på slaget ti gled de to første nye kapsejlere af stablen fra Marinus Møllers bådværft. Kort efter to til og atter to hilst af rungende hurraråb fra en jublende tilskuerskare. Søsætningen foregik glat og de skinnende hvide både med deres mange signalflag vuggede stolt på vandet i den kølige forårsbrise, som om de fornemmede den megen opmærksomhed, der var rettet mod dem.

Efter søsætningen samledes tilskuerne i Marinus værksted. Det var i dagens anledning omdannet til gildehal.



Festlig flagning i anledning af stabelafløbningen af sekslingerne.

Kunne »Sekslingerne« blive til endnu flere?

Formand Hans Poulsen takkede og skålede for den store interesse, der var vist projektet. Det hele var tilendebragt til alles tilfredshed.

Klubben havde nu et godt kapsejladsmateriel; men det var ikke nok. Nu skulle man sørge for, at juniorer kom ud med de mere erfarne sejlere, der havde købt »Sekslingerne«. Samtidig skulle jollerne gerne markere sig ved kapsejladser i de øvrige Storebæltsklubber, så man der blev opmærksom på de nye juniorjoller. Helst skulle de udbredes til de øvrige klubber i Storebæltsområdet. Tanker og ideer var gode, men her begyndte planen at vakle. Ofte kom juniorerne ikke med til kapsejladserne og det kneb for de nye bådejere at deltage nok i de udenbys kapsejladser. Synd var det, at det store forarbejde ikke kom til at bære frugt.

Berg 15 kvm.
= Skælskør-jolle
= seksling

Ingen juniorafdeling i den omgang

Hans Poulsen var nået langt med tankerne om en juniorafdeling. Han havde i dec. 36 skaffet et sæt bestemmelser for juniorafdelingen i Hellerup Sejlklub. De skulle så være model for et juniorreglement i S.A.S. Et sæt regler blev udarbejdet, et af punkterne drejede sig om påklædning:

8. UNIFORM FOR JUNIORER

Blå benklæder (Holmens bukser).

Blå sweater med rullekrave.

Livrem og hvide sko.

Emblem med klubbens stander og bogstaverne S.J.

Uniformen skal bæres under og efter alle sejladser.

Man aner, at det er regler, der er udformet i en anden tids ånd. De kom aldrig i anvendelse, det lykkedes ikke i den omgang at starte juniorafdelingen.

BERG'S OG MARINUS' SMUKKE BÅDE

Sammen byggede de en række fine spidsgattere, der gjorde by og sejlklub kendt

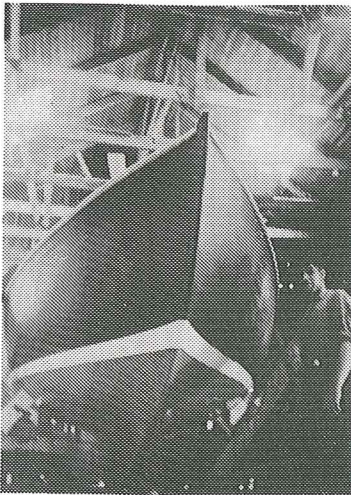
Skælskør havde succes med sine smukke spidsgattere. Det skyldes ikke kun klubbens dygtige sejlere. Nok så betydningsfuldt var det meget frugtbare samarbejde som Marinus havde med Georg Berg. Midt i 30'erne var Berg flyttet hertil. Han var en meget produktiv konstruktør, der lavede tegninger til en mængde af de sejl- og motorbåde, som blev bygget hos Marinus. Et par af dem, »Anna« og »Thine«, hører stadig til her.

»Ellen«, 26 kvm, dejlig og rund

Den 27/6, 1938 - året efter »Sekslingerne«'s dåb - havde Marinus og Berg igen hele byens bevågenhed. Marinus havde efter Bergs tegninger færdigbygget en særdeles smuk 26 kvm spidsgatter.

Båden skulle døbes og søsættes fra værftet og det var fru. Emma Møller der døbte den. Hun opkaldte den efter sin og skibsbyggerens ældste datter Ellen. Så gled »Ellen« under høje hurraråb fra de fremmødte i vandet. Forventningerne var store: hvordan ville hun klare sig i de udenbys sejlads, hvor hun skulle repræsentere S.A.S. og Skælskør.

»Ellen«
og Marinus Møller.



En jomfrusejlads

Allerede ugen efter hendes dåb og søsætning havde Dansk Sejlerdag udskrevet jubilæumssejlads i Nyborg. Det var den største provinssejlads, man endnu havde set. Der var 100 til 120 både fordelt på 29 løb. Så mange havde aldrig været samlet før til en provinssejlads.

Bådene fordelte sig på mange typer, lige fra den mindst tænkelige kragejolle og til Alfred Benzons store pragtfulde 15 m »Safari«. Vinden (0-3m) var på denne maleriske og solbeskinnede dag meget svingende i styrke og retning. Samme morgen var »Ellen« med Marinus Møller, Børge Johansen og Poul Nielsen lettet fra Skælskør og havde sat kursen mod Nyborg.

Vinden driller

De tre garvede sejlere havde ikke fået taget højde for de drilske vindforhold. Da de nærmede sig Nyborg, stod det dem pinligt klart, at de ville komme for sent til start. De skulle have startet i 3. start kl 11.15, men kom et kvarter for sent. Det var et temmeligt stort forspring at forære sine konkurrenter. Banen skulle omsejles i retning mod Kløverhage; da fartøjerne nåede derud begyndte vandet at blege, og det gik gennem en længere periode delvist i stå. Omsider døde den sidste ånde helt hen. Det blev Skælskørbådens chance. I den ringe vind havde de formået at placere sig perfekt på banen. Da vinden kom igen lå de på krydset klart foran deres konkurrenter.

Drama på land

På Nyborg havn udspillede et andet mindre drama. Her stod Danmarks kendteste spidsgatterkonstruktører Åge Utzon, H. M. S. Hansen og Georg Berg. De diskuterede ihærdigt, hvis konstruktion det var, de havde set passere mållinien. De havde alle set »Ellen« komme for sent til start, så det kunne jo ikke være hende. Diskussionen gik derfor mest mellem Utzon og Hansen. Da båden kom nærmere kunne den ellers noget tavse Berg meddele de to andre konstruktører, at det var en af hans »unger«, »Ellen«, der var på vej ind som den første. Det var en jomfrusejlads, der blev talt længe om.

»Skjelskør Avis«
juli 1938.

Kapsejladsen i Nyborg 1938

blev en god Dag for Skælskør, idet to Baade herfra fik Præmie. Baadebygger Mar. Møller deltog i 12. Løb med sin nye Lystkutter „Ellen“ og erobrede 1. Pr. samt D. D. P. A.s Ærespræmie. I 23. Løb fik Mejerist Nielsen 3. Pr. med „Dan“.

I 6. Løb var Bagermester H. Poulsen med „Glenn“ førende fra Starten, men opnaede til Trods herfor ikke Præmie.

I Dag slutter Kapsejladserne, og derefter sætter K. D. Y.s Sejlerflaade Kursen mod Aarhus for at holde Kapsejlads.

I disse Sejladser deltager Bryggeriejer Harboe, Skælskør.

— Fra Store Bæltsfærgerne fik man i det smukke Sommervejr et enestaaende Vue over den store Sejlerflaade, der om Formiddagen strøg lige Syd for Færgerne, saa nær, at man fra Sejlbaadene vinkede op til Venner og bekendte, der med Færgerne var Vej til Nyborg.

Selve Nyborg Havn frembød et pragtfuldt Skue, da Baadene efter Sejladsen med alle Signalflag oppe laa og spejlede sig i det klare Vand.

1940 - 1945.

Anden verdenskrig kom på mange måder til at præge og begrænse sejlsportens udfoldelsesmuligheder. S.A.S. var dog ikke blandt de hårdest ramte. Der blev omgående efter besættelsen erklæret en form for undtagelsestilstand til søs. Ifølge bestemmelserne var det kun tilladt at sejle indenfor et område, der blev kaldt sejlsportens lokalområde.

2-kosten på Tuse og I-kosten på Tærsklen kunne stadig bruges som omsejlingsmærker, og afgrænsningen i syd har formentlig været den gamle søgrundsprik syd for Helholm. Altså ingen sejlads i Omø Sund.

Nilens minestrygning

Forbudet var selvfølgelig begrundet i mineudlægningen, og at det var alvor, var der ingen tvivl om. Fisker Carl Nielsen (Nilen) kom en dag ind til Skælskør fiskeriauktion i inderhavnen med en hornmine på slæb. Lidt uforsigtigt måske - og vild panik opstod, - men Carl var en ordensmand, og den slags skulle ikke ligge og drive rundt ude i bæltet. Ikke noget rod her. (Minen kunne have jævnet det meste af den indre by med jorden).

1944 kom yderligere begrænsninger

De første krigsår havde sejlklubbens liv på Nor og fjord kunne fortsætte som hidtil. I slutningen af 1943 forbød politiet (Den tyske værnemagt) al sportssejlads i farvande med direkte adgang til åbent hav. Så blev aktiviteterne flyttet til Skælskør Nor. Banen var den samme, som den man brugte ved fiskernes årlige kapsejlads: Start ved Smedestrædebroen, mærke i Møllekrogen, mærke ved Gjerdrup, mærke ved enden af Skælskør lystskov, og så i mål. Ti både og de tre juniorer deltog i sæsonens ti pointsejladser. Det år kom mange sejlsportsbåde slet ikke i vandet. Nogle af dem, der blev søsat, lå blot utilrigget. Flere gange i 1943 kom der politiforbud mod at forlade svajeplassen - muligvis fordi man kontrollerede, at sejlerne ikke forlod deres tilladte »lokalområde«.

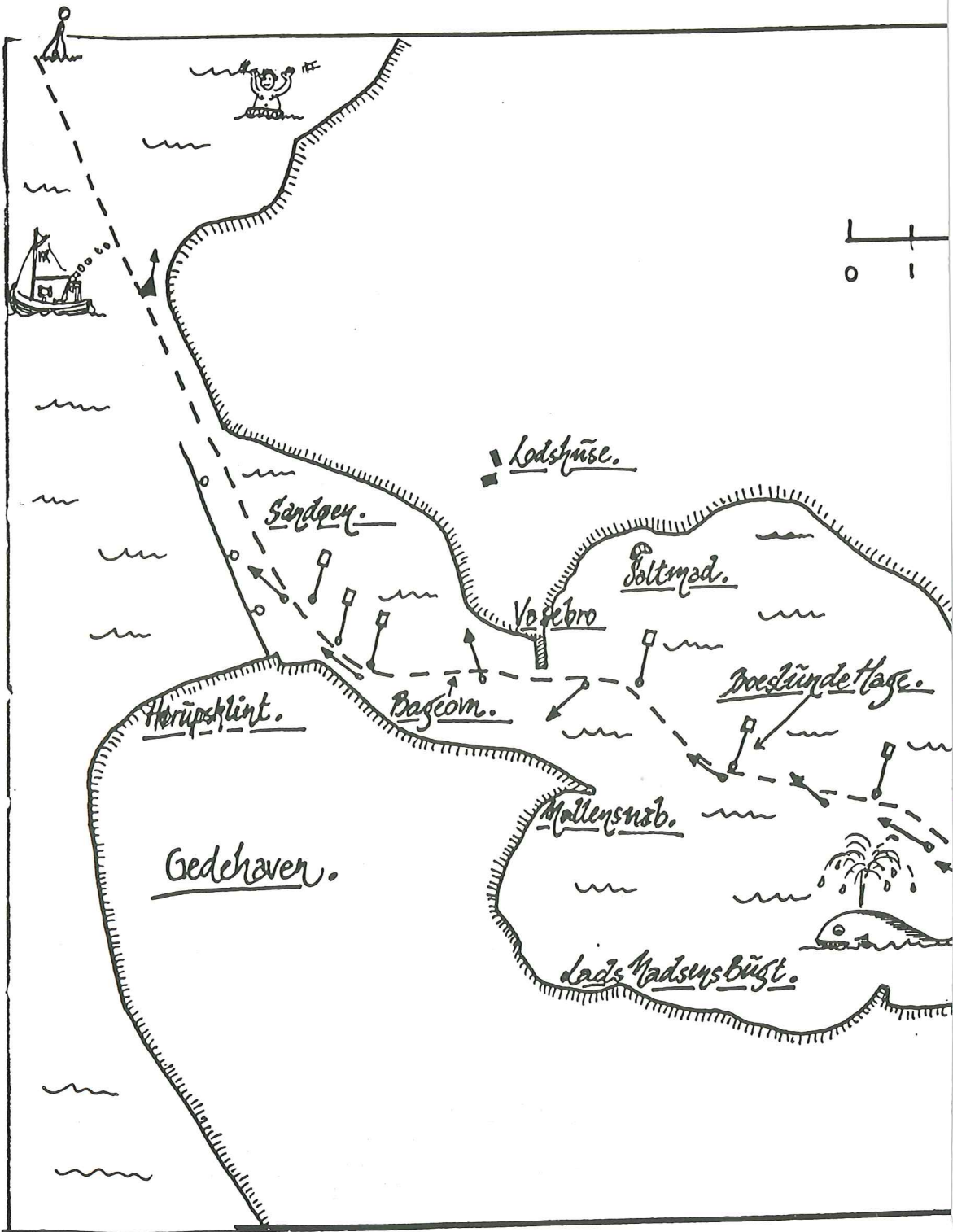
Man savnede konkurrence fra fremmede sejlere

Under krigen måtte sejlklubben opgive kapsejladsen Agersø rundt. Omø Sund måtte jo ikke besejles. Klubben arrangerede kapsejladser i Agersø Sund med mærkerne 2 - kysten ved Tuse, I - kysten på Tærskelen og Søgrundsprikken. De var alle placeret længere inde på grundene end idag.

Naturligvis savnedes konkurrencen med fremmede sejlere ved kapsejladserne. Og deltagerantallet var meget begrænset. Skælskør Amatørsejlklub undgik ikke at blive påvirket medlemsmæssigt af perioden 1940 - 1945. Antallet af både skiftede en del. Nogle syntes allerede i 1940, at begrænsningerne var så hårde, at de ikke kunne få deres langtursbehov dækket. En af dem var klubbens daværende brokaptajn, købmand Knud Hansen, der i 1940 solgte sin velsejlende spidsgatter »Ternen« til Korsør.

*Dommerbadet i forbindelse
med en sejlads
under krigen.
Det var forbudt at affyre
signalskud, hvorfor
man var nødt til at
bruge horn eller andet.
Det siges,
at Marinus Møller ved
en sejlads
med høj klar rost rabte:
»Bang, Bang«.*





Nº 186

Andelsobligation.

Skælskør Amator Sejlklubs Byggefond erkender herved at være skyldig til

C. Grube Hansen, Skælskør.

25 Kr.

To ti fem Kroner,

der ikke forrentes, men som er Andel af et af Byggefonden optaget Laan paa 5000 Kr., for hvilket der er udstedt ialt 200 Obligationer ligegyldende med nærværende.

Obligationerne tilbagebetales til Ejerne paa den Maade, at Obligationerne, der er numererede, ved Lodtrækning udtrækkes med 20 Stkr. eller 500 Kr. aarlig, hvert Aar paa Amator Sejlklubbens aarlige Generalforsamling, der indtræffer mindst et Aar efter Klubhusets Indvielse.

For nærværende Obligation gælder den særlige Forældelsesfrist, at saafremt den ikke er afleveret til Indfrielse inden et Aar efter dens Udtrækning, tilfalder Kapitalen Byggefonden. Skælskør Amator Sejlklub er dog forpligtet til at offentliggøre de udtrukne Numre enten i de lokale Aviser eller ved særskilt Meddelelse til alle Obligationernes Indehavere. Meddelelsen kan optages paa Klubbens Indkaldelse til Generalforsamling.

Skælskør, den 12. Juni 1945.

J Bestyrelsen for Skælskør Amator Sejlklubs Byggefond:

Hans Poulsen.

Niels Jensen.

Karl Ole Hansen.

E. B.

Karl Ole Hansen

DEN NYE ÆRA 1950 - 1990

Klubbens nye område på fjordens modsatte bred

Kommunen havde allerede i november 1942 opsagt lejemålet. Klubben skulle flytte d. 1. juli 1943, fordi fiskerihavnen skulle udvides kraftigt - to og en halv grund ud mod Harboes Bryggeri. Fiskerflåden var temmelig stor, og det meste af den måtte ligge i trafikhavnen. Det gav stort postyr og problemer hver gang, der kom fragtskibe til havnen. Så skulle fiskerne flytte rundt for at gøre plads ved kajerne.

En fond til et klubhus

Fiskerihavnsprojektet blev droppet igen, og endnu nogle år fik klubben lov at blive, hvor den var. Men det var klart at flytte måtte man, før eller senere. Formanden Hans Poulsen tog i 1945 initiativ til at oprette en byggefond, så der kunne samles midler til et klubhus på en ny plads. Klubbens økonomi var stram, som så ofte før og siden. Det lykkedes hurtigt Niels Jensen at få afsat adskillige byggeobligationer.

I 1950 skulle det endelig være. Sejlklubben blev opsagt pr. 31. marts 1951 og henvist til en ny plads på nordsiden af fjorden - ved siden af roklubben og neden for aldersren-teboligerne. Med andre ord: dér hvor S.A.S. ligger i dag.

Den rene strandbred

Den plads man fik tildelt var slet og ret den rene strand. Kommunen sørgede for, at der blev gravet ud til en bedding, og at der blev slået en sponsvæg. Også uddybning blev der sørget for, men da man spurgte, hvor kommunen havde tænkt sig bådene skulle ligge, lød svaret, at det måtte man selv finde ud af.

Kommunens anlægsarbejde blev udført i løbet af 1951 og var klar om efteråret. Flere fartøjer stod allerede på den nye plads vinteren 1951/52

Penge til en ny bro

Med hensyn til broer og klubhus så det mere skralt ud. Ingen af delene kunne tages med fra den gamle plads. Man besluttede at søge vejfonden om 20.000 kr. til en ny bro på 50 m. Afslag, det var for dyrt, mente vejfonden. Så måtte klubben finde andre finansieringskilder. Enden på det hele blev, at vejfonden ydede kr. 9.000, klubbens byggefond kr. 3.000 og kommunen kr. 2.150 - totalt kr. 14.150 eller kr. 283 pr meter.

Den endelige regning blev dog lidt større. Klubben måtte i Skælskør Bank efter et lån på 1.500 kr. Den 16. marts 1953 blev broen godkendt af vandbygningsvæsenet og indviet.

De første 30 meter bro.



Et besværligt byggeri

Brobyggeriet havde været fyldt af problemer. Der var mange instanser der skulle høres og tage stilling. Det var jo kort efter krigen, så der var stadig valuta- restriktioner og rationering. Man måtte således kun bruge dansk træ, og det kunne være svært at få fat i.

Inden alle godkendelser var i orden, var det blevet så sent, at man var ved at miste tilskuddet fra vejfonden. Marinus Møller satte derfor byggeriet igang uden de sidste godkendelser. Det blev formanden, Hans Rasmussen, så fortørnet over, at han trak sig som formand, hvorefter Marinus Møller overtog hvervet. Allerede samme år søgte man vejfonden om en forlængelse på 30 m, men denne gang blev det blankt nej. Udvidelsen måtte vente nogle år.

Vejfond og benzinafgifter

Hvad havde vejfonden at gøre med brobyggeri i en sejlklub? Staten lagde i begyndelsen af trediverne en afgift på al benzin. Pengene skulle gå til vedligeholdelse af vejene samt til større byggeprojekter, som f.eks. Lillebæltsbroen og Storestrømsbroen. Lige fra starten kæmpede bådfolket imod benzinafgiften. Hvorfor skulle man som bådejer pålægges en afgift, der gik til noget, man ikke kunne benytte? Staten forstod argumenterne, men først i 1949 blev der oprettet en fond for bådfolket. En del af de indbetalte afgifter blev på den måde kanaliseret tilbage til sejlklubberne. For at skaffe overblik over, hvor meget bådejerne betalte til vejfonden, skulle brændstofforbruget gøres op. Hver eneste bådejer skulle udfylde et skema, som klubben indsendte til Dansk Sejlunion. Af og til var det et krævende job for klubben at få indsamlet alle disse skemaer. Sejlernes »vejfond« skulle bruges til tilskud til større anlægsarbejder i klubberne d.v.s. især bro- og klubhusbyggeri. I 1970 nedlagde staten fonden og indkasserede de ikke ubetydelige midler, der stod i den.

RUTHLANDS HISTORIE

af Hans Carstensen

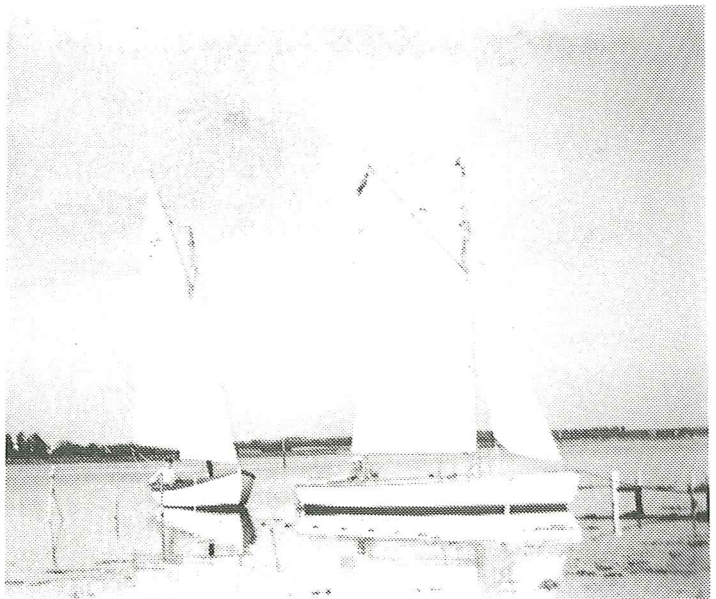
I sommeren 1945 var jeg på spejdetur på Glænø. Derude på fedet så jeg for første gang båden, som senere skulle komme til at give mig så mange dejlige oplevelser.

Da krigen sluttede og myndighederne overtog og solgte de tyske efterladenskaber, kom båden på en offentlig auktion på Skælskør Havn. Det var en ca. 18 fods sænkekølsbåd. Togfører Daggaard Nielsen, Spegerborgvej købte den for ca. 500 kr. - incl. diverse kompasser, kikkerter og andet udstyr. Da den kom i vandet sommeren 1946, var den stadig gråmalet over det hele og med navnet »Ruthland« stående i sort foran for tværs i hver side. Der var på dette tidspunkt ingen rig til den.

Det var en spændende båd så det var ikke svært at overtale min far til at købe den. Nu var prisen 1.200 kr. og uden udstyret, men den var pengene værd. Riggen var oprindelig »Güterrige« (som sejlbådene på Nilen), men da Ruthland i sommeren 1947 for første gang under sejl stod fjorden ud var det med gaffelrig.

I årene som fulgte sejlede mine kamerater og jeg vandet tyndt. Det var dengang, hvor taksten i havnene de fleste steder kun var 50 øre, og da der kun var få tursejlere, var der masser af plads i havnene.

*»Rutland« (forrest)
og »Reila« ved
bageovnsbroen.*



DET NYE KLUBHUS

Hvad er en klub uden et klubhus?

Selvom det gamle skur på den anden side af fjorden til sidst havde været i en dårlig forfatning havde det dog været rammen om et livligt klubliv. Et nyt klubhus var uundværligt. Man gik straks efter forvisningen til den anden side af fjorden i gang med at projektere. Denne gang skulle huset være muret.

Først i 1954 lykkedes det at finde penge nok til at begynde på projektet.

Klubbens egne fagfolk stod i spidsen

Selve arbejdet blev udført af medlemmerne selv, kyndigt vejledt af de håndværkere der var i klubben. Således var det et par unge murerlæringe, Niels Teisen, Erling Schröder og Viggo Schmidt, der gik i spidsen for murerarbejdet. Vinduerne blev leveret af Karetmager Helge Sørensen, Basnæs og tagkonstruktionen blev opført under ledelse af Fritz Christiansen.

Der skal bygges klubhus, men først skal »frokoststuen« rejses. Marinus Møller leder og fordeler arbejdet.



Når man skal, så skal man

Huset stod færdigt i slutningen af 1955. I første omgang var der ikke planlagt nogle toiletter i klubhuset. Da borgmester Langkjær blev vist rundt i nybyggeriet ville han træde af på naturens vegne. Formanden anviste borgmesteren et hjørne på pladsen. Det behagede bestemt ikke borgmester Langkjær. Han udtrykte sit mishag, og formanden svarede hurtigt, at man med glæde ville tage imod hjælp fra kommunen, klubben havde ikke selv råd til flere installationer. Kommunen bevilgede derefter 3.500 kr. til toiletter med den klausul, at de skal være offentligt tilgængelige i sommerhalvåret.

I juli 1956 indviedes klubhuset. Samme år kom en ekstra-bevilling fra vejfonden på kr. 10.000 til forlængelse af broen med 30 m. Denne bro blev straks bygget og stod indtil 1985. Den blev revet ned i forbindelse med et stort nyt broprojekt. På 6 år blev skabt det, der i dag står som grundstammen i klubbens anlæg.

Der afholdes byggemøde eller er det øl-pause.

I hvid skjorte og med siden til ses Niels (Nik) Jensen, primus motor for byggeriet. Nik var aktiv bestyrelsesmedlem i 32 år, i perioder som formand.



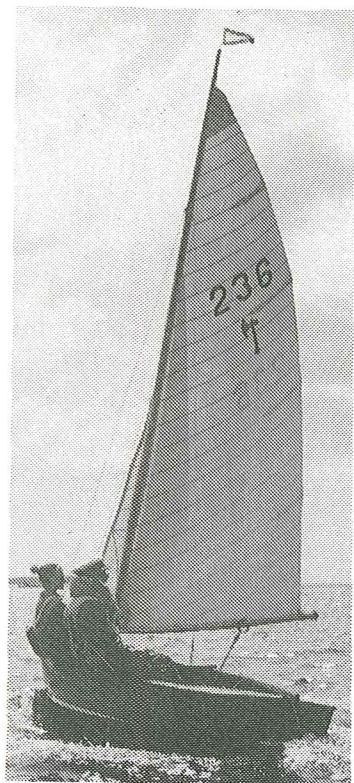
PIRATJOLLERNE

To-mandsjollen - en ny bådtype der hurtigt bliver populær

Det år man flyttede klubben over på nordsiden af fjorden lå der 16 både ved broerne. Endnu var der flest slæbejoller til de store både for svaj på fjorden.

Men der var blevet færre store både i denne periode. E. Heilmann havde 6 meteren »Ingegerd II«, J. Schmidt Kristensen havde W-båden »Graice«, Herman Nielsen »Ino«, Arne Hansen juniorbåden »Reila« og Hans Carstensen havde sænkekølsbåden »Ruthland«. Ud over dem var det mindre kragejoller og spidsgattere. Og så en på det tidspunkt temmelig ny jolle i Danmark, Pirat-jollen. I 1938 var der i Tyskland blevet konstrueret en tomands jolle, der i 1944 var nået Danmark. Det var Pirat-jollen.

»Micky«,
Arne Frandsen's piratjolle.



Piratsejlere i et superaktivt felt

Det danske eventyr startede i Vordingborg med Dir. Brorson som primusmotor. Det spredte sig til Lolland-Falster og videre op langs kysten til Næstved, Korsør og således også til Skælskør. På et medlemsmøde - Hotel Postgården, 1949 - blev det ivrigt diskuteret om man skulle bygge Snipe-joller eller Pirat-joller.

Klubben kunne ikke selv financiere dem, men man ville prøve at finde 5 personer, der ville lade en Pirat-jolle bygge til en pris af ca. 2.200,-.

Den plan lykkedes ikke, men i løbet af få år kom der alligevel Pirat-joller til fjorden. De første Pirat-joller, der blev registreret, var no. 77 og 93. De kom til Skælskør i 1951-52, anskaffet af Viggo Smith og Niels Teisen. I 1954 var flåden oppe på 5 og i vinteren 55-56 byggede urmageren Benny Jørgensen og Hans Bidstrup hver én, hvorefter man var oppe på ni.

Det var et meget aktivt felt. Man sejlede rundt til sejladsere i nabobyerne, eller kørte på hvad man nu kunne finde af varebiler. Helt til Nakskov og Kragenæs kom disse pirater. Men også hjemme blev der sejlet. S.A.S. arrangerede flere åbne kapsejladser, nogle på fjorden og en på Noret hvert år i september.

Medens flere og flere af de store kølbåde blev solgt og forsvandt fra klubben steg aktiviteterne for Piratjollerne og kulminerede i 1962, hvor seks medlemmer af klubben hver byggede en båd. I foråret 1962 kunne man navngive 6 nye piratjoller og klubben talte dermed 14 registrerede joller.

Hele flåden nær svedet af

Klubben var i 1963 tæt ved at miste hele sin pirat-jolleflåde. Roklubbens hus brændte ned ganske få meter fra, hvor jollerne stod på land. Heldigvis gik det ikke så galt. Klubben beholdt sin store piratjolleflåde. Med fjorten både var antallet toppet. Helt til slutningen af tresserne forblev feltet stort og aktivt. Så skiftede en del af sejlerne jollerne ud med kølbåde. Nogle af jollerne flyttedes til Korsør og piratæraen ebbede ud. Tiderne skifter.

*Piratjollestart
på fjorden.*



OPTIMIST-JOLLENS INDTOG

Med Optimist-jollen kom juniorarbejdet for alvor igang

Inden 1958 havde man ikke noget formelt juniorarbejde. Der havde været forskellige forsøg, f.eks. i forbindelse med sekslingerne i 30'erne på mere eller mindre privat initiativ. Men ellers gjaldt det, at unge mennesker, der ville ud at sejle, måtte finde sig en gasteplads. Eller selv anskaffe sig en jolle.

De fleste af disse joller var ombyggede kragejoller med mere eller mindre hjemmekonstrueret rig og sejl. Med optimist-jollen kom det organiserede juniorarbejde også til Skælskør.

»Da-da«, »Zitka«, »Doreen«, »Guldfluen« - og et juniorreglement

Fem driftige medlemmer F. Harboe, G. Harboe, A. Heilmann, J. E. Heilmann og H. Heilmann forærede klubben fire optimistjoller og opstillede sammen med klubbens bestyrelse det første juniorreglement.

*Klubbens samlede flåde
af optimistjoller
den 1. juni 1958.*



Den 1. juni 1958 blev jollerne døbt. De opkaldtes efter de fire 6 metere »Da-da«, »Zitka«, »Doreen« og »Guldfluen«. Alle navne, der »engang var frygtet på kapsejlsbanerne, og som har skabt megen respekt om dygtigt sømandskab i solskinsbyen«, som det så flot hed ved dåben.

Hjælp med »sæbekasserne«

Ifølge juniorreglementet måtte der kun sejles efter tilladelse af en fra juniorudvalget. Det skabte tit store problemer for de unge mennesker, når de kom fra skole og ville ud at sejle.

Gamle Marinus blev spurgt - men nej. Han var i starten noget skeptisk over for disse små »sæbekasser«. Slukørede måtte de unge gå tilbage til klubben for blot at stå og se på jollerne. Eller måske pudse og pusle lidt om dem. Men tit kunne man fem minutter efter høre den velkendte lyd af »SCO'eren« på vej op af Gammelgade. Det var Marinus, der alligevel ikke kunne bære, at de unge ikke kom ud at sejle.

Flere private optimister kom til. I slutningen af 1958 registreredes 7 optimister og i 1960 10.

I de følgende år sejledes der meget på fjorden. Man måtte ikke komme længere ud end til Kidholm. Efterhånden begyndte man også at deltage i stævner ude omkring i landet.



SA 3 »Guldfluen«
med Lars Jensen.

ALLE TIDERS STØRSTE START

Stor opbakning fra byen til kapsejlad mellem 10 piger og 90 drenge

I 1964 påtog S.A.S. sig værtsskabet for den ottende »Landsskolekapsejlad for optimistjoller«. 10 piger og 90 drenge var ved udtagelsesrejser i 52 sogne blevet udvalgt til at sejle om skoleæren og Politikens vandrepokal.

Arrangementet blev omtalt i pressen som »alle tiders største enkeltstart i joller«. Hele byen og de erhvervsdrivende bakkede op. I et ærespræcidium kunne ses mange kendte navne: Dir. Aiken, Gulf, Kammerherre C. C. H. Castenschiold, godsejer C. H. Castenschiold, Borgmester B. Engelhard Jensen, Brygger F. Harboe, Dir. G. Harboe, Fabrikant Johannes Larsen, bankdir. P. W. Olsen, Dir. H. Heilmann, Dir. J. E. Heilmann, viceborgmester Kirkeskov-Hansen og mange flere.

Kuling og havarier

Den 30. august affoldtes sejladserne. Det blev en noget forblæst dag med vindstyrke op til kuling. De unge mennesker fik deres sag for på banen ude på Noret.

Mange måtte udgå med havarier. Enkelte med så slemme havarier, at de ikke kunne fortsætte i de efterfølgende sejladser. De fleste blev dog hurtigt ordnet. F.eks. fuldførte en ung knægt alle tre sejladser med knækket mast nødtørftigt repareret med et stykke sejl garn, han tilfældigvis havde i lommen.

Auktion over udtjente joller

I forbindelse med stævnet fik klubben foræret en jolle af dagbladet Politiken. Jollen blev døbt »Politiken«. Klubben rådede da over 7 optimister. Derudover var der 4 privatejede.

I 1970 havde de gamle optimister endelig udtjent deres værnepligt for klubben. Interessen for de gamle joller blandt de unge var forsvundet. Ingen gad sejle i dem mere og ingen ville holde dem i stand. Samtidig var der flere, der havde fået egne joller og andre igen deltog meget aktivt i en ny sejlerskole. Til sidst blev jollerne solgt på en auktion, der indbragte 1.440 kr.

År uden optimister

De næste mange år er klubben uden joller, men i 1983 modtog man fem stk. i gave fra Tuborg, Gulf, Holsteinborg Sparekasse, SDS og Harboe. Senere fik man også joller af Hafnia, KD og sidst fra BRF så i jubilæumsåret råder man igen over 12 optimistjoller »til uddannelse for piger og drenge«.

*Landskolekapsejlads
for optimistjoller i 1964.*



SOLDATERBROEN

Over 100 kølbåde skulle have plads i Skælskør - Og gode råd var alt for dyre

I begyndelsen af 60'erne kommer der atter mange nye både til. Der sker store ting på Stignæs, Gulf Oil bygger raffinaderi og SEAS bygger el-værk. Byen prægedes af udvikling og pladsen blev igen for trang i klubben.

I anledning af klubbens 50 års jubilæum havde man accepteret at afholde Dansk Sejlunions landsstævne med over 100 deltagende kølbåde. Nu skulle der findes en løsning på pladsproblemet.

Ingeniørtropperne blev prajet

Knud Christensen, der tidligere havde været med til at få militæret til at slå en bro i Yachtklubben Furesøen, tog kontakt til ingeniørtropperne på Farum kaserne.

Her var man meget positive, men først skulle entreprenørforeningen og Dansk Arbejdsmandsforbund give grønt lys. Tilladelsen kom og militæret gik i gang med at planlægge en øvelse, hvori indgik slåning af en bro. Man kunne egentlig godt have slået den på 24 timer. Men da den jo skulle være en blivende bro, var man lidt mere omhyggelig - det tog 4 dage!

Den 22 juni ankom 130 Jenser. De slog teltlejr på Espe strand og gik straks i gang med arbejdet. De skulle både afbarke pælene og slå broen. Der blev arbejdet i toholdsskift, så medens det ene hold arbejdede blev det andet hold vist rundt i omegnen. Det mest interessante var nok rundvisningen på Harboes Bryggeri. Al det træ, der skulle bruges til broen, fik klubben til meget favorable priser fra Espe og Holsteinsborgs skovdistrikter.

Da det hele var overstået stod broen klubben i ca. kr. 15.000 eller små 30.000 mindre end hvis man skulle have haft professionelle til at udføre arbejdet.

Den 25. juni stod »soldaterbroen« klar knapt en måned før de første deltagere i landsstævnet ankom. Med et slag - på fire dage - var antallet af bådepladser næsten fordoblet.

LANDSSTÆVNE

Alle sejl var sat til en uges koncentreret kapsejlad

Og koncentreret blev det. Alle deltagende bådtyper sejlede i løbet af perioden DS's pokalsejladser, Skælskør Amatør Sejlklubs Jubilæums kapsejlad og KDY's provinskapsejlad.

Desuden sejlede Folkebådene og KDY 15kvm om deres Danmarksmesterskab og Knarr-bådene, Pirat-jollerne, BB-jollerne og Juniorbådene sejlede Sydstævnet.

For NL både var der arrangeret KDY's provinskapsejlad og SAS's jubilæumskapsejlad samt Sydstævnesejladsen.

For klassebådene var der udlagt to baner i Agersø Sund, én på Egholm Flak og én på Skælskør Red.

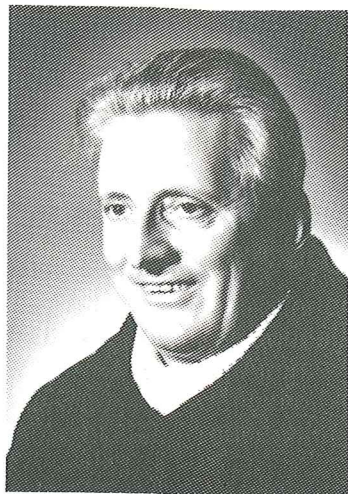
For NL bådene galdt det baner rundt om Agersø eller Agersø og Omø.

Juniorbåde ved den nye »Soldaterbro«.



Knud eller kaos?

Noter fra Landsstævnet



*Knud Christensen,
Skælskør Amatør Sejlklub
ofrede al sin tid og
energi på at gøre
landsstævnet så fuldendt
som muligt.*

Da sejlerne hørte, at Dansk Sejlunions Landsstævne og Kongelig Dansk Yachtklubs Provinskapsejlads skulle lægges sammen med Skælskør Amatør-Sejlklubs jubilæumssejlads og Sydstævnet, var der mange, forfærdelig mange, der tænkte: Vorherre bevares – at lægge så stort et arrangement i den lille by! Det er da en sindssyg tanke!

Kun få hoteller til at rumme de mange gæster, forfærdelige indsejlingsforhold med dårlige afmærkninger skulle nok gøre prøvede sejlere nervøse. Og så havnen! Bevares, det er en dejlig havn, men der er jo stor trafik af småskibsfarten, så der bliver ikke store muligheder for at lave et ordentligt stævne – for ikke at tale om den stærke strøm, der går i Storebælt.

Men det skal siges med det samme, at byen løftede sin opgave med bravour, for selv om det knirkede lidt til at begynde med, sled alle i det for at gøre stævnet så fuldendt som muligt.

Skibsreder Knud Christensen fo'r fra Herodes til Pilatus og snakkede. Og snakke, det kan han! Han fik hjulene til at rulle, og intet var for småt til, at han ikke tog sig af det og ordnede det; og han havde mange hjælpere.

Formanden for Skælskør Amatør Sejlklub, Niels Jensen, måtte et par gange rulle sig ud; men så blev også alting sat på plads. Bagved mærkede man klubbens kasserer Tauber Hansen's stille og rolige måde at ordne vanskelige spørgsmål på.

Ude på banerne sled dommerne med at få lagt mærkerne ud på de rette pladser. For flere af mærkerne var forsvundne, når dommerskibene kom ud to timer før sejlerne. Ole Christensen, Holte, var dommer på store bane og havde kendte navne som meddommere: Rask Olsen, København, Vilendal Petersen, Korsør, E. K. Hansen, Svendborg og Marinus Møller, Skælskør. På lille bane var det O. Marstrand med meddommerne K. Lange, Holbæk, S. C. Jensen, Svendborg og Helge Sørensen, Skælskør. På trekantbanen: Dommer P. G. Hansen, København, meddommere Gunnar Harboe og Arne Frandsen, begge Skælskør, og Carl Chr. Lassen, København.

Juryen bestod af P. G. Hansen, København, K. Christensen, Skælskør og H. Sørensen, Skælskør.

Dommerskibe var henholdsvis orlogskutteren »Fyrholm« og hjemmeværnskutterne M.H.V. 52 og M.S.A. 3, og de gjorde en stor indsats for, at arrangementet skulle klappe.

Ikke uden grund reklamerer Skælskør med at være »Solskinsbyen«. Stævnets første 3 dage havde det herligste sommervejrl med de bedst mulige vindforhold for sejlerne, og de sidste dage, hvor regnen kon, var der stadig god vind.

Skibsmægler Aage C. Frederiksen var stævnet en særdeles god mand. Ved personlig indsats var det lykkedes ham at skaffe kajplads og havneforhold, som sejlerne var meget glade for, og for hver dag blev stævnet bedre og bedre, så der var almindelig glæde hos sejlerne over det gode arrangement. Man må takke Skælskør Amatør-Sejlklub for at have påtaget sig denne for så lille en klub så store opgave.

Vi bøjer os i dyb beundring.

A. B.

Et hårdt program med to sejlads om dagen

Det var et megt hårdt program især for Folkebådene og KDY 15kvm. De skulle sejle to sejlads om dagen i seks dage med kun én hviledag midt på ugen.

Det gav anledning til en del debat. På Folkebådklubbens årsmøde, der blev afholdt i forbindelse med stævnet, vedtog man, at der i fremtiden ikke skulle sejles mere end en sejlads om dagen.

Dette var nok starten på enden for landsstævnerne.

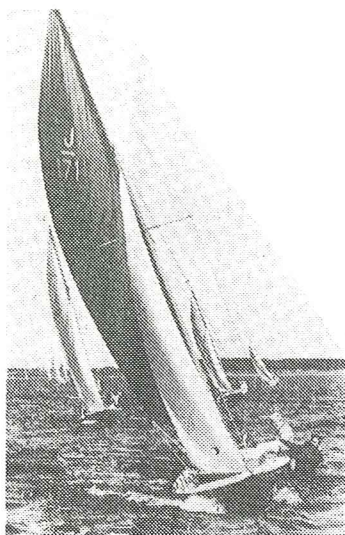
Masser at holde styr på: dommere, orlogsfartøjer, præmier og bropladser

Det var et meget stort arrangement for en lille klub. Der var indkaldt ni dommere fra fremmede klubber, der blev attesteret af seks lokale dommere. Marinen havde stillet to orlogsfartøjer til rådighed og desuden deltog et hav af større og mindre lokale motorbåde samt et stort antal menige medlemmer.

De mindre både var placeret ved den nye bro i sejlklubben, medens Knarrbåde, Folkebåde og NLbådene var placeret i trafikhavnen, der i den uge var blevet lukket for al erhvervstrafik.

Der var indkøbt præmier for ialt kr. 15.000 - alt i drevet sølv. Ikke mindre end 12 af præmierne var ærespræmier, der var udsat af lokale firmaer. Desuden var der en del vandrepræmier og selvfølgelig mesterskabsplaketter til de to Danmarksmestre.

I kampen om DS's vandrepokal for piratjoller blev det en dyst imellem Skælskør og Korsør. Skælskør-sejleren Rich. Malmvig gik af med sejren og vandt dermed pokalen til ejendom. På andenpladsen kom endnu en Skælskørsejler, Torben Bakkemose, og på tredjepladsen kom Korsørsejleren Hermod Jørgensen.



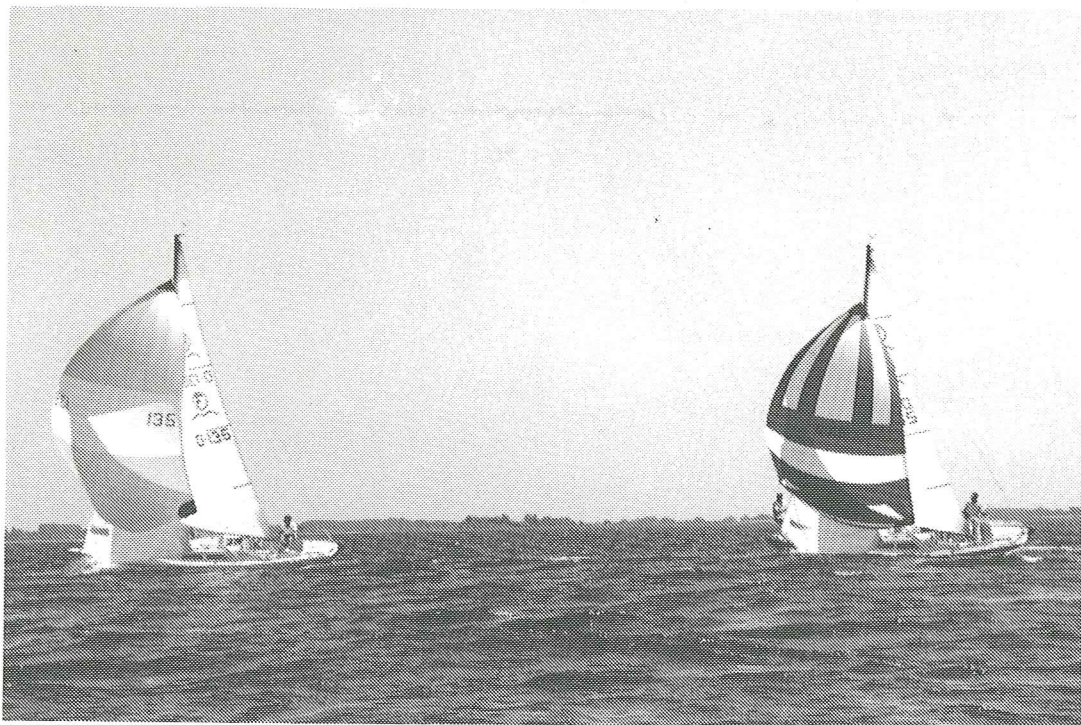
Juniorbåd på kryds under landsstævnet.

KAPSEJLADSER

Jollestævner mens kølbådene holdt pause

Efter de to store arrangementener i 1964, Landsjuniorstævnet, og 1965, Landstævnet, gik der nogle år, før klubben igen bandt sig for et større stævne. Men i 1971 accepterede man at afholde Danmarksmesterskabet for Trapezjoler, og året efter afholdt man det første officielle Danmarksmesterskab for IF'er. Denne bådtype har siden afholdt deres DM to gange i Skælskør, 1980 og 1989. I 1977 blev her holdt klasseesterskaber for L 23'ere og i 1975 DM for 606'ere.

*IF'ere ved
Danmarksmesterskabet
i 1989.*



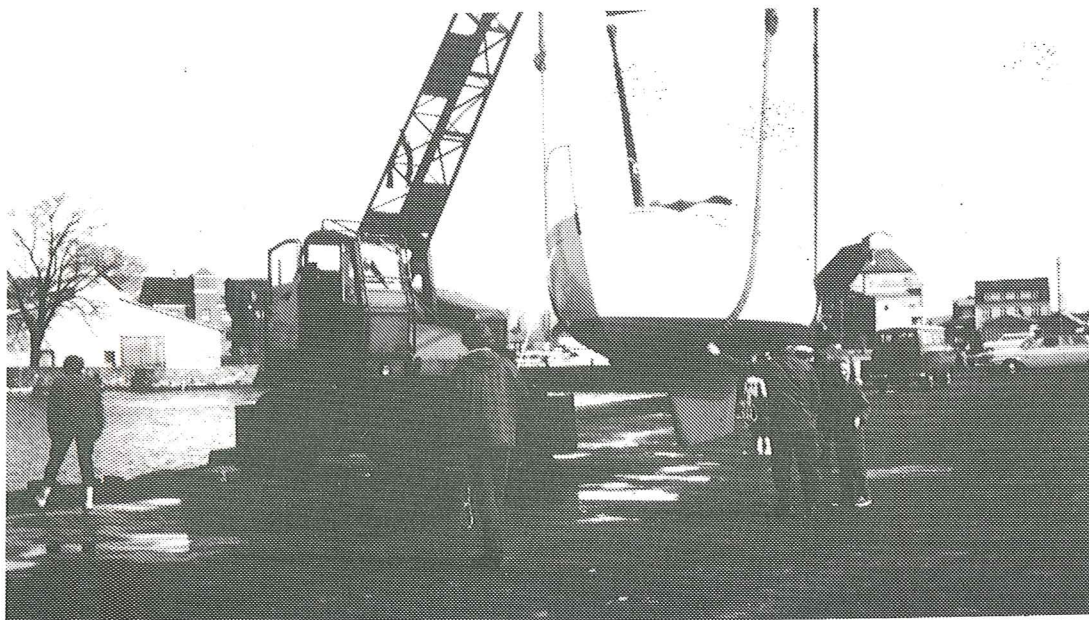
Jollestævner blev en tradition

Mens der var en pause med de store arrangementer fortsatte klubben med mindre stævner. Siden 50'erne var der afholdt mange jollestævner, og nogle af disse blev efterhånden til god og fast tradition. Septembers jollestævner, der idag kendes som Harboe Cup, har været sejlet siden starten af Piratjolleæraen. Da Piratjollerne forsvandt fra Skælskør, blev det OK-jollerne, der tog over. Senere igen blev det Flipper-jollernes stævne og idag er det blevet Danmarks største jollestævne for både optimist-joller, OK-, Europa- og Laser-joller. Forårets Penguru Cup for optimist-joller er efterhånden også blevet en god tradition.

Kølbådene venter på boom

Indtil starten af 70'erne skete der ikke de store ting for kølbådene. Man sejlede den årlige Agersø Sund sejlads og Agersø Rundt, samt de ugentlige pointsejladser, der dengang blev sejlet på fjorden. Ville man mere end det, måtte man tage til udenbys kapsejladser.

*Klubbens første glasfiber
kølbåd - en Vega -
»Kristin«,
ejet af Knud Kallesøe.*



Kølbåde var der iøvrigt ikke mange af. Først med det nye byggemateriale, glasfiber, skete der noget. Det blev økonomisk mere overkommeligt at kø båd. I slutningen af tresserne kom det store kølbåde-boom. Den første glasfiberbåd, der kom til Skælskør, var Knud Kallesøes »Kristin«, en »Vega«. Han har stadig båden.

Onsdagssejladser på Agersø Sund

I 1969 blev de ugentlige pointsejladser, onsdagssejladserne, flyttet til Agersø Sund. På det tidspunkt var der 10 - 15 både i klubben, men antallet steg hurtigt til 20 - 30. Her har det holdt sig til i dag. Man begyndte samtidig at arrangere andre sejladser. Nogle år sejledes der en Fehmern sejlad, der senere blev afløst af en Romsø Rundt. Den årlige Agersø Sund sejlad forsvandt i begyndelsen af 70'erne. En halvtredsårig tradition var dermed slut. Den gamle Agersø Rundt bevarede; det er nu klubbens ældste sejlad.

Med sponsorer i sejlet

I 1977 sejlede kølbådene Gulf Cup for første gang. Dermed var sponsorfænomenet ankommet til Skælskør. Skælskør Inshore blev snart lavet om til Holsteinborg Inshore. Begge disse sejladser er igen forsvundet, men andre er dukket op.

I 1979 startede et samarbejde med Harboes Bryggeri A/S om Silver Cup. Denne sejlad udviklede sig i løbet af få år til et meget stort stævne med omkring 200 deltagende både. Her i jubilæumsåret er det et af klubbens største arrangementer. Også jollernes sponsorsejladser startede i slutningen af 70'erne. Først kom Frugt Cup for optimisterne og senere både Penguru Cup og Harboe Cup. Diskussionen om sponsorering af sejladser og både var startet i klubben så tidligt som i 1964. Man debatterede ivrigt på årets generalforsamling, om det nu var rimeligt, at de unge optimistsejlere skulle manøvrere rundt med reklamer i sejlet.

SEJLERSKOLE

Lige fra klubbens start har det været et formål at udbrede interessen for sejlsporten

Flere gange havde det været forsøgt at skaffe penge til en klubbåd. Den skulle kunne bruges af de øvede sejlere, der ikke havde båd selv. Og især skulle den bruges til undervisning af begyndere. Sejlsportsfolk forstod tidligt, hvor vigtigt det er at undervise begyndere for at undgå ulykker på havet.

»Sekslingerne« var oprindeligt skabt netop med klubbåde som idé. Da klubben ikke havde råd, blev det lokale folk, der byggede dem. Meningen var den samme: undervisningen af unge mennesker i sejlads.

Der skal både teori og praksis til

Først med optimisterne i 1958 kom der lidt hold på undervisningen af juniorer, men det var stadig på et løst grundlag. De blev undervist i, hvordan de skulle sejle jollen og klare den i al slags vejr. De fik også teoretisk undervisning i sejlsportens grundprincipper, men nogen egentlig junioruddannelse var det ikke.

Med den stigende interesse for sejlsporten i begyndelsen af tresserne kom der også et behov for undervisning af voksne. Midt i tresserne følte klubben, at man måtte tage fat på sagen.

Det var især Bent Houkjær, der gjorde noget ved det i første omgang. Han begyndte helt på privat basis at undervise unge mennesker. Det var på tide, at klubben tog det ansvar på sig. Man aftalte med Houkjær, at oprette en sejlerekole i klubbens regi.



»Marinus«
efter søsætningen.

Marinus byggede »Marinus«

Hertil behøvede man en egnet båd. Klubben havde ingen midler, men efter nogle få telefonopringninger havde man fra en anonym giver modtaget kr. 5.800 til bygning af en øvelsesbåd.

Båden blev bestilt hos Marinus Møller. Og den blev døbt »Marinus« efter bådens skaber og en af klubbens mest aktive medlemmer gennem tiderne.

»Marinus« var en succes fra start. Den lå så og sige aldrig på sin plads ved broerne. Den var altid på farten ude på fjorden som undervisningsbåd eller som træningsbåd for nogle juniorer.

I week-enderne var den på »langfart« til Agersø, Omø eller bare Kobæk.

Duelighedsbevis når både teori og praksis var i orden

Praktisk sømandskab er dog ikke nok. Under Bent Houkjærs ledelse og med dygtig hjælp af Poul Otbo blev der også givet teoretisk undervisning. Den foregik i vintermånederne på Skælskør Skole. Dels med hold for juniorer og dels med hold for voksne.

Når man havde bestået både den praktiske og den teoretiske del af sejlerskolen, fik man udleveret et »Duelighedsbevis« med ret til at føre klubbens både.

»Marinus«
på tur til Agersø.



S.A.S.s duelighedsbevis blev forbillede for Søfartsstyrelsen

Skælskør Amatør Sejlklub var en af de første klubber, der satte system i undervisningen af juniorer og især af voksne. Da søfartsstyrelsen skulle opbygge et system, valgte man at kopiere S.A.S.'s »Duelighedsprøve«. Selv navnet blev kopieret.

De første års undervisning til den officielle »Duelighedsprøve« foregik derfor efter de lærevejledninger og eksamensopgaver som Bent Houkjær og Poul Otbo havde udformet nogle år før.

Der er nok meget andet man ikke ved

Man kan have mange begrundelser for at ville tage en »Duelighedsprøve«.

For juniorerne er det et naturligt led i deres sejlermæssige uddannelse, men for de voksne er der mange forskellige grunde. Mange tog dengang prøven, fordi man i Tyskland indførte den bestemmelse, at kun sejlere med duelighedsbevis måtte komme i de tyske havne. Andre ønsker prøven, fordi man kan få 10% rabat på forsikringerne.

Og så var der »Iversen«, der kun meget sjældent kom uden for estakaderne og kun sejlede ud i sin lille jolle for at fiske. Han svarede: »Jo, ser du, nu er der så mange gange blevet råbt »Bondekarl« efter mig, fordi jeg har fortøjet ved en af kostene i fjorden. Og da jeg ikke vidste, at dét var forkert, er der nok også mange andre ting jeg ikke ved.«

*Der gøres klar til kapsejlad.
Klubbens »Flippere«
ved skolens badebro.*



JUNIORAFDELINGEN

Succesen i juniorafdelingen krævede en båd til

Med oprettelsen af sejlerskolen og indkøbet af Marinus skete der en ekspansion i juniorafdelingen. Hidtil var juniorerne startet i optimistjollerne. Derefter måtte de enten ud og købe en dyr jolle som OK eller Pirat. Eller de blev gaster i kølbådene. Nu fik de chancen for at sejle sammen i Marinus. Mulighederne betød, at mange flere blev i klubben. Interessen for sejlsport hos de unge var stigende. Klubben indså snart, at det ikke var nok med Marinus, man måtte finde midler til en båd mere. Der skulle gå flere år inden dette ønske blev opfyldt.

»Flipper«-jollen, en billig selvbyggerbåd

Heldigvis kom der de samme år en erstatning for de gamle forholdsvis dyre »overgangsjoller«. Den danske konstruktion »Flipper«-jollen, som man selv kunne bygge for meget få penge, blev en succes. Det blev den altoverskyggende overgangsjolle de sidste år af tresserne og begyndelsen af halvfjerdserne.

Den 29. april 1972 blev en mærkedato i klubbens historie. Det blev en af de største dage i juniorafdelingen: da døbte Emma Møller 7 nye selvbyggede »Flipper«-joller, Jytte Christensen døbte klubbens nye 606'er og desuden blev der døbt fire nye optimist-joller.

Juniorafdelingens flåde

Herefter kunne klubben mønstre 13 »Flipper«-joller, 13 optimister, et par OK-joller, en 606'er, »Marinus« og 56 aktive juniorer. De næste år var der fuld gang i juniorafdelingen. Finn Møller Christensen tog sig især af optimisterne og Per Westergaard tog sig af de større joller og øvelsesbådene. Man kørte afsted til mange stævner, og det blev til mange flotte resultater både nationalt og internationalt. Flere år i træk var der S.A.S.-sejlere med til både NM og VM i optimist-jolle.

»Flipper«-jollen holdt ikke så længe som type i Skælskør. Mange af de, der startede i begyndelsen af 70'erne skiftede til Europa-joller. I 1977 kunne man inden for denne klasse mønstre 12-14 joller og totalt 77 juniormedlemmer.



Juniorafdelingen på udflugt.

Øvelsesbådene sælges igen

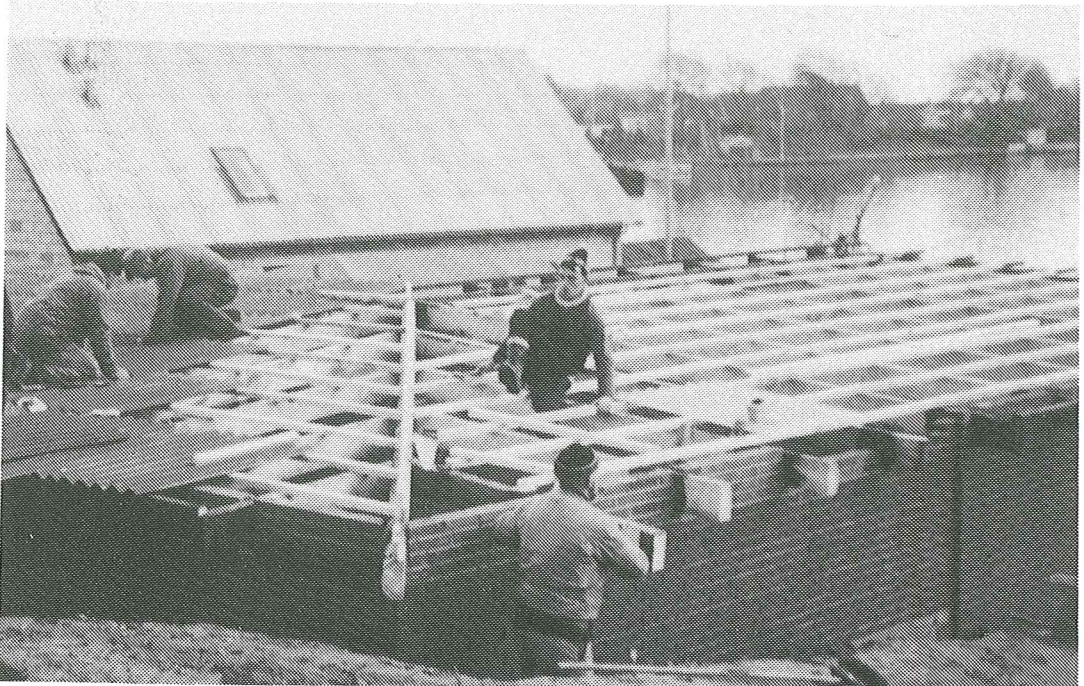
Dette meget høje aktivitetsniveau har juniorafdelingen forsøgt at holde siden. Intensiteten i arbejdet har svinget med lysten og energien hos de forskellige årgange af juniorer. Flere år havde man problemer med at mønstre besætning til øvelsesbådene. I 1980/81 blev de solgt til Skælskør folkehøjskole, hvor de fortsat er i brug som øvelsesbåde.

KLUBBEN UDVIDER IGEN

Medlemstallet stiger og der mangler plads til lands og til vands

Den store aktivitet i juniorafdelingen førte til ønsker om egne lokaler til undervisning, opbevaring af materiel og hygge. I 1967/68 byggede medlemmerne selv et kombineret juniorhus og maste/materiale skur. Også de voksne havde brug for mere plads. Det talte man længe og meget om. Nogle ønskede en overbygning på det eksisterende klubhus, andre ville hellere have tilbygninger. I 1975 lykkedes det endelig at finde penge til en udvidelse. Den gamle terrasse ud mod vandet blev inddraget i klubhuset. Bagude tilføjedes et toilet og baderum samt et depotrum for hovmesteren. Endelig byggede man et vindfang.

*Nu bygges der igen.
Klubbens medlemmer
bygger juniorhuset.*



Ventelisten vokser og vokser

Dermed var klubhuset udvidet. Betydelig sværere var det, at skaffe plads til nye både. Dem kom der flere af hvert år. Selvom klubben i 1965 med »Soldaterbroen« næsten fik fordoblet antallet af pladser, var de hurtigt afsat. Ventelisten blev lige så lang som tidligere.

Allerede da man byggede »Soldaterbroen«, var der røster om, at man ville ligge dårligt ved denne bro. Det var bedre, mente man, hvis den blev beskyttet med en række pæle ud mod fjorden, estakader. I 1969 blev estakaderne slået. Det betød samtidig, at den gamle bro blev udnyttet bedre. Pælene til estakaderne blev købt billigt. Et stormvejrhavde om efteråret 1968 raseret i de danske skove, og Holsteinborg skovdistrikt gav et godt tilbud på stormfældet træ.

Klubbens anlæg i 1971.



Bådpladser i Skælskør havn

Men lige meget hjalp det - ventelisten blev ved med at være lang. En ny idé opstod. Flere og flere steder både i Danmark og i udlandet blev små trafikhavne nedlagt og overgik til marinaer. Og enhver kunne se, hvordan trafikken på Skælskør havn efterhånden begrænsede sig til en håndfuld skibe om året.

I 1972 aftalte man med kommunen at leje 20 pladser ved vestmolen. Klubben skulle selv stå for ramning af pæle, medens kommunen skulle stå for selve vedligeholdelsen af bolværket.

Klubben slog selv en lille bro i skellet ind mod roklubben, hvilket afstedkom en del brevveksling mellem klubberne. Et forlig blev aftalt, sejlklubben betalte kr. 1.000 til indkøb af en ekstra ponton til roklubben.

Promenaden

De 20 pladser i trafikhavnen hjalp kun i en kort periode, især fordi bådene blev større og større. Man måtte derfor prøve at finde flere pladser med ordentlig vanddybde. De inderste ti meter mod land ved den gamle bro og »Soldaterbroen« havde ikke vanddybde nok til bådpladser. Området mellem de to broer blev af samme grund heller ikke brugt. I 1976 besluttede man at uddybe bassinet imellem de to broer til 2.5 m og etablere bro langs stensætningen, en promenade. Det var den største økonomiske udskrivning klubben til dato havde påtaget sig. Brobyggeriet alene kostede kr. 285.000 og uddybningen kr. 180.000. Til finansiering måtte man optage et banklån på kr. 250.000 og et kreditforeningslån på kr. 150.000. Resten blev dækket af et mindre tilskud fra kommunen og træk på sejlklubbens kapital.

Al plads brugt op

Inden for sejlklubbens eget område var der nu ikke en tomme mere plads. Søfartsstyrelsen ville ikke give tilladelse til en udvidelse ud mod sejlrenden. Og en udvidelse langs med fjorden var udelukket. Den eneste mulighed, man kunne få øje på, var trafikhavnen.

Kommunen var imidlertid ikke interesseret, blandt andet fordi man var bange for at miste status som trafikhavn. Heller ikke klubben gik helhjertet ind for den løsning. Allerede med de første 20 pladser var der opstået det problem, at klubben så at sige blev delt i to.

Sejlklubben beholdt pladserne i trafikhavnen indtil 1986, hvor en ekstraordinær generalforsamling besluttede at opsigte lejemålet. Lejen var blevet for høj, syntes man. De både der lå i trafikhavnen fik tilbudt plads i sejlklubben. De fleste modtog dette tilbud. Enkelte større både foretrak at blive liggende i trafikhavnen, der herefter helt gik over til kommunal drift. Kommunen har siden udvidet med en flydebro midt i havnebassinet.

En marina?

Af og til har der været fremsat planer om helt ny placering af en lystbådehavn. Skælskør kommunen har hele tiden været interesseret i at få flere lystbåde til området. En af mulighederne har såmænd været området vest for fiskerihavnen, altså det sted sejlkubben blev forvist fra i 1951.

Fremmede firmaer har også været ind i billede. Firmaet Elvstrøm forhandlede om en grund ved Vasebroen med plan om at opføre et bådeværft samt tilhørende marina. En sag der fik sindene i kog hos de lokale, der ikke ønskede at få ødelagt yderfjorden med en marina.

Diskussion opstod igen i 1988, da kommunen fremkom med et lignende projekt. Også planerne om en lystbådehavn vest for fiskerihavnen er atter fremme af mølposen. De indgår nu i et helt nyt skitseprojekt for hele havnen.

De nyeste broer indviedes Sct. Hans aften 1986

Den ældste bro på den nye plads blev slået i 1952. Da Promenaden blev slået i 1976 var det klart, at den gamle bro sang på sidste vers. Det samme gjorde Soldaterbroen fra 1965. Noget skulle gøres, men det var svært at finde en løsning. Mange forslag løb ud i sandet.

Naturligvis var det især finansieringen, der voldte problemer. I 1985 lykkedes det at finde flertal for en løsning, der bestod i at udskifte alle broer, undtagen Promenaden, på én gang: hver bådplads betalte 6.100 kr.

Det var et meget stort projekt til en lille million kroner, men alle, selv skeptikere, måtte overgive sig, da broerne stod færdige. Indvielsen fandt sted Sct. Hans aften 1986. Klubben havde fået et dejligt broanlæg, tilmed havde man vundet nogle ekstra bådpladser.

Det nye anlæg forventes at stå de næste tyve år. Men hvem ved? Måske vil der snart være nyt at fortælle om broudvidelser eller andet byggeri.

S.A.S. har aldrig ligget stille.

KLUBBENS FORMÆND

- 1915 - 1928 Lærer Guldberg
- 1928 - 1931 Mekaniker P.Bertelsen
- 1931 - 1935 Landsretssagfører K. O. Hansen
- 1935 - 1950 Bagermester Hans Poulsen
- 1950 - 1951 Købmand Niels Jensen
- 1951 - 1953 Hans Rasmussen
- 1953 - 1962 Bådebygger Marinus Møller
- 1962 - 1963 Karetmager Helge Sørensen
- 1963 - 1965 Købmand Niels Jensen
- 1965 - 1972 Skibsreder Knud Christensen
- 1972 - 1978 Arkitekt Per Westergaard
- 1978 - 1981 Prokurist Knud Frederiksen
- 1981 - 1983 Bådebygger Marinus Møller Jr.
- 1983 - 1986 Faglærer Per Thykær Justesen
- 1986 - 1988 Ingeniør Poul Anders Larsen
- 1988 - Lærer Knud Gjerum

