



Sejlklubben Snekken

Vordingborg

1961 - 2011



**Interviewer og pennefører Johan Peter Aakjær Ravn.  
Korrektur fr. Birthe Andreasen.  
Forsidedesign Mogens Skov Jeppesen.  
Forside tegnet og farvelagt af Klaus Roos.  
Forord Niels Mikkelsen.  
Skrevet i Times New Roman.  
Sommeren 2013.**

**Forsidebillede:**

**Billedet er tegnet og farvelagt af Klaus Roos.**

**Et af de første huse på kanten af havnen er formentlig, fisker Anton Jensens hus i Vordingborg.**

**Huset er bygget af fisker Anton Jensen efter hans hjemkomst fra de syv have, hvor han hovedsagelig havde sejlet Svenske, Norske og Danske emigranter til "Det forjættede land", Amerika.**

**Huset blev anvendt som "hovedkvarter" for Anton Jensens fiskeri og senere overtaget af hans søn Overbetjent Svend Jensen der var fritidsfisker.**

## Forord:

Foreliggende dokumentar er velvilligt fremstillet af sejlklubben Snekkens æresmedlem Johan Peter Aakjær Ravn i forbindelse med Sejlklubben Snekkens 90-års jubilæum.

Snekken blev stiftet den 10. juli 1923, og Hr. Maskinmester Madsen blev valgt som formand. Baggrunden for stiftelsen er en livlig interesse for den kapsejlad, som foregik i vort smukke farvand omkring Vordingborg på daværende tidspunkt. At Snekken skulle fejre 90-års fødselsdag i 2013 har nok ikke været det, som optog initiativtagerne mest på dette tidspunkt. Vi kan i dag konstatere, at foreningen Snekken er i særdeles god form. Dette beror, som i mange andre foreninger, på en fælles virkelyst blandt medlemmer med samme kærlighed til vort fælles interesse for havet.

Netop disse mennesker er Ravns udgangspunkt for gennemgangen af de skiftende formandskaber for Snekken. Ravn har på sin særlige måde formået at skabe et meget levende billede af Snekken gennem interviews med formændene siden 1961 og til 2011, altså de sidste 50 år. Snekken fremstår gennem disse samtaler lyslevende. Som det fremgår, har Snekken eksisteret på smukkeste vis i både medgang og modgang. Man kan ved læsning af dokumenterne nemt få associationer til et ganske almindeligt livsforløb. Snekken har gennemgået en fantastisk udvikling. Medlemstallet er i dag mere end tre hundrede unge og ældre – alle med samme interesse for havet og for vores sejlklub.

En del af os ved, at ideen til disse interviews med de tidligere formænd opstod i Ravns Café. Snakken om Snekken har været livlig, historierne talrige, minderne mange. Fælles har været en dybfølt interesse for Snekken. Med Ravns fantastiske initiativ og store arbejde er det muligt for os alle at dele denne del af Snekkens historie. Vi bliver mindet om, at en god og levedygtig sejlklub opstår og lever, fordi mennesker med samme interesse og energi mødes om et fællesskab.

Der skal fra Snekkens nuværende bestyrelse lyde en dybfølt tak til Ravn for denne levende beretning. Uden denne ville kun få personer have haft kendskab til historien om vores fælles ankerplads SNEKKEN.

På Snekkens vegne.

Niels Mikkelsen.

Efteråret 2013.

## **Indholdsfortegnelse:**

	<b>Sidenummer.</b>
<b>Forord.</b>	<b>4</b>
<b>Indholdsfortegnelse</b>	<b>5</b>
<b>Henvendelse fra Sejlklubben Snekken</b>	<b>6</b>
<b>Begrundelse for det følgende.</b>	<b>7</b>
<b>Begyndelsen.</b>	<b>8</b>
<b>Samtale med Farvehandler Bjarne Biskopstø.</b>	<b>11</b>
<b>Omkring Regimentsmusiker Tuck Christoffersen.</b>	<b>15</b>
<b>Farvehandler Bjarne Biskopstø fortsat.</b>	<b>19</b>
<b>Samtale med Maskinmester Hans Jørgen Munck.</b>	<b>29</b>
<b>Samtale med Bankfuldmægtig Jørgen Andreasen.</b>	<b>49</b>
<b>Samtale med Bådebygger Carl-Ole Nielsen</b>	<b>54</b>
<b>Jørgen Andreasen fortsat</b>	<b>57</b>
<b>Samtale omkring Maskinmester og rektor Poul Kristensen.</b>	<b>67</b>
<b>Samtale med Civilingeniør Hans Jørgen Jacobsen.</b>	<b>76</b>
<b>Samtale med Gymnasielærer Ebbe Rask.</b>	<b>84</b>
<b>Samtale med Skoleinspektør Flemming Larsen.</b>	<b>90</b>
<b>Samtale med Ingeniør og chefkonsulent Henning Saabøll.</b>	<b>98</b>
<b>Samtale med Skolekonsulent Torben Jensen.</b>	<b>110</b>
<b>Samtale med Konsulent Flemming Rasmussen.</b>	<b>119</b>
<b>Afslutning.</b>	<b>127</b>
 <b>Bilag til det foregående:</b>	
<b>1.Klubbens formænd i kronologisk orden.</b>	<b>130</b>
<b>2.Vindfløjen.</b>	<b>131 - 132</b>
<b>3.Snekkenstander.</b>	<b>133</b>
<b>4. div. Skrivelser.</b>	<b>135 - 152</b>

## **Henvendelse fra Sejlklubben Snekken.**

### **Afskrift:**

*”Klubben fylder 90 år i 2013. Bestyrelsen, og flere medlemmer, synes derfor, at det er en god idé, såfremt vi både forsøger at samle så meget historisk materiale som muligt, og samtidig fremkommer med en historisk kavalkade bestående af især billeder, men også gerne lidt relevant tekst.*

*Ligger du derfor, kære medlem, inde med interessant materiale i form af billeder, avisudklip eller andet, kan du tage kontakt til en lille uformel komité, der meget gerne vil høre fra dig. Hvis det kan mailes, så vi får det i elektronisk form, vil det gøre det hele lettere, men vi har også mulighed for selv at scanne interessant materiale, som vi så blot skal have udlånt. Da vi hver især allerede er -, eller meget snart kan blive historie, så må du også meget gerne i helt fri form nedskrive dine korte erindringer fra livet i Snekken, gerne krydret med små oplevelser, anekdoter m.v. Kan du sende det i Word eller andet tekstbehandlingsprogram, er det nemmere for komitéen at håndtere, men send det bare på den måde, der er nemmest for dig, og lad ikke teknikken bestemme over dig. Komitéen skal nok få has på det.*

*Materialet kan eventuelt ordnes således, at man angiver omtrentligt årstal, især på billeder, men ellers forestiller vi os også, at du kan opstille lidt efter temaer, du selv finder relevante. Det kunne f.eks. være kategorier som havn, klubhus, klubliv, jollesport og anden kapsejlad, undervisning, sejlernskole, ungdomsarbejde etc. Alt er interessant, og alt vil blive modtaget med glæde. Har du lyst til indledningsvis eller senere at drøfte dine tanker med de andre medlemmer, så husk at der i klubhuset hver lørdag er sammenkomst i ”Ravns Café”. Det er uformelt og meget hyggeligt.*

*Vi forestiller os, at materialet er os i hænde inden udgangen af februar 2013.*

*Materialet kan sendes til mailadressen [sbr@bbfadvokater.dk](mailto:sbr@bbfadvokater.dk), eller afleveres til ”komiteen”, gerne på lørdagene i ”Ravns Cafe”.*

*Komiteen:*

*Niels Mikkelsen, Jørgen Andreasen, Ole Svensson, Klaus Nielsen og Svend Brorsen.”*

## Begrundelse for de efterfølgende skrivelser.

Sejlklubben Snekkens 90-års jubilæum 2013.

Komiteens ovenstående henvendelse til medlemmerne af Sejlklubben Snekken, i forbindelse med den omstændighed at klubben er stiftet den 10. juli 1923, og altså som sejlkлуб har eksisteret i 90 år. Da jeg begyndte dette her, lå der ikke noget materiale fra stiftelsen og til primo 70-erne. Det fremkom undervejs i mine undersøgelser, så nu foreligger der mange optegnelser fra de første år op til ca. 1970, bestående af forhandlingsprotokoller, avisudklip, fotos, gæstebøger osv. Deri ligger der optegnelser om, at der har været mange memorable tidspunkter i klubbens liv, men også at der har været investeret utrolige mængder af tanker og energi i driften af sejlkлубben.

I årene fra primo 70-erne er der kun mundtlige overleveringer at trække på. Men fra medio 70-erne er der skrevet et klubblad, der først hed: "Så Sejler Vi". Det blev senere omdøbt til Pæleormen. Der er ikke nogen officiel samling af de udgivne numre af disse klubblade, men, der var dog samlet noget sammen i kasser og ringbind, noget der kunne have karakteriseret klubben og de aktiviteter der var foregået.

Desværre er disse "arkivalier" blevet vandskadet og en "behjertet sjæl" har hældt det hele ud i en affaldscontainer, og pist væk var det.

Så kan man jo sige: "Og hvad så!" Klubben lever dog videre uden alle disse papirer og billeder.

Nej, det tror jeg ikke på er lige meget, det er altid godt at kende sine rødder, eller sin historie, det fik vi levende eksempler på, eller beviser for igennem vinteren 2012/2013, hvor vi samledes i Ravns Café lørdag formiddag. Der gav nogle af Peter Munkebjergs billeder fra "gamle dage" stof til eftertanke. Billederne kom pludseligt frem, da klubbens ældste medlem, og æresmedlem, Peter Munkebjerg afgik ved døden og man opdagede, at et stort stykke af klubbens historie forsvandt helt med ham, hans tanker, erindring og stemme var væk, kun nogle billeder var tilbage.

Utallige er de historier om fortiden i klubben, mundtlige overleverede tildragelser og sammenhænge fra år tilbage og fra nutiden, ja, man kan sige, at disse billeder virkede som katalysatorer for de gode historier.

På disse møder i Ravns Café manglede dog lidt substans i tingene, for ikke blot manglede de papirer og øvrige arkivalier, der skulle støtte de fremkomne billeder, så manglede man, efter min mening, også en forestilling om, hvad det var for nogle mennesker der havde påtaget sig arbejdet med at få sådan en sejlkлуб til at køre, og ikke sejle, og ikke mindst havde formået at få den trukket fremad. Hvad var det for kvaliteter disse mænd havde været i besiddelse af, (mænd, fordi der endnu ikke har været en kvindelig formand for klubben) hvad havde været deres holdninger til tingene? Holdninger der må have skinnet klart igennem, for selv om der kunne opstå opposition, kævl og ballade så må disse mænd have været "faste i kødet".

Der er endnu et par medlemmer i klubben der kan give et billede af, hvad der foregik inde i hovederne på disse mænd, mænd som var toneangivende i de første 40 år af klubbens historie. Det var nemlig ikke så mange endda, men de var toneangivende. Dem jeg tænker på er medlemmer der har haft familie, og disses venner, involveret i klublivet og i klubbens ledelse den gang.

Sejlkлубben Snekken har været så venlig, eller uforsigtig, at udnævne mig som æresmedlem af klubben og jeg har derfor, som en form for fattig tak, givet mig til at samtale med disse "gamle"

nulevende formænd for sejlklubben Snekken, for derved i første omgang, at få et lidt mere nuanceret billede af tiden fra først i 60-erne til tæt på 90-årsdagen.

Der skal derfor herfra udtrykkes en dybtfølt tak til disse mænd, at de har stillet sig til rådighed med den viden de har og ikke mindst, med de holdninger de har haft til klubben og dens virke. Jeg takker ligeledes for lånet af de papirer de personligt lå inde med, og som helt klart har drevet mit projekt videre.

Jeg takker dem for deres tillid til, at jeg ikke ville misbruge dem og de oplysninger de forsynede mig med.

Her en særlig tak til gymnasielærer Ebbe Rask der fremtryllede arkivalier vi alle troede for længst var forsvundet.

Efterhånden som vore samtaler blev skrevet ned er de blevet rettet til og godkendt som retvisende af de interviewede for den tid de beskriver, og således at det skrevne stort set afspejler det vi sammen har drøftet.

**Disse mænd er:**

Farvehandler Bjarne Biskopstø.

Maskinmester Hans Jørgen Munck.

Bankfuldmægtig Jørgen Andreasen.

Civilingeniør Hans Jørgen A. Jacobsen.

Gymnasielærer Ebbe Rask.

Skoleinspektør Flemming Larsen.

Ingeniør og chefkonsulent Henning Saabøll.

Skolekonsulent Torben Jensen.

Konsulent Flemming Rasmussen.

De mænd der styrede klubben før 1960 kan vi desværre ikke komme i kontakt med, det samme gælder for Regimentsmusiker Tuck Christoffersen der fungerede som formand midt i 60-erne, samt Forstander og maskinmester Poul Christensen. For de to nævnte har jeg dog fundet nogen i klubben der vidste lidt om de to mennesker, dertil lidt fra gamle protokoller. Den metode bringer os naturligvis ikke ind på livet af dem, men er det bedste der kan opdrives, og så fastholdes kontinuiteten.

Hvordan dette materiale behandles fremover, besluttet suverænt af klubbens ledelse, idet ejendomsretten til materialet alene ligger der.



Johan Peter Aakjær Ravn.



## *Begyndelsen:*

Al begyndelse er svær, også denne, for hvor skal man begynde? Vi skal jo ikke begynde ved Adam og Eva, men det kunne måske være godt at få lidt perspektiv på sagen og så f.eks. begynde nede ved det første årtusindeskifte.

Derfra har vi heller ingen sikre arkivalier, så der må vi virkelig til at gætte, til at være lidt kreative, tænke lidt ud af boksen, som det vist heder på nudansk, hvis vi skal trække en rød tråd op til Sejlklubben Snekken af Vordingborg i dag.

Det må så blive en krønike for sådan en ligger lidt udenfor vores normale logiske opfattelse af tingene:

For i begyndelsen af det første årtusindeskiftet, nærmere bestemt i 1219, drog Valdemar Sejr mod Tallinn i Estland. (Det var der det danske flag faldt ned fra himlen) Nogen tid før samledes den danske flåde i ledning ved Vordingborg. Der var efter sigende 1500 hundrede både, udrustet til krig. Man tvivler på, at der kunne være plads til så mange både, men sådan går historien og det må vi så finde os i.

De var samlet neden for slottet i Vordingborg og hele byen og omegnen summede af kampklædte krigere der var på druk, slagsmål og kvindejagt i området, inden de skulle i krig for den danske konge.



Her, på det gamle kort, har en af sejlklubbens skattede medlemmer, tidligere stads- og havneingeniør i Vordingborg, Klaus Roos, forsøgt at indtegne det antal vikingskibe der teoretisk

kunne ligge i Vordingborg på det tidspunkt. Han kom ikke i nærheden af de omtalte 1500 både, selv om vandstanden, af en eller anden uforklarlig grund, var ca. 1 – 1½ m højere end den er i dag.

Da vikingerne drog af igen, efterlod de blandt andet to små vikingskibe på bunden af havnen, nogle ”Snekker”, som formentlig kunne være en offergave, til det gode sted de havde opholdt sig i nogen tid, eller rettere, det har vi vel lov til at antage.

”Snekken” var et lille krigsskib, med meget smukke linjer, ja, som en smuk kvinde, sagde man, det kunne flyde ind på lavt vand, det sejlede hurtigt for sejl og uden vind var det nemt at ro frem, det var ikke tungere end at det kunne transporteres over land med hest og vogn.

Båden blev sænket eller var sunket, og så kunne de ligge der indtil nogle af vikingernes efterkommere, flere århundreder, eller måske 1000 år senere, fandt resterne af dem. De kunne så glæde sig over dem, eller over det der nu kunne være tilbage af dem. Der var selvfølgelig ikke meget synligt eller håndgribeligt tilbage, men tanken om at disse ”snekker” var givet til området, således, at folk kunne tænke på sejlads i smukke skibe når de blev fundet. Det var formentlig nok for vikingerne.

Vi ved det ikke, vi kan gætte, ja vi kan tro, men nogen vished opnår vi selvfølgelig aldrig. Man kunne i den yderste konsekvens tænke sig til, at kun tanken om disse skibe nu har overlevet i området i otte hundrede år.



Fakta er dog, at disse vikingskibe, den dag i dag, helt upåagtet ligger under blandt andre de yderste bådepladser af Bro 1, man fandt dem under oprensningen af havnen midt i 1970'erne.

De blev erklæret for Danefæ og vrage blev dækket til med sække med ral for at beskytte dem.

Nå, helt upåagtet har de nu ikke været, for siden vrage blev fundet, har de været lidt forkætrede, man synes de ligger lidt i vejen, der skal hele tiden tages hensyn til dem, der skal passes på dem og ingen tror rigtig på, at de nogen sinde bliver frilagt og hentet op, som så mange andre skibe fra den tid.

Godt det samme, for det er nemlig **vores skibe**, dem skal vi passe på, så lidt der end måtte være tilbage af dem, for det er måske det tankegods vores sejlklub er grundlaget på.

Skal vi så ikke tro på at klubbens vise fædre, de folk, vi af gode grunde ikke kan tale med i dag, at de tog sagnet om disse ”snekker” op, den 10. juli i 1923, da der skulle navngives en ny sejlklub netop på det sted.

**Jo, hvorfor ikke?** Men der er intet skriftlig overleveret om valg af klubnavn.

*Samtale med Bjarne Biskopstø den 12. 04. 2013 kl. 15.00.  
under devisen: "Hvad skete der i Sejlklubben Snekken i din tid som formand?"*



***Hvornår og hvor er du født Bjarne?***

Jeg er født den 19. december 1931 i Frederikssund

***Kan du sige lidt om dine forældre, blot for at få dig placeret på verdenskortet?***

Det kan jeg sagtens. Min far kommer fra Færøerne, hvor han havde part i en stor fiskekutter. Han forliste i en storm tæt på nordkysten af Island, alt forsvandt også min fars investering og andel i skib og last, men han overlevede fysisk og kom tilbage til Færøerne med hele sin besætning på 35 mand. Da var hans kone afgået ved døden og hans børn var overtaget af det offentlige.

Min far var uddannet bådebygger og ville begynde på en frisk og søgte derfor den danske konge - Kong Christian den X. – om lov til at emigrere til Argentina. Dette fik han lov til, men under vejs dertil ”strandede” han i Frederikssund. Der giftede han sig igen og jeg blev født der, som sagt.

***Hvor længe boede du i Frederikssund?***

Jeg flyttede først fra Frederikssund i 1959 – 28 år gammel. Jeg havde bl.a. været medlem af sejlklubben der siden jeg var 16 år, endda medlem af klubbens bestyrelse. Jeg var uddannet farvehandler med en uddannelsesmæssig afstikker til England et par år.

Jeg købte forretning i Algade i Vordingborg, og en af de første ting jeg tænkte på var at komme ned i sejlklubben Snekken for at blive meldt ind. Som sagt så gjort.

Nogle dage efter erfarede jeg, at denne henvendelse havde været oppe at vende på et bestyrelsesmøde i Snekken, nogle havde påstået, at jeg kun meldte mig ind for at få leverancerne af farver, lak og maling til bådene. Nå, det jævnedes sig, men det kunne godt betragtes som et forvarsel om den tone der herskede i klubben dengang.

***Nå, så levede du der, i det skjulte, lykkelig indtil nu?***

Nej, det kan man ikke sige, for under generalforsamlingen i marts 1961, der kunne jeg åbenbart ikke holde min mund og blev valgt ind i bestyrelsen.

Formand for Snekken på det tidspunkt var driftsbestyrer A.G. Henriksen og før ham Svend Sommer, der drev Sommers Papirvarer i Vordingborg. De sad begge stadig i Snekkens bestyrelse. A.G. Henriksen sejlede Folkebåd – en båd han selv havde bygget, tandem med Peter Munkebjerg – Svend Sommer sejlede en 30 m<sup>2</sup> spidsgatter.

A.G. Henriksen ville ikke modtage genvalg, så jeg blev valgt ind i bestyrelsen.

Det var meget populært på det tidspunkt at bygge Folkebåde.

Jeg havde en 26 m<sup>2</sup> spidsgatter som jeg sejlede herved fra Frederikssund en forsommerdag i 1960, for så var jeg ligesom på plads i tilværelsen, og dog ikke helt.

Det var sådan på det tidspunkt, som det stadig er mange steder, at klubbens vedtægter tilsagde, at bestyrelsesmedlemmerne blev valgt på generalforsamlingen, hvorefter bestyrelsesmedlemmerne trådte sammen nogen tid efter og konstituerede sig med formand, næstformand, sekretær og kasserer, osv..

Det gjorde vi også og jeg blev, til min egen forundring, valgt til formand, jeg skal ikke filosofere over hvorfor, for det valg kunne stadig i dag bringe sindene i kog rundt om.

***Hvad indeholdt vedtægterne ellers af udfordringer?***

Jo, vedtægterne skulle jo i det store og hele regulere klubbens virksomhed, som i alle andre klubber så som formålet, det at sejle, dertil medlemspleje, økonomisk drift af klubben, medlemstilgang og her ikke mindst tilgang af unge mennesker. Og så naturligvis de sædvanlige formalia omkring de mere juridiske aspekter for drift af en forening.

***Har du et eksemplar af disse vedtægter, det kunne være interessant at se dem?***

Jo, jeg har et sæt "Love for Sejlklubben "Snekken" af Vordingborg" der er gennemgået af Dansk Sejlunion og befundet fyldestgørende i enhver henseende og dateret København Ø., den 21/4 1962.

***Hvem havde du til at hjælpe dig med arbejdet i bestyrelsen?***

Jeg fik sammensat en rigtig god bestyrelse der så således ud:

Formand:

Farvehandler Bjarne Biskopstø.

Næstformand:

Seminarirektor Morten Bredsdorff.

Kasserer:

Prokurist Mogens Nath.

Sekretær:

Kriminaloverbetjent Erik Østergaard.

Forretningsudvalg:

Bjarne Biskopstø.

Mogens Nath.

Erik Østergaard.

Hen ad vejen kunne vi så etablere nogle udvalg bestående dels af medlemmer af bestyrelsen og dels menige medlemmer således:

Kapsejladsudvalg:

Hans Jørgen Munck.

Bjarne Biskopstø.

Peter Nielsen.

Klaus Engelbrecht.

Restaurationsudvalg:

Bertel Stenbeck.

### ***Hvem sejlede?***

Vi havde, i øvrigt som i dag, en stor Optimist-afdeling, eller ungdomsafdeling, hvor jeg arbejdede ihærdigt med uddannelse af de unge mennesker. I øvrigt sammen med Hans Jørgen Munk.

Vi havde en stor jolleafdeling med Piratjoller og ikke mindst OK-joller, begge jolletyper var blevet bygget i klubben op gennem 50-erne under kyndig vejledning. Det var i øvrigt årsagen til at vi måtte skilles fra Søspejderne.

Søspejderne ville gerne være blevet sammen med os, men Morten Bredsdorff var ubøjjelig, ”de har deres grundlag og vi har vores”, så de måtte ud.

Byggesæt til Optimistjollen og OK-jollen kunne købes på Vordingborg Trælasthandel A/S.

Og så sejlede de voksne i deres kølbåde. De var meget aktive og de deltog også i kapsejladser i hele området her syd for Sjælland.

Der var vi med i Sydstævnekredsen, der igen havde kontakt til Helsingør Amatørsejlkлуб omkring Sjælland- Rundt-sejladsen.

Jeg mener vi et år begyndte Sjælland Rundt her nede i Sydstævnet, medens de andre begyndte i Helsingør og så havde vi telefonisk kontakt med løbsledelsen i Helsingør under hele løbet, det var vores sikkerhedsapparat.

Der blev opkrævet et meget beskedent kontingent hos medlemmerne, men ingen sommer/vinter-pladsleje for bådene.

Jeg husker især, fra min sidste periode som formand, en Møen Rundt sejlads i begyndelsen af 70-erne. Den blæste næsten helt i stykker, der var noget helt galt med de vejrmeldinger der var modtaget af de sejladsansvarlige. Sejladsen kunne have endt helt forfærdeligt, idet 2 mand blæste ud af en H-båd ved Hårbølle, den ene kom op i båden igen og sejlede med båden til land. Båden var halvt fyldt med vand og holdt sig kun oppe fordi der var luft i forskibet, den sejlede kun fordi fokken stadig var oppe. Den anden reddede sig i land på Falster og søgte kontakt med folk i et hus nær kysten.

3 både fuldførte, heriblandt Gert Hyldgaard i hans folkebåd, det var en præstation, men han var jo også gl. søspejder, fortalte man i samme åndedrag.

### ***Hvordan var havnen indrettet dengang?***

I store træk som nu. Vi havde klubhuset som vi sidder i her, dog lidt mindre i begyndelsen, men stadig, i noget af min tid som formand, med en restaurant på 1. sal som nu. Klubhuset er bygget før Anden Verdenskrig og er selvfølgelig under evig forandring.

Søspejderne var installeret der hvor vi nu har master mod øst.

I 1961 måtte Søspejderne og Snekken skilles på grund af pladsmangel. Der blev indkaldt til bestyrelsesmøde i Snekken og til det møde blev desuden indbudt Klintø fra Søspejderne. Morten Bredsdorff forelagde Klintø vores beslutning om at skilles, hvilket Klintø var meget overrasket over og han bad så mindeligt om, at spejderne kunne blive integreret i sejlkлубben, blive medlemmer, men Bredsdorff var ubøjjelig, spejderne har et helt andet formål end vi har, så det blev som bestyrelsen havde bestemt.

Inden vi skiltes fra Søspejderne købte vi 4 Ålborgjoller og en gl. lodsbåd til dem for 450 kr. i alt.

Søspejderne fik en gammel ombygget roepram fra Nykøbing Falster, den blev meget benyttet.

*NB.:*

*I henhold til "Marinehjemmeværnet 50 år", udgivet af Wisby & Wilkens i 2002, anføres det under flotille HVF 284 Falster, Sydhavsø og Guldborgsund, at flotillen i 1953 fik en udrangeret roepram, den var skænket af Sukkerfabrikkerne.*

*Den blev navngivet "PM" efter flotillens grundlægger Poul Madsen. På prammen blev der bygget et hus midtskibs bl.a. indeholdende bestiklukaf, kabys og toilet. I lastrummet blev der indrettet et mødelokale, som kunne rumme 80-100 gaster.*

*Prammen blev af lokalbefolkningen til daglig kaldt "Afrikas Dronning".*

*I 1962 blev prammen forflyttet og tildelt Søspejderne i Vordingborg, men inden da reddede Carl Larsen skibsklokken.*

Her i Vordingborg lå prammen til kaj i nogle år, men blev så utæt at den måtte længere ind mod land og på grundt vand. Her brændte prammen ned nogle år senere.

Søspejderne har nu til huse i et nyopført hus på det meget attraktive areal øst for sejlkлубben.



Roepram som søspejderklubhus er sat på grund.

Folkene fra roklubben residerede, hvor vi nu har ungdomsafdeling, mod vest op ad bådebyggeren.

Der var i princippet én bådebro, men der kunne klubbens medlemmer ikke alle være så der lå en masse både for svaj mellem havnen og Oringepynten, der kan jeg nævne:

A.G. Henriksen

P. Munkebjerg

Morten Bredsdorff

Svend Sommer

Møbelhandler Viktor Hansen

Undertegnede.

Der blev ikke betalt havnepenge af nogen art på det tidspunkt.

***Hvor længe sad du som formand for klubben?***

Af en eller anden grund sad jeg i 2 perioder, altså 5 år. Derefter overtog Tuk Christoffersen hvervet i 1966 til 1970.

*Regimentsmusiker Tuck Christoffersen er afgået ved døden, så ham kan jeg ikke komme i forbindelse med, men jeg har været nede i de gamle protokoller for dog at få lidt fakta op omkring ham og hans tid som formand. Jeg har forsøgt at få de væsentlige ting med.*

Han nævnes første gang på et bestyrelsesmøde den, 9. november 1966 kl. 19.30 i øvrigt hos Tuk Christoffersen, Boulevarden 20, i Vordingborg, her konstituerede bestyrelsen sig således:

Formand:

Tuck Christoffersen

Næstformand:

Kliving

Kasserer:

Ludvig. 1967 P. Munkebjerg. 1969 Kriminalassistent Laier.

Sekretær:

E.B. Rønne

Menige bestyrelsesmedlemmer:

Tim Brorsen

Klaus Engelbrecht

Bjarne Biskoptø.

Forretningsudvalget blev udskudt til senere:

1967 Tuck Christoffersen og P. Munkebjerg.

Dertil fastlagde man

Sejlbådsudvalget:

Kliving. 1967 A.G. Henriksen. 1967 B. Biskoptø. 1967 Tim Brorsen. Klaus Engelbrecht.

Motorbådsudvalget:

Karlsen. 1967 E. B. Rønne.

Juniorafdeling:

1967 Dan Poulsen og Tim Brorsen.

Festudvalg:

Palle Lindberg 1967 Tuk Christoffersen, Kliving.

Dan Poulsen

Restaurationsudvalg:

Tuck Christoffersen

Ludvig 1967 P. Munkebjerg. 1970 Klaus Engelbrecht.

Kliving

Revisorer:

A.G. Henriksen og Dalgaard. 1969 P. Nielsen.

Suppleanter:

1969 Preben Olsen.

På dette første møde enedes man om følgende hensigtserklæring:

*”Man enedes om at forhøje afgiften for leje af klubbens lokaler til 100 kr..*

*Kliving understregede iflg. eksisterende love kunne kun klubbens medlemmer leje lokalerne.*

*Endvidere var der fra alle sider enighed om nødvendigheden af snarest muligt at få indledt*

*forhandlinger med byens myndigheder samt rokklubben. Dels om samarbejdet i de kommunale planer om naboskab, dels om planlægning af en hårdt tiltrængt udvidelse af havnen for at imødekomme det stadigt stigende antal af fremmede sejlere der gæster Vordingborg båd fra ind- og udland.*

*Ref.*

*E.B. Rønneest."*

Der blev afholdt møder med Stadsingeniøren den 5. januar 1967 og med Havnefogeden den 27. februar 1967.

På begge disse møder blev der drøftet udvidelse af bro kapaciteten, men helt uden resultat. Dog, Havnefogeden lovede at ændre på jolleplaceringen, således at broerne kunne udnyttes 100 % til større både.

En meget væsentlig ting var at man på samme møde indviede den nye kakkellovn i Snekkens klubhus.

I maj og juni var Sejlklubben Snekken vært ved Sydstævnets "Sæbekasse-sejlads" for 8 – 12 årige. Hvilket blev en stor succes.

Ved generalforsamlingen, den 28. oktober 1967, blev bl.a. klubbens regnskab godkendt.

Det udviste et driftsoverskud på 3.931,70 kr.

Og en balance på 7.757,56 kr.

Formanden aflivede alle rygterne om en snarlig nedlæggelse af restaurationen, for så længe fr. Dam vil fortsætte, ville der ikke blive tale om at nedlægge den.

Der var enighed om en kontingentforhøjelse på 10 kr. fra 40 til 50 kr. årligt for aktive medlemmer.

Der var blevet indhentet et tilbud fra Bådebyggerne Egholm & Rasmussen på forlængelse af den eksisterende bro med 40 m. Tilbuddet lød på 25.200 kr. + moms. På det grundlag ville man udbede sig en forhandling med havneudvalget.

Sekretæren, Rønneest, havde fået til opgave at fremskaffe et tilbud på at indrette et bruserum med koldt og varmt vand, idet det tilsyneladende kunne lade sig gøre at indrette det i det gamle toilet rum. Det var en arvet sag fra den tidligere bestyrelse. Fr. Dam havde ladet afholde Amerikansk Lotteri og havde indsamlet kr. 800 til formålet, og så kunne man ikke være bekendt andet end at lade sagen nyde fremme, dog således af det måtte være op til den kommende generalforsamling.

Den, 15. januar 1969 refererer formanden, Tuk Christoffersen et møde:

*"Formanden, Tuck Christoffersen og næstformanden, Poul Kliving til møde med Stadsingeniør Otterstrøm, samt formanden for kommunens tekniske udvalg, T. Rasmussen, på stadsingeniørens kontor angående Snekkens andragende om at måtte udbygge den østlige bro med 40 m – Snekken vil etablere broen mod en kommunegaranti på 35.000 kr. - og mod at Snekken må lade opkræve havneafgift i Nordhavnen med 7 kr. for både under 10 m og 10 kr. for både over 10 m. Beløbet giver ret til 3 dages ophold i havnen.*



*Stadsingeniøren og formanden for teknisk udvalg så meget positivt på denne løsning af broudividelsen, hvorfor de herrer ville forelægge andragendet for Udvalget ved førstkommende havneudvalgsmøde.*

*Ref.*

*Tuck.”*

Samtidigt arbejdede man med klarlæggelse af klubbens forsikringsmæssige forhold og til det havde man indbudt K.E. Madsen fra forsikringsselskabet ”Skandinavia”. Man ville have en gennemgang af sejlklubben og et tilbud der omfattede alle ansvarsområder inden for klubben.

Samtidigt havde man bøvlt med slæbestedet, idet man ønskede at sænke skinnelegemet en smule idet vanddybden over skinnerne efterhånden var for lille.

P. Munkebjerg mente at fisker Bernhardt Jensen kunne spule sand og tang væk med sit skruetøj. Det lykkedes for ham.

Tim Brorsen og Klaus Engelbredt påtog sig at reparere bedding vognen.

På bestyrelsesmødet den, 17. oktober 1969 berørte man for første gang spørgsmålet om de planer der var fra statens side om at føre trafikken over to broer, fra Sjælland til Farø og videre til Falster.

Samtidigt var der svar fra Vordingborg kommune med ”Overenskomst om forlængelse af Nordhavnens østlige bådebro”

Kommunen mente at de nævnte priser på 7 henholdsvis 10 kr. var uden moms. Det ville man forhandle med kommunen, idet man slet ikke var enig i det.

(moms var noget helt nyt)

Klubbens regnskab viste et driftsoverskud på 36.485,88 kr. og

En balance på 15.485,31 kr.

Bestyrelsesmøde den 23. november 1969.

Der var kommet et brev fra sparekassen med tilsagn om lån til klubben stort 35.000 kr. for udvidelse af den østlige bro.

Dernæst et fornyet tilbud fra bådebyggerne Rasmussen & Egholm på 32.200 kr. + moms.

Bestyrelsen vedtog at få det fornødne ordnet således, at broen kunne stå færdig senest den 15. maj 1969.

Man havde først på året ført forhandlinger med hr. D. Brien om overtagelse af Snekkens restaurant. Disse forhandlinger afsluttedes uden resultat og stillingen opslås på ny.

På bestyrelsesmødet den, 17. april 1970 var fr. Nielsen, Sct. Jørgens Park 112 tv, inviteret med og bestyrelsen tiltrådte at fr. Nielsen tiltrådte som bestyrerinde af Snekkens restaurant, dog på betingelse af at Tuck Christoffersen står som garant for spiritusafgifterne overfor klubben, modsat den nuværende bestyrerbevilling hvor Snekken hæftede for afgifterne. Klubben indkøbte 50 nye stole á 50 kr. til restauranten.

Bestyrelsen nedsatte et nyt restaurantudvalg bestående af:

Formand Kliving  
Klaus Engelbrecht  
Tuck Christoffersen.

Allerede 3 måneder senere var der utilfredshed med restaurationsdriften, idet en kreds af medlemmer klagede over de faste åbningstider. Det viste sig at ingen rigtig vidste noget om driften, idet det nedsatte udvalg ikke havde beskæftiget sig med restauranten, eller havde været samlet siden april.

Den nye bro er nu færdig og man overvejer at afholde en lille højtidelighed, hvor man vil invitere Kommunens havneudvalg, lodsens og bådebyggerne Rasmussen og Egholm på en lille forfriskning. Biskoptø og Tuck Christoffersen skulle organisere denne lille seance.

På bestyrelsesmødet, den 2. juli 1970, var fr. Nielsen igen inviteret og anledningen denne gang var sagen, at fr. Nielsen ikke længere ønskede at bestyre restauranten. Bestyrelsen var enige om at overtage det eksisterende varelager og, at man ville søge at videresælge det til en ny forpagter. Biskoptø oplyste at han havde været i kontakt med en fr. Lilly Debel, Strandgade 32, Vordingborg der var indforstået med at overtage driften af restauranten med kort varsel. Klaus Engelbrecht foreslog at fr. Debel medvirkede til optællingen af varelageret, idet det ville forenkle tingene. Med hensyn til bevilling og kontrakt enedes man om at kontakte hrs. Brorsen.

Bestyrelsesmødet den, 4. juli 1970 i Snekken.

Fraværende var Tuck Christoffersen.

Samtlige tilstedeværende bestyrelsesmedlemmer var enige om at Tuck Christoffersen måtte udtræde af restaurationsudvalget med øjeblikkelig varsel af hensyn til et fortsat gnidningsløst samarbejde med den nye bestyrer af restauranten, fr. Debel.

Biskoptø indtræder i restaurationsudvalget i stedet for Tuck.

Klubbens regnskaber blev godkendt på generalforsamlingen, de viste en balance på 65.112,79 kr.

Alligevel skulle kontingentet have en tak op og Klaus Engelbrecht foreslog at kontingentet blev hævet fra 50 kr. til 120 kr. pr. år for aktive medlemmer.

Kontingentet for passive medlemmer blev hævet fra 10 kr. til 20 kr. pr. år.

Kontingentforhøjelserne blev vedtaget.

---

*(Biskoptø fortsat.)*

Hvorefter der opstod nogle uvenskaber i bestyrelsen og det bredte sig til medlemmerne udenfor bestyrelsen. Det gik så galt, at man begyndte en smædekampagne og jeg husker især nogle sedler der var sat op på vinduerne ind til klublokalet, teksten lød nogenlunde således:

**Så kan det da være nok  
med den formand,  
hvornår får vi en ny?**



Tuck Christoffersen ønskede ikke genvalg på generalforsamlingen den, 24. oktober 1970. i stedet blev jeg valgt igen, altså med følgende ny bestyrelse:

Formand:

B. Biskopstø.  
Kliving

Klaus Engelbrecht.  
Tim Brorsen.  
Helmuth Jacobsen.  
E. B. Rønnest.

Efter yderligere 3 år kom der igen noget uvenskab, der blev indsamlet underskrifter imod mig, så jeg nedlagde mit hverv som formand, jeg havde fået nok på det tidspunkt.

Hans Jørgen Munk efterfulgte mig i 1973, i øvrigt omkring klubbens 50-års jubilæum, der blev ikke afholdt nogen form for fest eller markering i den anledning.

***Ja, så er vi næsten til ende i den periode hvor du herskede i klubben, kan du fortælle mig lidt om livet i klubben, hvad rørte der sig, hvilke aktiviteter stod på i den lange periode, hvor du sad for bordenden?***

Først og fremmest i forhold til klubbens hovedformål, nemlig at sejle, at lære folk at sejle, var der stor aktivitet især blandt jollesejlerne. Jeg husker især et kæmpe stævne vi arrangerede den 20. juli 1963, danmarksmesterskab for Pirat og OK-joller, med aftenfest på Borggården, stævnet skulle så samtidig tjene som 40-års jubilæumsfest. Festen kostede deltagerne 12,5 kr. eks. drikkepenge. Der blev serveret Wienerschnitzel og ostemad, og bagefter var der kammeratligt samvær og dans. Der kom kapsejlere fra nær og fjern herunder en masse fra København til dette mesterskab, hvilket omstående fakta viser.

Ser man i klubbens festskrift var der virkelig gjort noget ud af det.

Begyndende med en anonym fortæller. Man kunne gætte på at forfatteren var Morten Bredsdorff.

(Afskrift:)

*”At dansken husvant plasker til søs passer for vore unge i Vordingborg. Ved foden af den gamle borg og kirken ankrede de gamle vikinger op, når de ikke var på togt eller ude at forsvare land og rige.*

*Efter at sejlfragtskibene sang deres svanesang i tiden efter første verdenskrig blev kun skoleskibene tilbage som egentlige sejlskibe. De maleriske fiskerbåde – drivkvaserne - med deres store sejlføring er også forsvundet; i dag er der kun lystfartøjerne tilbage, og det var for at dygtiggøre udøverne af denne sunde sport, hvor man kommer i kontakt med sø og vind, at sejlklubben Snekken blev startet.*

*Bådematerialet har ændret sig siden da, kragejollerne med deres komplicerede rig er blevet afløst af hurtigere og letsejlende joller. Indenfor jollesporten har Snekken gjort en bemærkelsesværdig indsats, idet den blandt sine medlemmer havde mænd, der med dygtighed og friskt initiativ har indført flere jolletyper, som er lette at bygge.*

*Af den grund har sejlsporten fået stor tilgang af de ganske unge mennesker, som nu kan sejle kapsejlads i eentypebåde.*

*Jollesporten er en yngre gren af sejlsporten, og med den udvikling, den har fået siden den første eentype jolle, som byggedes i Vordingborg, er den blevet dominerende indenfor sejlsporten. Her hvor fortidens stærke mænd og krigere sejlede deres snekker, har jollesportens vugge i Danmark stået, og i dag sidder Snekkens piger og drenge til rors i egne joller.”*

Dertil hovedartiklen der ligesom skulle bære klubben frem, nemlig som:

Træk af ”SNEKKENS” historie i anledning af Snekkens jubilæum den 10. juli i 1963.

(Afskrift: )

*”Før sejlkлубben Snekken blev startet, sejledes der ret livligt kapsejlads ved Vordingborg, idet mange af de ved Masnedø og Orehovedoverfarten ansatte havde kragejoller, og de fleste fiskerbåde, de såkaldte drivkvaser, var med deres store sejlføring ret hurtige både i flovt vejr.*

*At sejle om kap ligger de fleste sømænd i blodet, derfor havde man også nogle gevaldige kapsejladser, hvor både, mandskab og sejlføring var frit, man sejlede efter den regel, at den største båd skulle give mindre både et minuts respit for hver fod, de var kortere.*

*Selv om der blev sejlet med liv og lyst, og sejlerne morede sig dejligt ved de afholdte kapsejladser, manglede man fastere rammer om arrangementerne.*

*Den 10. juli 1923 blev der afholdt et møde i Kirkeskovspavillionen, hvor der hurtigt blev enighed om at stifte en sejlkлуб, og maskinmester Madsen blev valgt til formand. Om navnet blev der diskuteret en del, og man enedes til sidst om navnet ”Snekken”, et navn som de fleste i dag mener var velvalgt, og sejlere landet over forbinder det med Vordingborg. Vor smukke stander –holdt i rødt og hvidt – er tegnet af kunstmaleren Helge Jensen, en yngre broder til købmand Fritjoff Jensen, der en tid var Snekkens formand og i mange år dets revisor.*

*Den 26. august 1923 afholdt ”Snekken” sin første kapsejlads efter de gældende regler med 1 minuts respit pr. fod, men allerede i september samme år gik man ind for NL-reglerne.*

*Pinsestævnet ved Fejø blev i 1927 startet af sejlkлубberne ”Vikingen” i Nykøbing F., Nakskov Sejlkлуб og ”Snekken”, Vordingborg. Senere er Næstved Sejlkлуб kommet med i arrangementet, der går på skift mellem de fire sejlkлубber. I de sidste år har man dog henlagt pinsestævnet til Kragenæs hvert andet år. ”Snekkens” nye klubhus blev bygget i 1938 og udvidet i 1945. Samtidig med bygning af det nye klubhus bekostede byen en tiltrængt og meget velkommen istandsættelse af lystbådehavnen med en ny anløbsbro, som hurtigt blev for lille, hvorfor der er sket udvidelser af bro anlægget flere gange, sidste gang i 1957, da havnen samtidig blev uddybet til 2 meter.*

Gennem klubben og dens medlemmer er følgende både- og jolletyper introduceret her i landet: Krydsfinerkutteren kaldet "Snekken", Ufa-king jollen, Piratjollen, Ok-jollen og ikke mindst Optimistjollen. "Snekken" og Piratjollen fremkom på afdøde direktør H.C. Brorsens initiativ.

"Snekken" var konstrueret af finnen Estlander og blev bygget af vandfast krydsfiner, hvilket på det tidspunkt var noget helt nyt herhjemme. Der blev i 1933 bygget 3 snekker til "Vikingen" i Nykøbing F. og 4 her. Det viste sig mod manges forventning, at krydsfineret kunne holde, og flere af bådene består endnu. Når den ikke vandt større udbredelse, skyldes det utvivlsomt, at den var 20-25 år foran sin tid.

Ufa King jollen blev introduceret af den engelske ingeniør Read, som var ansat ved ingeniørfirmaet, der byggede Storstrømsbroen, og som var et meget ivrigt medlem af klubben. Jollen er konstrueret af Ufa Fox. Der blev i 1937 bygget 6 a 8 joller i "Vikingen" Nykøbing F. og i "Snekken", og den vandt hurtig ret stor udbredelse.

Direktør H.C. Brorsen var ligeledes ophavsmand til Piratjollen – konstrueret af Carl Marhns, Tyskland – blev indført her i landet. De første 6 blev bygget i 1944. 4 i Vordingborg og 2 i Præstø.

I 1954 fremskaffede arkitekt Axel Damgaard den amerikanske tegning til Optimistjollen, og foranledigede, at de første joller her i landet blev bygget til "Snekken".

Ok-jollen blev ligeledes introduceret af "Snekken". Den er som bekendt konstrueret i 1958 af bådebygger Knud Olsen, efter tilskyndelse af arkitekt Axel Damgaard.

Jollesporten er blevet meget dominerende i antal indenfor sejlsporten, afstandene betyder ikke så meget mere, idet man ikke som for en snes år siden sejlede jollerne til og fra kapsejlsbanerne, man kører dem fra sted til sted på trailer eller på bilen.

At dyrke sejlsport er ikke ensbetydende med at sejle kapsejls, et stort antal sejlere sejler, fordi de kan lide at være i kontakt med naturen og nyder den ro og fred, man snart kun finder på søen.

Efterhånden vil flere og flere sikkert få øjnene op for de fornøjelser og glæder, man finder ombord i et fartøj, sejlede i vort dejlige farvand med de mange smukke kyster.

"Snekken"s lystbådehavn anløbes hvert år af over tusinde fartøjer fra hele landet og nabolandene, mange af disse kommer år efter år, hvilket glæder os meget, og der er fra byens og "Snekken"s side gjort meget for, at gæsterne skal føle sig godt tilpas her."

Sign. **A.G. Henriksen.**

**Det kan nævnes at dommerkomiteen så således ud:**

Driftsbestyrer A.G. Henriksen  
Købmand Knud Kjems, København  
Maskinmester Hans Jørgen Munck  
Forvalter G.P. Nielsen  
Stud. Tekn. Knud Henriksen  
Semin. Elev Peter Abraham

Der var anmeldt 57 Piratjoller til stævnet, herunder:

Lars Henriksen og Carl-Ole Nielsen i "Chow-Chow".

E. Dalgaard og Michael Iversen i "Fut"

Christian Hansen og Ib Nielsen i "Ann"

Der var tilmeldt 41 OK-joller til stævnet, herunder:

Klaus Engelbredt i "Tjok II"

Michael Brorsen i "Mik"

Svend Brorsen i "Mariane"

Dommerskibe:

Hjemmeværns-kutterne DMH 67 og DMH 5

Reserve: Sortmalet ketch.

*(Fakta fra Danmarksmesterskaberne er hentet i "Snekken"s 40-års jubilæumsskrift.)*

Vi havde bl.a. besøg fra en stor yacht club som ligger i det centrale London, **The Yacht and Motor Boat Association**, 90. Bedford Court, Greater London, Hvis nogen skulle have lyst til et genbesøg.

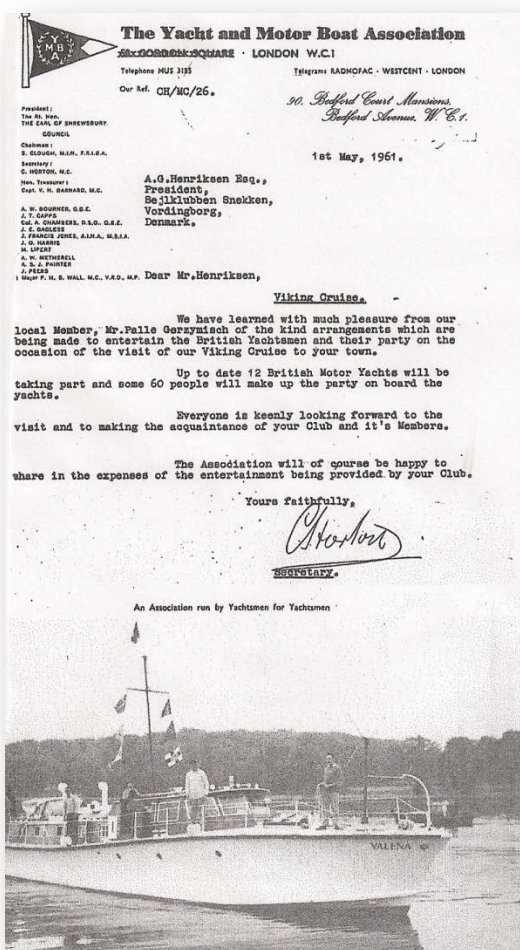
De sejlede herover til Europa og mellemlandede i Svendborg, Vordingborg og København, før de sejlede videre til Stockholm. Vi havde gjort plads til dem ved "hovedbroen" (den eneste) alle lokale både var lagt ud for svaj.

Nogle af de engelske både var ombyggede marine sloops og en del havde været med til den mirakuløse evakuering ved Dunkirk i begyndelsen af 2. verdenskrig

Morten Bredsdorff bød disse brave sejlere velkommen, på formfuldendt engelsk, stående på den lille balkon ved restauranten, det var virkelig pompøst.

***Hvorfor bød du ikke, som klubbens formand velkommen, du havde arbejdet i England et par år?***

Nej, det troede jeg ikke jeg havde nok pondus til, og det var selvfølgelig forkert.



Vi blev efterhånden en rigtig slagkraftig klub med ca. 20 – 25 kølbåde og nogenlunde det samme antal joller, det gav et medlemstal på omkring de 100 alt iberegnet.

Det gav os således kraft til at arrangere de store sejladsere som Møen Rundt først i juni måned, udtænkt som en træningssejlads til Sjælland rundt, der normalt blev sejlet omkring midsommer. Ligeledes sejladsen – også en natsejlads, Agersø Rundt i august, for at komme lidt i gang efter sommerferien, i øvrigt en sejlads der blev arrangeret i samarbejde med Sydstævnet, en sammenslutning af sejlklubber syd for Sjælland. Sejladsen begyndte ud for Femø havn kl. ca. 20.00, gik nord om Agersø og så hjem til Femø igen. Det var en ren natsejlads, fra lørdag aften, til den årle søndag morgen.

Derefter afslutning og præmieuddeling på Femø havn.

En snapsesejlads, en spæd begyndelse til de trekantbanesejladser der nu helt har overtaget Møen Rundt, Agersø Rundt og alle andre sejladsere i vort område. Der er tilsyneladende ingen der sejler om natten mere.

”Der er rent ud sagt gået Elvstrøm i den”, man tænker ikke på det sociale aspekt mere.

Vi arrangerede fællesarbejder på havnen, oprydning efter vinteren, når bådene var kommet i vandet, og oprydning efter sommeren, når bådene var kommet på land.

Der blev bygget til klubhuset, nogle køkkenfaciliteter, hvilket arbejde blev forestået af Hans Jørgen Munk og arkitekt Dalgaard.

Der blev, med meget lidt held bygget et nyt slæbested, det var ikke rigtigt dimensioneret og der var ikke taget højde for de meget vanskelige bundforhold der hersker på stedet.

I den forbindelse købte vi et nyt diesel-spil med tromle og vire, Jeg solgte det gamle håndtrukne spil til folkene nede i Kalvehave.



Det ”nye” dieselspil.

Da de kom og ville hente spillet var det pist væk, det var blevet foræret væk af nogle af klubbens bestyrelsesmedlemmer, så jeg måtte den sure rejse til Kalvehave og beklage og tilbagebetale pengene – pinligt -.

Det med bundforholdene fik vi syn for da vi ville etablere den aflæsningsplads der den dag i dag er foran klubhuset. Den skulle pælefunderes, det vidste vi godt, men vi vidste ikke, at da de rejste den første pæl op sank den 8 meter ned inden ramslaget så meget som havde rørt pælen. Dér var



tilsyneladende en gl. havbund. Nej det var blot toppen af en gammel ferskvandsmose med en dybde på 4 meter. Der har sandelig været vendt op og ned på Danmark når sådan noget kan lade sig gøre. Altså efter 12 meter kunne selve ramningen begynde. Ikke så underligt at de rafter der blev anvendt ved slæbestedet ikke kunne holde.

Vi fik BP til at etablere en tankstation for enden af bro 1, med rørledninger til land for fyldning af tanken.

Det løb ikke rigtigt rundt økonomisk, der var noget der lignede en øres avance pr. liter solgt brændstof, læg dertil, at der opstod en større lækage på en af fødeledningerne. Den udstrømmende olie forurenede ganske voldsomt og drænedes klubbekassen lige så voldsomt, jeg tror det drejede sig om ca. 80.000 kr., (Men det var længe efter min tid)

### ***Roklubben, kunne I enes med dem?***

Ja, ja, der var ingen problemer, de hørte under Vordingborg Idrætssammenslutning og var som sådan ingen privat klub som vi var. Men næsten sidst i min periode byggede roklubben nyt klubhus mod øst på havnearealet og derved blev de gamle lokaler ledige.

Vi skrev til Vordingborg kommune den 9. maj 1972 og anmodede om at vi måtte overtage lokalerne, idet vores ungdomsafdeling trængte til lokaler for at kunne udvikle sig yderligere. Ja, vi skrev også til Vordingborg Idrætssammenslutning den 22. juni 1972 og bad om de ville give os en anbefaling med på vejen.

Vordingborg d. 22/6 1972.

Til Vordingborg Idrætssammenslutning!

Da Vordingborg Roklub bygger nye lokaler og de gamle lokaler bliver ledige i sommeren 1973, har Sejlklubben "Snekken" sendt Vordingborg kommune en ansøgning om at komme i betragtning med disse lokaler.

Vi har i dag i vores ungdomsafdeling ca. 50 Optimistjollesejlere, hvoraf de 33 har egen jolle, og yderligere 15 større joller for alderen fra 15 år og op efter. Alle jollesejlere er under 25 år. Da vi ikke har noget klublokale er disse unge henvist til havnepladsen.

Vi sender en kopi af brevet, der er sendt til Borgmesteren den 9. maj 1972.

Vi håber, at Vordingborg Idrætssammenslutning vil give os en anbefaling med på vejen.

Med venlig hilsen

Optimistjolleleder

*Jytte Munk*

Optimistjolletræner

*N. J. Munk*

Formand for Sejlklubben "Snekken"

*J. J. Munk*

Det ville de gerne og de gjorde det.

### ***De to nye store broer?***

Vi fulgte jo med i dagspressen, i alle de skrivelser der var omkring motorvejsforbindelsen, der skulle anlægges mellem Sjælland Falster. Der var en del udvalg der sad og beregnede hvorledes vejføringerne skulle være, men det var helt sikkert, at man kom ikke til Falster uden at få konstrueret en eller to broer/dæmninger og se det var lige netop det mest spændende, for hvorledes kom de til at se ud, kunne vi sejle frit under dem? Alle de spørgsmål hobede sig op så vi besluttede at påvirke sagen og skrev til Trafikminister Jens Kampmann den 14. april 1972. således:

Reference: Ny breforbindelse over Storstrømmen

Til Trafikminister Jens Kampmann,  
Slotsholmsgade 10,  
København K

Hr. Trafikminister,

Med stor interesse og voksende bekymring har sejlklubben "Snekken", Vordingborg, fulgt de langvarige dreftelser om en ny broforbindelse mellem Sjælland og Falster. Folketingets principbeslutning i 1971 om at fere en ny bro i to afsnit over farvandet mellem Bakkebylle Fredskov og Farsø (og fra Farsø videre over Sortse Gab) har ikke mindsket denne bekymring hos dem, der er fortrolige med besejlingen af disse farvande, vel de skønneste og efterhånden mest besøgte her i landet.

Til belysning heraf kan anføres, at "Snekken"s lystbådehavn i Vordingborg i sommeren 1971 blev anløbet af over 1800 fremmede sejlbåde hovedsagelig udlændinge, på vej til Begestømmen og Øresunds danske og svenske havne. Et betydeligt større antal sejlbåde besejler området mellem Smålandsfarvandet og Begestømmen uden at anløbe vor havn.

Såfremt den skitserede bro mellem Sjælland og Farsø, som det er antydnet gennem pressen, ikke skulle blive gennemført med samme sejlhøjde som Storstrømsbroen og Mønbroen (Dronning Alexandrines bro), nemlig med 26 m. over søen i gennemsejlingsafagene, men som lavbro, vil en meget stor del af denne sejlads, der turistmæssig er af stadig voksende betydning, simpelthen blive spærret ude.

Dersom det kostbare "Farsøprojekt" ikke skulle blive erstattet af en både billigere og, efter vor opfattelse, mere hensigtsmæssig broplacering vest for Storstrømsbroen, må det være i alle danske og talrige udenlandske sejleres varme interesse, at en eventuel forbindelse mellem Sjælland og Farsø gennemføres som højbro af samme højde som de to nævnte ældre broer og som Farsø-Sortsebroen, der vel nødvendigvis også må have en sejlhøjde af 26. m.

Det er vort håb, at disse betragtninger måtte blive inddraget i fornyede overvejelser angående denne sag.

Vordingborg, april 1972

*Sørensen*

### ***Hvad med økonomien, hvordan kunne det hænge sammen uden pladsleje?***

Det er en rigtig god, stor og positiv ting, idet der dengang var noget der hed "Benzinrefusion" der fremkom på den måde, at Staten havde lagt skat/afgift på brændstof og samtidig bestemt at disse indtægter var tænkt anvendt til reparation og fornyelse af vejnettet. Da der imidlertid ikke er noget

vejnet at vedligeholde eller forbedre ude på vandet, skulle denne skat tilbage til sejlkubberne i forhold til klubmedlemmernes samlede forbrug af brændstof.

Der blev således hvert år indsamlet oplysninger om motorstørrelser og refusionen blev så givet forholdsmæssigt i forhold til den samlede motorstørrelse i den enkelte klub.

Vi i Vordingborg var så heldige at vi bl.a. havde et klubmedlem, direktør Jericow fra Tuborg, der havde en umanerlig stor motor i sin båd, båden blev brugt ganske lidt, nemlig frem og tilbage til Petersværft, hvor han havde sommerbolig, men den talte godt i benzinrefusionsregnskabet.

I begyndelsen af 70-erne blev det foreslået at vi skulle betale 50 kr. for sommerpladsleje, men ingen ting for vinterplads. Det var ligesom for at vende medlemmerne til at den blev ikke ved med at gå med 0- betalingen.

Det gav ballade, diskussioner, kævl og spektakler, men sådan blev det og det blev også enden på min tilstedeværelse for bordenden i klubbens bestyrelse, der skulle friske kræfter til.

## **26 m2 Spidsgatter:**

**Den ligner min båd, siger Bjarne.**



Herefter overlod jeg roret til Maskinmester Hans Jørgen Munck på klubbens generalforsamling..

---

**Samtale med Jørgen Munck på hans bopæl, Elmealle 42, Vordingborg, den 15. april 2013. og igen den 19. april 2013. Under devisen: ”Hvad skete der i sejlkлубben Snekken i din tid som formand for bestyrelsen?”. (Tilstede var også fr. Jytte Munck.)**



***Sig mig engang hvor og hvornår er du født Jørgen?***

Jeg er født den 17. januar 1930 på Nørrebro i København, Baldersgade, og Jytte er ligeledes fra Nørrebro, nærmere bestemt fra Tagensvej – med tryk på vej -.

Vi blev gift 1. januar i 1953. Vi var nemlig begge to medlemmer i Sejlklubben FREM og der løb vi ind i hinanden til et klubbal. Jeg var medlem der fra 1947 til 1952.

***Var det en god sejlkлуб?***

Sejlklubben FREM var og er stadig en rigtig god klub at være medlem af. Det er ligesom en god familie, du bliver aldrig rigtig skilt fra den, den er der altid som en form for referencepunkt og det synes jeg er en stor fordel når man i øvrigt har med klubber og klubledelse at gøre.

Jytte og jeg begyndte begge med at sejle i klubbens skoleafdeling, sejle i disse store tunge kravelbyggede både med gaffelrig og flere forsejl og endda topsejl. Vi sejlede desuden på ferietur i disse både. Et år sejlede vi en 14-dages sommertur syd om Sjælland helt over til Kolding og Lillebælt. Selv om det var primitivt, levede vi alle døgnets 24 timer sammen i de både, det var ikke luxuriøst, men vi kom hinanden ved, som man siger.

På den nævnte sommertur lå vi en nat over ved Snekkens bro i Vordingborg, der fik vi begge et rigtigt godt indtryk af byen, havnen og klubben, selvfølgelig uden at ane, at det var der vi skulle tilbringe de fleste fritimer resten af vores liv.

***Hvornår og hvorfor kom du til Vordingborg?***

Jeg er uddannet maskinmester og jeg ønskede at tage den elektriske overbygning på den uddannelse. Dertil hørte, at man skulle i praktik og jeg fik således en praktikplads på Masnedøværket.

Der gik ikke lang tid før jeg fik tilbudt en 3.- maskinmester-stilling på Masnedøværket, så jeg flyttede permanent til Vordingborg 1. april 1952. Jytte fulgte med i foråret 1953.

***Hvad sejlede du i da du kom hened?***

Jeg sejlede Piratjolle og piratjollesejlerne hjalp mig ind i sejlkлубben Snekken. Især er jeg megen tak skyldig til arkitekt Axel Damgaard Olsen. Axel og jeg sejlede piratjolle sammen og i øvrigt har han tegnet det hus vi sidder i netop nu.

Senere fik jeg min egen OK-jolle, den byggede jeg selv medio 50-erne. Det var en ganske populær båd her i Vordingborg, dels solgte Vordingborg Trælasthandel A/S byggesæt til disse joller, dels var der en 8-10 stykker under bygning sidst i 50-erne, så der blev sejlet på livet løs.

***Surfede du også? Jeg har hørt at du surfede ovre omkring Oringepynten således, at I kunne stå af når det passede jer.***

Vi var mange der surfede og surferne hørte under ungdomsafdelingen i sejlklubben Snekken og jeg var vist nok sådan en slags instruktør for dem.

Der var i hvert fald 3 af de unge mennesker der var virkeligt gode surfere, en af dem er senere blevet verdensmester.

En anden af de dygtige surfere var Johan Elkjær. Til ham knytter der sig en lille sjov historie: Mange år efter at han havde forladt surf-klubben i Vordingborg fik jeg et brev fra ham. Det viste sig at Johan Elkjær var rejst på stop til de Canariske øer og der fik han en tjans på en sejlbåd der skulle til Caribien.

Brevet er skrevet på en nattevagt på Atlanterhavet, under myriader af stjerner, og i et øjeblik hvor hjemlængslen og ensomheden stak sit grimme hoved frem. Der opstod pludselig spørgsmålet: "Hvad laver jeg her?" Og svaret: "Åh jo, det er også ham Jørgen fra Vordingborg der lokkede mig ud i en optimistjolle for mange år siden."

Sådan noget varmer.

***Du havde også med de unge mennesker at gøre?***

Vi, Bjarne Biskopstø og jeg, arbejdede ihærdigt med optimistjollesejlerne uge efter uge i sommerhalvåret i vel 13-15 år. Ja, jeg har også undervist din søn, Ravn, det var Lars, ikke?

***Hvad skete der ellers i din periode som formand?***

Jeg blev valgt ind som formand i 1973 som afløser for Bjarne Biskopstø, jeg havde i øvrigt siddet i hans bestyrelse i mange år, så det var ikke helt nyt. Her begyndte så nogle meget travle og spændende år, for noget af det første vi skulle håndtere var Vordingborg kommunes ønske om at få lavet en havneaftale mellem sejlklubben Snekken og kommunen.

Det var som udgangspunkt ikke så ligetil af tre helt indlysende grunde. For det første var vi jo slet ikke vant til at kommunen blandede sig i vores gøren og laden. For det andet vidste vi jo godt at kommunens ønske bundede i, at man gerne ville have økonomisk styr på havnen, det var trods alt deres havn. For det tredje var der ikke, og der havde aldrig hersket de varmeste følelser mellem sejlklubben Snekken og det kommunalpolitiske flertal, respekten for hinanden kunne ligge på et lille sted, og var formentlig en reminiscens fra "gamle dage", hvor de rige sejlede og de fattige så på, man havde ikke rigtigt fulgt med i tidernes skiften.

Alligevel var vi jo nødt til at indgå med fuld styrke i de forhandlinger der skulle føre frem til en gensidig aftale, altså en aftale der sikrede sejlklubben Snekken en havn at være i, og et ønske fra kommunen om, at de kom til at betale så lidt for drift og administration af anlæggene som overhovedet muligt.

Det væsentligste møde med kommunen i min tid var mødet i Teknisk forvaltning, den 12. marts 1973, på Rådhuset.

(Afskrift af et gulnet referat der ikke lader sig scanne.)

*Vordingborg kommune havde indkaldt til mødet, der var af orienterende karakter. Der blev ikke truffet beslutninger eller indgået aftaler.*

*For Vordingborg kommune deltog:*

Borgmesteren.  
Viceborgmester B. Lundgaard.  
Redaktør Verner Jensen.  
Kommunaldirektør A. Nørgaard.  
Stadsingeniør F. H. Otterstrøm.

Og for Snekken:

J. Munck  
J. Stage.  
F. Schultz.

Samt for idrætssammenslutningen stadsgartner M. Klintø.

Borgmesteren bød velkommen og oplyste, at man havde indbudt til mødet for at få et indtryk af, hvorledes sejlklubben ser på forskellige problemer i og omkring Nordhavnen.

Det gamle ro-klubhus.

Vi har tidligere skriftligt fået tilbudt den nederste etage, og stadsingeniøren spurgte, om vi også var interesserede i 1. salen, hvilket vi bekræftede. J.M. forklarede betydningen af at få et sted, hvor de unge sejlere kunne bygge, klargøre og opbevare både, og hvor man kunne give dem den nødvendige instruktion.

Stadsingeniøren spurgte, om vi ville forrente kommunens købspris med en rimelig procent. Det trak vi lidt på, og der var vist nok heller ingen, der havde ventet, at vi skulle sige ja. I hvert fald sluttede vi med at tilbyde, at vi til gengæld for benyttelsen ville påtage os almindelig forebyggende vedligeholdelse indvendig og udvendig. Desuden skal der erlægges en symbolsk leje.

Regnskab over havnepenge.

Stadsingeniøren påtalte skarpt, at sejlklubben til trods for, at havneudvalget kun havde givet tilsagn om at ville betale halvdelen af renovationen, alligevel førte 75 % af renovationen på bro regnskabet.

Desuden ankedes der over:

At det ikke med tilstrækkelig tydelighed fremgår, hvad der er betalt i afdrag, og hvad der er tilskrevet i renter.

At det derfor ikke er muligt at følge restgældens bevægelse fra år til år.

Til bemærkningen om renovationen kunne vi kun svare, at vi var indforstået med, at det ikke skulle gentage sig, for så vidt angår regnskabsopstillingen måtte vi indrømme, at heller ingen af os kunne tyde den, og vi lovede at søge forholdet forbedret.

Bådepladser:

I forbindelse med vinteroptagningen i 1972 havde udvalget anmodet om at få oplyst navne på udenbys bådejere. Biskoptø havde tilsendt fortegnelse indeholdende navne på 21 udenbys medlemmer, hvor nogle dog ikke havde bådeplads, hvorefter listen kunne barberes ned til 15 udenbys bådejere.

På grund af den senere tids akutte pladsmangel sendte vi den 20. februar 1973 forslag til "Regler for fordeling af bådepladser" til havneudvalget, som dels skulle tilsikre en retfærdig behandling af ansøgere og dels forsøge at "redde" vore nuværende medlemmer med bopæl udenfor kommunen. Dette forsøg havde stadsingeniøren åbenbart gennemskuet, for han henholdt sig til de eksisterende "Ordensregler for lystbådehavnen", hvorefter medlemmer med fast bopæl i Vordingborg kommune har fortrinsret til bådeplads, hvilket han tolkede således, at hvis en beboer i Vordingborg ansøgte

om plads, og der ikke var ledige pladser, måtte et udenbys medlem afgive sin plads. Vi protesterede kraftigt mod denne fortolkning og anførte, at det var umuligt at drive foreningsarbejde på dette grundlag. De øvrige kommunale repræsentanter lod i øvrigt ikke til at være ganske på linie med stadsingeniøren i hans synspunkt.

Vi oplyste, at vi var begyndt at afslå ansøgninger fra udenbys bådejere og erklærede os – i det mindste stiltiende - indforstået med at fortsætte denne linie.

Stage lovede at fremsende plan over broen med navn ved hver fast plads.

#### Havneudvidelse og indretning af toiletter og baderum.

Vi fik forelagt de indtil nu udarbejdede skitser og planer for Nordhavnens fremtid. En udvidelse med ca. 300 nye pladser anslås at ville koste ca. 1,7 mill. Kroner eller ca. 6.000 kr. pr. plads. Skal disse forrentes og afskrives med 15 %, betyder det en årlig afgift på ca. 900 kr. pr båd. Hvis man regner de nuværende pladser med, bliver det ca. 700 kr. pr. plads om året. Man kunne også tænke sig et indskud på de nævnte 6.000 kr. – eller inkl. de nuværende pladser – ca. 5.000 kr.

Vi påpegede, at det nok ville være vanskeligt at skabe forståelse hos nuværende, måske mangeårige, medlemmer for, at de nu pludselig skulle af med et ret stort indskud, hvorimod nye medlemmer naturligvis måtte acceptere de givne betingelser, hvis de ønskede at få bådplads. Vi gjorde desuden gældende, at indretning af toiletter og baderum for fremmede sejlere måtte være en turistmæssig og dermed en kommunal foranstaltning, som det ikke var rimeligt at belaste de lokale sejlere med.

Klintø kunne heller ikke indse, hvorfor udgiften til parkeringspladser skulle indregnes, når man andre steder i kommunen oprettede parkeringspladser uden at kræve betaling af brugerne.

Der blev talt om Muncks skitse til udvidelse af ”Snekken”s klubhus med et nyt køkken, og Verner Jensen foreslog, at vi samtidigt byggede toilet- og baderum og udlejede dem til kommunen, f.eks. for en 15-årig periode.

Det nuværende ”soppebassin” vil snart blive fyldt op, og vi fik tilladelse til som erstatning for de jollepladser, der går tabt, at udlægge vores pontonbro i nærheden af den røde tjørn. Ingen af os havde mod til at bede om at få den ændret til en fast bro.

Vi spurgte, om vi kunne få tilladelse til at bygge en af de projekterede broer på samme vilkår som den sidste udvidelse, men stadsingeniøren mente, at den nuværende aftale var misligholdt fra vor side i en sådan grad, at han ikke ville anbefale en gentagelse. Han nævnede bl.a., at vi havde ladet el og vand etablere på broerne uden at indhente tilladelse, hvilket vi måtte erkende burde være sket. Havnepenge blev diskuteret og der var enighed om, at de nok kunne trænge til en justering. Direkte adspurgt nævnede vi, at en endagstakst måtte være lettere at administrere end den nuværende tredagesregel.

Til slut opfordrede man os til at gå hjem og tænke over de ting, vi havde talt om, og eventuelt fremkomme med forslag og synspunkter.

#### Konklusion.

Det er mit indtryk, at kommunen endnu ikke ved, hvad den i grunden vil med Nordhavnen. Jeg tror desuden, at et udspil fra sejlklubbens side vil være velkommen, især hvis det indeholder motiveringer for udbygningstakt og endelig størrelse. Vi bør nok også udtale os om finansieringen, og jeg tror ikke, at der blandt deltagerne fra ”Snekken” var nogen tvivl om, at vi fremover kommer til at betale, hvad det koster.

Stadsingeniøren gav som nævnt udtryk for utilfredshed med vor forvaltning af den nuværende broudvidelsesaftale, og det er naturligvis pinligt at skulle inkassere sådanne bemærkninger. Jeg vil



*dog trods alt mene, at hvis vi kommer med et virkeligt fornuftigt oplæg til en etapevis udbygning og under hånden giver udtryk for vor vilje til at holde indgåede aftaler, skulle der være mulighed for at bygge en ny bro på samme betingelser, som det skete sidst.*

*Det kan måske af det foregående se ud, som om parterne stod meget skarpt overfor hinanden. Det skyldes imidlertid kun, at jeg har ment særligt at måtte fremhæve de punkter, hvorpå vi blev kritiseret, eller hvor der var uenighed.*

*Ellers må man vist sige, at mødet fandt sted i det, der i udenrigspolitisk terminologi beskrives som "en venskabelig atmosfære". Vi blev i hvert fald beværtet med kaffe og basser og budt på cigarer. Det var mit indtryk, at en del af de emner, vi havde berørt – i hvert fald roklubhuset og sikkert også pladsfordelingen – ville blive behandlet på havneudvalgsmødet den 14. marts 1973.*

*Ref.*

*F. Sol.*

### **Hvordan var din bestyrelse sat sammen?**

Der var utroligt mange sejlerkammerater der ønskede at være med i min ledelse af klubben og det kom til at se nogenlunde sådan ud:

(NB: Årstal fortæller hvilket år vedkommende er valgt ind i klubbens ledelse.)

#### Formand:

Hans Jørgen Munck

#### Næstformand:

Johs. Stage

#### Kasserer:

Fritz Schultz. 1976 Johs. Palsgart.

#### Sekretær:

Jørgen Andreasen

#### Bestyrelsesmedlemmer:

P.J. Jacobsen

Byron Hulsart 1976 Kaj Worsaae.

Palle Lindberg 1976 udgår.

Helmuth Jacobsen 1976 udgår.

Bent Elkjær 1976 udgår.

Carl- Ole Nielsen

#### Tilsynsførende med klubhuset:

Carl-Ole Nielsen.

#### Bådepladser i havnen:

Johs. Stage.

#### Bådepladser på land:

Hans Jørgen Munck.

#### Ophalergrej:

Carl-Ole Nielsen.

#### Redaktion af klubblad:

1976 Kjeld Gerdrup.

Hans Jørgen Munck.1976 udgår.  
Jørgen Andreasen.  
Carl-Ole Nielsen.1976 udgår.  
1976 Flemming Andersen.

Restaurationsudvalg:

Jørgen Andreasen.  
Johs. Stage.  
Fritz Schultz. 1976 udgår.  
Johs. Palsgart  
Carl Erik Madsen.

Festudvalg:

Johs. Stage.  
Jørgen Andreasen. 1976 udgår.  
1976 Gunnar Nielsen.  
1976 Leo Lønberg.

Udvalg for havnen:

1976 John Nielsen.  
1976 Hans Jørgen Munck.  
1976 P. Kliving.  
1976 P.E. Jacobsen.

Ungdomsudvalg:

Jytte Munck. 1976 udgår.  
Hans Jørgen Munck.  
1976 Byron Hulsart.  
1976 Jacob Engelbredt.

Udvalg for klubhus:

1976 Carl-Ole Nielsen.  
1976 Kjeld Eriksen.  
1976 Erik Borchmann.  
1976 Tage Larsen.  
1976 G.P.Nielsen.

Kapsejladsudvalg:

1976 Carl-Ole Nielsen.  
1976 Kai Worsaae.  
1976 Kjeld Gerdrup.  
1976 B. Biskoptø.  
1976 Gert Jensen.

En af de bedste forhandlere vi havde i vores kreds var klubbens kasserer, Fritz Schultz, han var i øvrigt embedsmand i kommunen og kunne alle knebene eller kendte til de forhandlingsteknikker der blev anvendt, ja, og så kendte han naturligvis sine kollegaer i kommunen..

Pludseligt under forhandlingerne stillede kommunen krav om at sejlere der boede udenfor Vordingborg kommunes grænser ikke kunne få plads i havnen, jeg fortæller denne lille detalje netop til dig Ravn, for du var jo en af dem der stod for at blive hældt ud.

Så vidt jeg forstod, var du rigtig gode venner med Fritz så han gik i brechen for jer udenbys sejlere og enden på det blev, at I blev opført på en særskilt liste, således at I og kun I kunne få plads som udenbys boende sejlere, men så skulle i også betale indskud med det samme..

Frits Schultz's hovedargument var, at I var fuldgyldige medlemmer af sejlklubben Snekken og at man der ikke skelnede det ene medlem fra det andet ved deres bopæl, hårfarve eller politisk observans.

Sådan blev det. Derefter var det vores opgave fra bestyrelsen at banke ind i hovederne på klubbens medlemmer, at nu skulle der altså betales ved kasse 1, såfremt man ville have havneplads i Vordingborg, det tog dog nogle år inden det var helt implementeret.

### ***Hvordan med vedtægter i din tid?***

Vore vedtægter var skrevet og revideret midt i 1960erne, da Bjarne Biskoptø var formand. Vi ændrede dem den 30. oktober 1974 underskrevet H.J. Munck, fmd..

Vordingborg, den 21. februar 1977

Aftale mellem Vordingborg kommunes havneudvalg  
og  
Sejlkлубben "Snekken" Vordingborg.

om benyttelse af en del af Vordingborg Nordhavn.

I. Ejerforhold og udbygning.

- a) Vordingborg kommune ejer, udbygger og bekoster bassiner, broer, bolværker samt landarealer.  
Sejlkлубben Snekken ejer udbygger og bekoster ophalergrej på land, masteopbevaringsfaciliteter samt klubhus.
- b) Aftalen gælder nuværende og kommende områder i Vordingborg Nordhavn beregnet for fritidsbåde, begrænset mod vest af bådebyggeriet og mod øst af roklubben.  
(Sejlkлубben Snekken respekterer aftaler mellem Kong Volmers Søtrop og Vordingborg kommunes havneudvalg, med hensyn til Søtroppens pladsbehov på land og i vandet).
- c) Udbygning sker så vidt muligt i takt med aktuelle og skønnede fremtidige behov, og antallet af bådepladser i vand tilstræbes at stå i et rimeligt forhold til pladser på land.

II. Vedligeholdelse.

- a) Vordingborg kommune vedligeholder broer, bassiner, bolværker samt landarealer.
- b) Sejlkлубben Snekken vedligeholder ophalergrej på land, masteopbevaringsfaciliteter og klubhus.
- c) Sejlkлубben Snekken sørger for orden og ryddelighed på land og ved broer i brugsperioden.

III. Administration af pladserne.

- a) Sejlkлубben fordeler pladser i vand og på land.
- b) Fordelingen af pladserne i vandet og på land sker i henhold til et sæt pladsfordelingsregler, der fremgår af bilag 1.
- c) For det område Sejlkлубben Snekken administrerer, kræves det, at de pågældende pladsbrugere er medlem af Snekken. Dette gælder dog ikke for BP, Kong Volmers Søtrop, samt gæstesejlere.

IV. Økonomien.

- a) Som grundlag for de afgifter, der iflg denne aftale skal betales til Vordingborg kommune, lægges fartøjernes:  
Største længde x største bredde (bådareal).
- b) Som betaling for en sommerplads ved broer eller bolværk betales:  
20 kr. pr. m<sup>2</sup> årligt.  
Som betaling for sommerplads ved bølge eller på land betales:  
10 kr. pr. m<sup>2</sup> årligt.

som betaling for en vinterplads til lands eller vands betales:

10 kr pr. m2 årligt.

De årlige afgifter er fastsat på grundlag af byggeindex 228 pr. oktober 1976 og reguleres hvert år i forhold til byggeindex pr. oktober i året forud for opkrævningstidspunktet.

- c For en ny bådplads ved bro eller bolværk betales et indskud på 300 kr. pr. m2. Dette indskud er fastsat på grundlag af byggeindex 228 pr. oktober 1976 og reguleres hver gang der er foretaget en udvidelse i havnen, der forøger antallet af bådpladser. Reguleringen foretages i forhold til byggeindex pr. oktober i året forud for opkrævningstidspunktet.

Betalt indskud, der ikke indexreguleres, tilbagebetales, når en båd-ejer opgiver sin plads. Indskuddet reguleres iøvrigt op eller ned, når en bådejer anskaffer sig en båd, som har en anden størrelse end den hidtil ejede.

Betaling af indskud omfatter hele det af denne aftale omfattede område.

#### V Gæsteafgifter.

Gæsteafgifter opkræves af Sejlklubben Snekken i hele Nordhavnen i h.t. pladsfordelingsreglernes pkt. 5.

Beløbet fordeles således:

- 1/4 af bruttobeløbet tilfalder Vordingborg kommune
- 3/4 af bruttobeløbet
  - a) lønnet opkræver
  - b) udgifter til renovation i gæsteperioden.
  - c) Forbrug af vand og el på broerne.

eventuelt overskud herefter deles forholdsmæssigt, efter de opkrævede beløb på de respektive områder, mellem:

Snekken - bådebyggeriet og Strandjagtforeningen.

I gæsteperioden (1/6 til 31/8) påhviler det Snekken at sørge for renovation til gæstesejlerne i forsvarligt omfang.

#### VI. Aftalens ikrafttræden, opsigelse m.m.

Ikrafttræden: nærværende aftale træder i kraft hvad angår:

- a) Årlige afgifter: den 1/10-1978.
- b) Indskud: betaling af indskud for en ny bådplads eller regulering af en "gammel" finder sted 1/10-1978 (med pladsfordelingen for sommeren 1979), eller såfremt det tidlige re etableres nye broer, fra den sommer, hvor de første gang kan tages i brug.
- c) gæsteafgifter: den 1/4-1977.
- d) pladsfordelingsregler: den 1/4-1977.

Opsigelse: nærværende aftale kan opsiges med 6 mdrs. varsel til en 1/10 eller 1/4.

Vordingborg den 5/3-1977  
For sejlklubben Snekken

*Nana Jørgen Christensen*

For Vordingborg byråds havneudvalg,

*Christensen*

Nå, men vi fik altså en havneaftale igennem med Vordingborg kommune.

***Det var jo komplicerede ting der efterhånden var på dagsordenen, hvordan kommunikerede du med medlemmerne af din klub?***

Vi måtte jo finde på noget, så i 1975 udkom det første nummer af Snekkens medlemsblad, det der senere blev til Pæleormen, bladet præsenterede sig som:

# Så Sejler Vi

Sejlkлубben Snekken Vordingborg.

Altså **SSV** som den populære forkortelse er og som kan læses på de fleste hjemmehørende både i Vordingborg.

Bladet præsenterer sig i øvrigt således: (direkte afskrift)

*”Ja, så er jeg her, sejlkлубben Snekkens nye medlemsblad:*

*Nu må vi se hvor gammel jeg bliver og lad det være sagt straks – dette afhænger for en stor del af jer medlemmer.*

*Dersom I ikke ”fodrer” mig, ja, så sygner jeg sikkert hen og afgår ved en stille bladdød.*

*Selv har jeg mægtig mod på bladlivet og håber at jeg bliver fodret så meget, at det bliver svært at holde den slanke linie. Jeg ved, at bestyrelsen er meget optaget af min ”fødsel” og har ment at måtte have mig som bindeled mellem sig og medlemmerne, fordi et medlemsblad medvirker til at styrke det nærdemokrati, som er fundamentalt for trivsel og velbefindende i SNEKKEN.*

*Informationen og debatten, som er min væsentligste opgave, håber bestyrelsen samtidig vil medvirke til at styrke det enkelte medlems fornemmelse af en god sejlkлуб, hvor det bærende er fællesskabet.*

*Dette især i en tid, hvor tunge skyer trækker op i horisonten for vores fælles fritidsinteresse.*

*Med disse ord skal jeg hilse Snekkens medlemmer et rigtigt godt Nytår 1975 fra bestyrelsen.”*

Det var planen at bladet skulle udkomme i marts, juni, september og december.

Et skattet medlem af klubben, Seminarieførstander Morten Bredsdorff skrev den første artikel i bladet således: (direkte afskrift)

”Vort sommerhav  
Sejlertanker ved vintertide.  
”Hvor kort en sommer har vort høje nord!  
Og dog bestandigt sommerens navn jo høres:  
Til sommer rejser vi og går ombord –  
Til sommer vore planer skal udføres!”

”Sang en digter for over hundrede år siden. Og sådan føler vi sejlere det stadig, ikke mindst i sure og kolde vintermåneder. Selv mindes jeg den frydefulde forårsdag, når vi smed en rødglødende sten fra komfuret i en gammel spand kultjære for så, når varmen var boblet af, at tjære vor gamle lodsbåd, som havde overvintret med kølen i vejret.

Den havde far købt af den gamle hvidskæggede havnefoged Kronika i Roskilde og han var selv med på den første sejltur, da vi strakte sprydsejlet og rullede fokken ud. Men de to første somre fik vi kun lov til at rigge fok og topsejlet på en hjemmelavet granmast for at få lært at sejle ordentlig. I østenvinden gik det strygende ud fra land, men da den gamle brede båd ikke ville gå meget mere end halvvind med den sejlføring, kunne det vare tre- fire timer at krydse hjem.

Så sejlede man en sommerdag over den store bredning til Østskoven, forbi alle de mange kvaser fra Jyllinge, som lå med alle 5 sejl bakkede og drev med vod udspændt mellem bovspryd og hækbom, et malerisk syn, nu helt forsvundet!

Næste år lå vi natten over under storsejlet i Lynæs. Og i den årle morgen gled vi for en blid NV ind fra Kattegat over den store Issefjordsbredning – for drenge et helt verdenshav – ned til Orø for at udforske denne fjerne ø i sydhavet.

Indtil man med et par kammerater var så befarne, at man vovede sig ud af de lange fjorde og søgte til endnu fjernere horisonter, Samsø eller Kullen. Der var jo plads nok den gang, ikke blot på havet, men sandelig også i havnene. Lige meget når man kom ind, altid fandt man en hyggelig plads, i en krog eller langs en fiskerbåd, undertiden blev man jaget op ved solopgang, men så var dagen jo blot så meget længere, og dengang var det jo næsten altid sommer. Så bare op og af sted!

Hvor mange sommerglæder har vi sejlere ikke at takke de danske farvande for! Og selv om skuderne i dag er blevet store og flotte og især mangfoldige, at vi ældre snart ikke kan følge med mere, kan vi glæde os af hjertet over de mange både helt nede fra optimistjollerne og opefter. Ikke mindst over de små sejleres dygtighed og snilde.

Vi må hjælpe dem med at holde vore farvande rene, rense vore strande, udbedre vore havne. Og især med at bekæmpe de cementkolde miljø-ødelæggere, der splitter landet med betonstriber og spærrer vandet med dårligt planlagte broer.”

”Vi har et sommerhav,  
som ikke mange lande  
har magen til.  
Hold nu stand,  
du eftermand!  
Og lad det ej fordærve”

Som der står på et fynsk fiskerhus.”

Morten Bredsdorff.

Bladet muliggjorde også at klubbens medlemmer der, for første gang kunne se, hvem der egentlig sad i klubbens bestyrelse eller styrelser. For første gang kunne bestyrelsen få sine tanker og beslutninger ud til klubmedlemmerne.

***Vanddybden er p.t. det store spørgsmål, og der uddybes lige nu til omkring 2 m dybde imellem broerne 1,2 og 3.. Hvordan var vanddybden i din tid som formand?***

Vi fik foranlediget at havnen blev uddybet i foråret 1977. Der blev lagt rørledninger fra gravemaskinen over til lossepladsen på Oringepynten mod syd. Ved den manøvre blev det konstateret at der lå og stadig ligger nogle vikingskibsrester yderst under bro 1, samt rester af en vikingepælespærring fra sydsiden af havneløbet og over mod Oringepynten. Det gav selvfølgelig nogle komplikationer og gør det i øvrigt stadig, idet der er forskellige opfattelser af hvad der er vigtigst, gamle sunkne næsten formuldede vikingskibe eller moderne fritidsfartøjer.

Men disse effekter opfattes som Danefæ og skal undersøges og i stor udstrækning bevares.

Den undersøgelse skal foretages af Nationalmuseet, Skibshistorisk Laboratorium,

Vikingskibshallerne i Roskilde. Vordingborg kommune skal betale undersøgelsen, hvad enten de vil eller ej.

Det fremgik med al mulig tydelighed af et avisnotat af 4. august 1978:

*”Jeg synes det virker urimeligt, at kommunen skal betale for noget som vi aldrig har set, og som vi måske heller aldrig kommer til at se – men på den anden side er behovet for udvidelse af bådebroerne i lystbådehavnen stort.*

*Det var borgmester Børge Lundsgaards åbenhjertige mening om tingene, da han i sin egenskab af havneudvalgsformand på byrådsmødet forleden forelagde en ansøgning om 72.000 kr. til undersøgelsen af de historiske skibsvrag, der er opdaget i Nordhavnen.*

*Broadvidelselsplanerne kan ikke komme videre, før Nationalmuseet og Skibshistorisk Laboratorium har haft lejlighed til at undersøge vrage – og det skal kommunen altså betale for.*

*Pengene blev bevilliget, og undersøgelsen ventes at finde sted i november/december måned, således at der skulle foreligge en rapport inden udgangen af januar 1979”.*

***Hvordan med klubhus og restaurationen?***

Den 1. december 1976 havde klubbens bestyrelse indkaldt til ekstraordinær generalforsamling for derved at få medlemmernes opbakning til blandt andet det, at der skulle investeres i nye toiletter for at fastholde restaurantvirksomheden på havnen.

Det oprindelige grundlag var vel det brev som restauratør Vagn Nielsen havde modtaget fra Levnedsmiddelkontoret i Næstved kommune dateret 3. april 1975, hvor vi fik et år til at bringe tingene i orden på, og samtidigt fik vi at vide at godkendelsen kunne tages op til fornyet overvejelse efter 5 år, så vi havde bare at opføre os ordentligt.





NÆSTVED KOMMUNE  
Levnedsmiddelkontrol  
FARIMAGSVEJ 16 4700 NÆSTVED  
Tlf. (03) 72 41 56  
Ekspeditionsid: Kl. 8-16  
Lørdag: Kl. 9-11

Stadsdyrlægen

Journal nr. Lv 11 / 75

Hr. restauratør Vagn Nielsen  
"Snekken"  
Nordhavn  
4760 Vordingborg.

FOTOKOPI

Ved en d. 1/4-75 foretagen inspektion af lokalerne beliggende  
..... "Snekken", Nordhavn (restauratør Vagn Nielsen).....  
konstateredes, at lokalerne kan godkendes i henhold til bestemmelserne  
i miljøministeriets bekendtgørelse nr. 369 af 27. juni 1974 om detail-  
forhandling, herunder servering m.m. af levnedsmidler.

Godkendelsen kan tages op til fornyet overvejelse efter 5 år.

Ved ejerskifte, væsentlig ombygning eller udvidelse, ændringer ved-  
rørende hygiejniske forhold samt ændring af varesortiment skal fornyet  
godkendelse indhentes.

Der meddeles dispensation for personaletolet indtil 1/4-1976.

Næstved d. 3/4-75.

*P. Pedersen*  
stadsdyrlæge

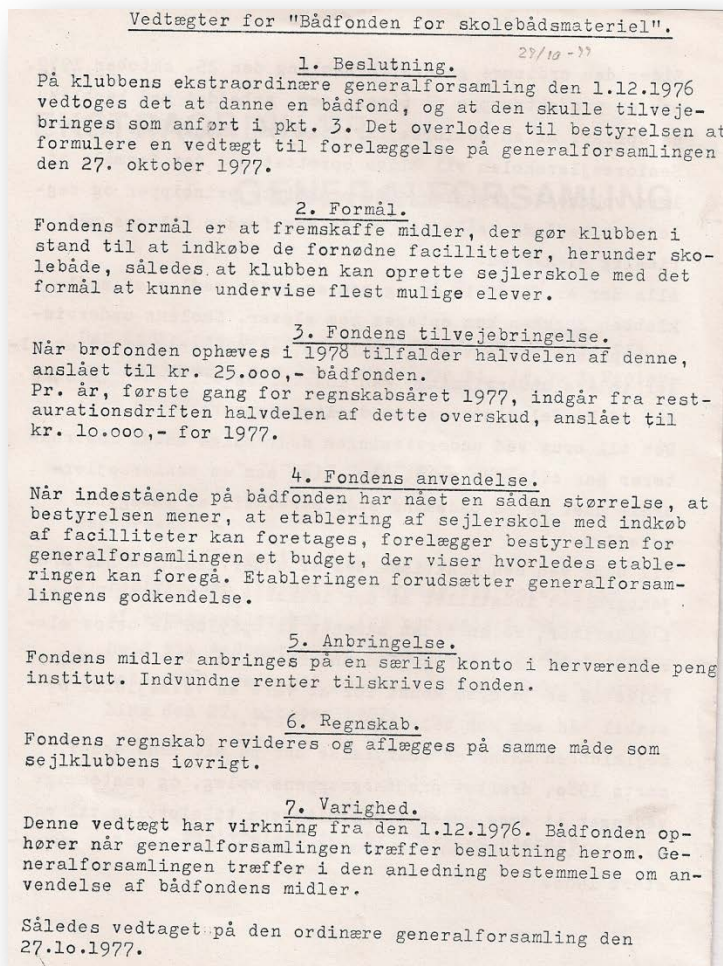
Der var samtidigt forhandlet en forpagtningsaftale på plads med restauratøren, der indebar en omsætningsbestemt leje af lokaliteterne.

Vi havde travlt i den periode, det hele viklede sig ind i hinanden og blev sådan et spind, hvor det ene led var afhængig af, at de andre led fungerede. Nedlagde man f.eks. udlejningen af restauranten manglede man forrentningen af de investeringer der var foretaget, eller brofonden måtte nedlægges. Ja, bølgerne gik højt i klubben, der var så mange meninger om tingene, meninger der strittede i alle retninger.

Det var rigtig godt at vi havde Jørgen Andreasen og Fritz Schultz til at holde fakta op for øjnene af klubbens medlemmer.

Vi arbejdede ihærdigt på at få en fond op at stå således, at vi med tiden kunne etablere nogen undervisning af sejlere og ikke bare ungdomssejlere.

Pkt. 5 under generalforsamlingen blev vedtaget og vi etablerede en "Bådfond for Skolemateriel" med følgende vedtægter:



Vi havde nogle ret heftige drøftelser i bestyrelsen omkring ønskerne om etablering af nye toiletter i restauranten, en sag til ca. 100.000 kr. selv om der indgik en del klubarbejde i projektet. De gamle toiletter i stueetagen var blevet utidssvarende, man skulle bl.a. på trapper for at benytte dem. Sundhedsmyndighederne kunne ikke godkende de eksisterende toiletforhold og vi var mindst et år bagefter sundhedsmyndighedernes tidsmæssige krav. Vi fik generalforsamlingens godkendelse af vore planer.

H.S. Munck

Vedtagter for  
"BÅDFONDEN FOR SKOLEBÅDSMATERIEL"

1. beslutning

På klubbens ekstraordinære generalforsamling den 1.12.1976 vedtoges det at danne en bådfond, og at den skulle tilvejebringes som anført i pkt. 3. Det overlodes til bestyrelsen at formulere en vedtægt til forelæggelse på generalforsamlingen den 27. okt. 1977.

2. formål

Fondens formål er at fremskaffe midler, der gør klubben i stand til at indkøbe de fornødne faciliteter, herunder skolebåde, således at klubben kan oprette sejlerskole med det formål at kunne undervise flest mulige elever.

3. fondens tilvejebringelse

Når brofonden ophæves i 1978 tilfalder halvdelen af denne, anslået til kr. 25.000,- bådfonden. Pr. år, første gang for regnskabsåret 1977 indgår fra restaurationsdriften halvdelen af dette overskud, anslået til kr. 10.000,- for 1977.

4. fondens anvendelse

Når indstående på bådfonden har nået en sådan størrelse, at bestyrelsen mener, at etablering af sejlerskole med indkøb af faciliteter kan foretages, forelægger bestyrelsen for generalforsamlingen et budget, der viser hvorledes etableringen kan foregå. Etableringen forudsætter generalforsamlingens godkendelse.

5. anbringelse

Fondens midler anbringes på særlig konto i henværende pengeinstitutt. Indvundne renter tilskrives fonden.

6. regnskab

Fondens regnskab revideres og aflægges på samme måde som sejlklubbenes løvrigt.

7. varighed

Denne vedtægt har virkning fra den 1.12. 1976. Bådfonden ophører når generalforsamlingen træffer beslutning herom. Generalforsamlingen træffer i den anledning bestemmelse om anvendelse af bådfondens midler.

Således vedtaget på den ordinære  
generalforsamling d. 27.10.1977

Jeg arbejdede sammen med arkitekt Dalgaard på dette projekt.

***Omstændighederne omkring din afgang sidst på året 1977, hvordan var de?***

Jo, vi havde en ordinær generalforsamling den 27. oktober 1977 i klubhuset, hvor der kun var mødt omkring 30 af klubbens medlemmer. Der holdt jeg det vi kaldte "Formandens Beretning" hvor jeg bl.a. fremførte: ( " - " )

(delvis afskrift, idet referatet er så gulnet at det ikke kan scannes)

"Her var valg af formand som pkt. 5 på dagsordenen"

Men først:

Redegjorde jeg for byggeriet af personaletoaletter til restauranten. Byggeriet havde holdt tidsplanen og den økonomiske ramme var ikke blevet overskredet."

Derefter en omtale af de forskellige udvalgsarbejder og herunder en dyb beklagelse over at ungdomsarbejdet var gået helt i stå, en konstatering af at havneaftalen var færdigforhandlet med kommunen, men endnu ikke nået ud til medlemmerne.

Jeg havde lagt mærke til at så mange både lå stille i havnen, at der ikke blev sejlet meget og det ærgrede mig, idet der var så mange på ventelisten til en havneplads."

Derefter en meget vigtig meddelelse fra mig:

”Til sidst kom Munck med en personlig betragtning. – Det har været et enormt arbejde i klubben og han vil tage skylden for ungdomsafdelingens dårlige resultater, men han måtte erkende, at han var ”helt brændt ud”.

Under punkt 4 blev mine bemærkninger uddybet således:

*”Formanden uddybede sine personlige grunde til at kvitte jobbet som formand i klubben, bl.a., at han direkte var blevet pålagt at frasige sig jobbet. Munck foreslog herefter Jørgen Andreasen som sin efterfølger i jobbet, grundet bl.a. at han havde sit virke som sekretær i klubben og herigennem var inde i arbejdet i klubben.*

*Jørgen Andreasen blev valgt med akklamation.*

*Den ny formand takkede for valget og udtalte, at han ved et tidligere møde, hvor det stod klart at Munck ville trække sig tilbage, var blevet opfordret til at lade sig opstille som formand. Han tog imod jobbet, men konstaterede samtidigt, at betingelsen for at kunne lykkes i jobbet var, at man har en samarbejdsvillig bestyrelse samt at de forskellige udvalg virkelig kan arbejde sammen, ligesom arbejdet i udvalgene skulle kunne glide uden problemer.”*

Der var ingen journalister fra Dagbladet tilstede under generalforsamlingen, hvorfor referatet blev sendt til Dagbladet. Dagbladet ”oversatte” referatet som de nu lystede.

Så var fanden løs, der var telefonsamtaler mellem mig og Jørgen Andreasen samt mellem Jytte, mig og Jørgen Andreasen, hvilket resulterede i et brev til mig fra Jørgen Andreasen.

Vordingborg d. 31.10.77

Til Hans Jørgen Munck

Vedr. omtalen af generalforsamlingen i Vordingborg Dagblad.

Efter Jyttes opringning i morges har jeg grublet hele dagen over problemet med omtalen af generalforsamlingen.

Før jeg kommer med nogle synspunkter og konklusioner, lad mig da slå helt fast:

Jeg er helt klar over det store arbejde, du har lagt i klubbens interesse. Dette skulle også være klarlagt ved generalforsamlingen og ved standerstrygningen. - Det er mit indtryk, at alle medlemmerne er af samme opfattelse. Dette arbejde kan ikke påskønnes nok.

Om omtalen i Vordingborg Dagblad vil jeg sige, at den er næsten for korrekt tappet fra referatet heraf. ( referatet vedlagt til orientering ) Det er rigtigt, at det kan diskuteres at udtrykket "brændt helt ud" burde trykkes i bladet, men det blev trods alt sagt i beretningen.

Jytte nævnede, at nogle måske skulle have spurgt, om du var " smidt ud " af klubben ? Et spørgsmål, som jeg ikke kan forstå kan komme på tale. I avisen står jo, at du var " blevet pålagt at frasige dig jobbet, en motivation, som medlemmerne akcepterede". - I dette, at medlemmerne akcepterede din grund til at holde op, kan da højest ikke ligge, at medlemmerne har krævet, at du holder op.

Omtalen af arbejdet i ungdomsafdelingen er direkte refereret fra beretningen. Jeg kan ikke tro, det kan give grund til de helt store konfrontationer. - Personlig ved jeg da godt, du har slidt i det og brugt megen tid i ungdomsafdelingen, men det er dine egne ord fra beretningen.

Det er måske en fejl, at aflevere referatet fra generalforsamlingen til pressen, men jeg spekulerer på, om det havde givet grund til ændring, hvis der var en journalist til stede ved generalforsamlingen ? - Jeg er næsten helt sikker på, at referatet heraf er korrekt, idet jeg efter generalforsamlingen skrev dette med det samme netop med formål, at få det så korrekt som muligt, medens jeg endnu havde det i frisk erindring.


Der er nævnt noget om, at du gerne vil have et dementi i avisen og at hvis du ikke fik det, selv havde i sinde at skrive til avisen ?

For mit eget vedkommende kan jeg ikke se, at der er noget at dementere med den opfattelse jeg har af referatet og agter således ikke at foretage mig noget.

For klubbens vedkommende kan jeg selvfølgelig ikke tage bestemmelse herom, men vil da gerne, hvis du vil have det, bringe problemet op i bestyrelsen, som så kan tage bestemmelsen på demokratisk vis. - I så fald du ønsker dette, går jeg ud fra, at jeg hører fra dig.

med venlig hilsen

Jørgen



Nå, det brev krævede en redegørelse fra mig, idet jeg synes situationen trængte til en opklaring, hvorfor jeg besluttede at sende et "Åbent Brev" til bestyrelsen samt til redaktøren for klubbladet "Så Sejler Vi" med anmodning om at det blev trykt der i sin helhed. Brevet er håndskrevet, hvorfor det her afskrives således:

**”Åbent brev til sejlklubben Snekkens bestyrelse den 6./11 – 77.**

Som det er jer bekendt har jeg måttet træffe den for mig alvorlige beslutning at udtræde af ”Havneudvalget” og ”Ungdomsudvalget” med øjeblikkelig virkning.

Da I sikkert står ikke så lidt uforstående overfor, at jeg har taget et så drastisk skridt, skal jeg her give jer en redegørelse for min bevæggrund.

Efter generalforsamlingen den 27/10 1977 fremkom der en artikel i ”Vordingborg Dagblad”, i hvilken ”Snekken”s generalforsamling blev omtalt. I denne omtale var der to ting, der undrede mig, nemlig:

- 1) Den formulering som min afgang som formand havde fået.
- 2) Omtalen af ungdomsarbejdet.

Jeg havde svært ved at forestille mig, at den opfattelse jeg fik af ”Dagbladet”s omtale af disse to forhold kunne være rigtig.

Derfor omtalte jeg den ikke for min familie. Men da jeg de næste to dage modtog flere henvendelser angående de nævnte forhold, fik jeg bekræftet min opfattelse nemlig:

Der var hos disse mennesker, venner af mig og medlemmer ad Snekken, den opfattelse at jeg på grund af misrøgt af formandsposten var blevet opfordret af Snekkens medlemmer til at træde tilbage. Samt, at jeg skulle ha’ kørt ungdomsafdelingen i sæk.

Mandag morgen, inden jeg kørte på arbejde, bragte jeg så sagen på bane overfor Jytte.

Hun blev meget ked af det, fordi hun havde håbet, det var undgået min opmærksomhed, hvad ”Dagbladet” havde skrevet. Det viste sig nemlig at Jytte også de sidste to dage, havde måtte give forklaring til flere sider.

Jeg bad da Jytte om at kontakte Jørgen Andreasen og forklare ham sagen. Årsagen til dette var, at jeg traf aftale med Jørgen Andreasen på generalforsamlingen om at han skulle orientere ”Dagbladet” Jytte bad Jørgen, om at han foranledigede, at der i ”Dagbladet” kom et dementi af de nævnte forhold.

Samtidigt meddelte Jytte Jørgen Andreasen, at dersom han ikke ville foranledige det nævnte dementi, måtte han regne med at jeg ville skrive et stykke i ”Dagbladet”. Næste dag modtog jeg et brev fra Jørgen Andreasen. Indholdet af dette kender I sikkert, for mig var det et chok. Jeg traf derfor den tunge beslutning at kvitte hele arbejdet, samt at afstå fra avisskriverier da det kun kunne skade Snekkens omdømme.

Jeg synes at det af hensyn til min indsats igennem de sidste år i Snekken og af hensyn til min familie var et retfærdigt ønske, jeg havde om at få en klar fremstilling i offentligheden om min afgang fra Snekken som formand.

Jørgen Andreasen var bekendt med, at det ikke stod godt til med mit helbred, og at det var min læge, der havde pålagt mig at kvitte formandsposten, og burde efter min opfattelse kunne indse, at det omtalte indlæg i ”Dagbladet”, som han, og ikke ”Dagbladet” bærer skylden for, burde ha’ et dementi.

Men når Snekken ikke havde til sinds at yde mig og min familie den retfærdighed, som vi mener os berettiget til, ja så havde jeg ikke andet valg end at kvitte det hele, ellers er man en for stor tåbe.

Dette som en orientering for det alvorlige skridt jeg har taget.

*Jeg er fuldt ud klar over, at jeg ved min handlemåde bringer bestyrelsen i en vanskelig situation. Ligeledes er jeg klar over at min handlemåde kan komme til at gå ud over de medlemmer i Snekken, som står mit hjerte meget nær nemlig Optimisterne.*

*Men det kan ikke være meningen at jeg også i denne situation skal lade hensynet til Snekken komme før mit familieliv og helbred.*

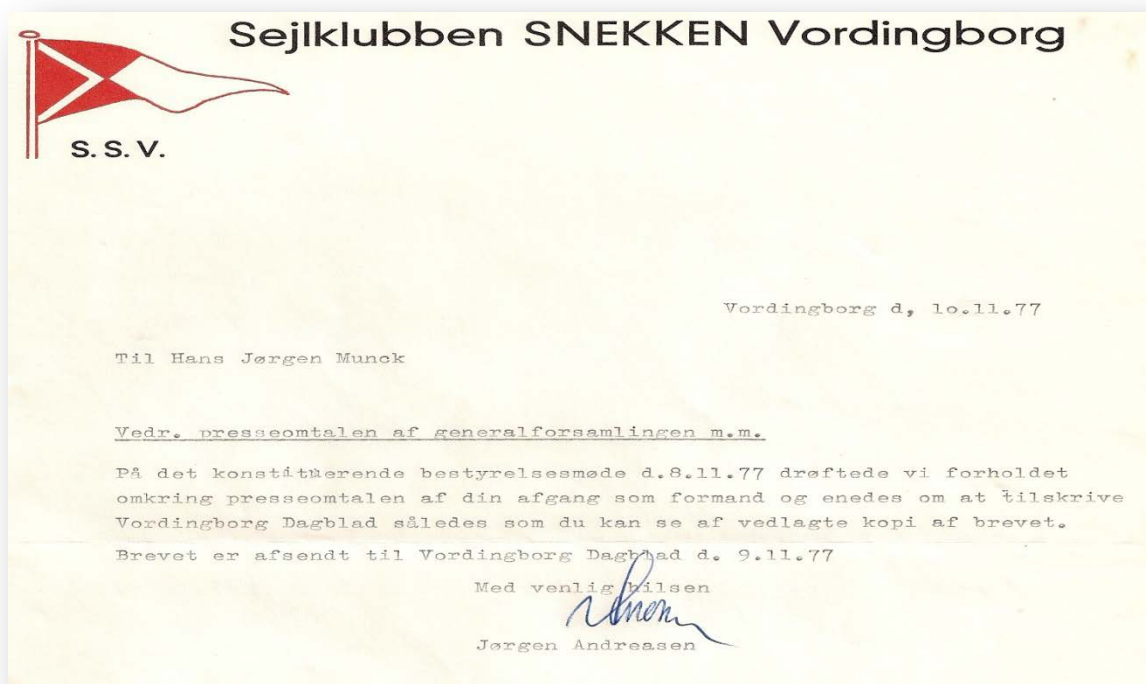
*Til slut et svar her, på det spørgsmål du stillede mig Jørgen Andreasen – første gang vi sås på havnen efter at jeg havde meddelt dig min beslutning og som jeg ikke svarede dig på, på grund af min forbavselse over din taktløshed.*

*Spørgsmålet lød: "Nu ligger du forhåbentlig ikke vågen om natten"*

*Her er mit svar; "Jo, Jørgen det må jeg desværre indrømme, men heller ikke det forstår du antagelig."*

*Men venlig hilsen.*

*H.J. Munck."*





## Sejlklubben SNEKKEN Vordingborg

Udvalgsmødet d. 6/12-77.

Hans Jørgen Munck !

Sejlklubben ønsker at sige dig tak for din store indsats for klubben i din formands periode.

Der har været mange og ofte svære problemer at løse, og vi anderkender den indsats du har lagt for dagen og løst dem til vor tilfredshed.

Du bedes overbringe vor tak til din hustru for det arbejde hun har gjort for klubben i samarbejde med dig.

Vi beklager, at du har trukket dig helt tilbage fra alt praktisk arbejde i klubben, men håber at kunne tælle dig blandt vore medlemmer mange år endnu.

Med sejlerhilsen

**•SEJLKLUBBEN SNEKKEN.**

v/ Bestyrelsen.

### ***Har du fortrudt noget her næsten 35 år senere?***

Ja, det kan man godt sige, når man ser på det så mange år efter. Det var jo en fantastisk ungdom vi havde i den sejlklub og ikke mindst al det arbejde vi havde med de unge mennesker og så ødelægges det hele af, at vi mennesker måske "tænder af" eller "kravler for højt op i træet" og ikke bliver hevet ned igen, jo, det kan virkelig ærgre mig.



**Samtale med Jørgen Andreasen, den 27. maj år 2013. kl. 10.00 til 12.00.,  
under devisen ”Hvad skete der i din tid som formand for sejlklubben Snekken”?**

*Nå, Jørgen, jeg skal til en begyndelse have nogle oplysninger om dig personligt, således at vi kan få et indtryk af, hvad det er for en person vi har foran os.*

***Hvornår er du født?***

Jeg er født den 22. juni 1944 i Stege på Møen og døbt helt nøjagtig Jørgen Monefelt Andreasen, jeg er gift med Birthe.

Jeg er i øvrigt enægget tvilling med min bror Erik, hvilket ikke blot har givet anledning til mange sjove situationer gennem årene, men også et særligt venskab, sådan har vi vel alle noget særligt, eller særlige kendetegn.

***Hvor stammer din interesse for sejlsporten fra?***



Jeg blev først medlem af Stege Roklub under en ”kanindåb” på den et hundrede og halvfemsindstyvende dag i 1956.

Senere blev jeg medlem af sejlklubben samme sted, og det har jeg så dyrket siden da, ja, det er endda blevet intensiveret noget efter at Birthe og jeg er gået på pension.

***Pension, ja, hvad har du beskæftiget dig med i dit aktive arbejdsliv?***

Jeg er uddannet og har arbejdet som bankmand fra 1961 til 2006. De første 12 år i København og så fra 1973 i Vordingborg, hvor der den 19. januar 1973 blev åbnet en filial af Privatbanken.

***Hvornår kom du til Vordingborg og blev medlem af sejlklubben der?***

Birthe og jeg kom sejlen i 1973. Vi havde en Nordisk Krydser, nr. 20, bygget i Svendborg. Den havde været Axel Holms, og kendes som den berømte kapsejlsbåd Majbritt.

***Var du klar over at du havde rødder helt tilbage til den første bestyrelse for sejlklubben ”Snekken”?***

Ja, det ved jeg godt nu, min Farfar snedkermester Andreasen blev valgt ind som bestyrelsesmedlem i den første bestyrelse, den 10. juli 1923, og senere på aftenen da bestyrelsen konstituerede sig blev han valgt som næstformand.

***Så vidt jeg kan se blev du ret hurtigt medlem af klubbens bestyrelse og endda ca. 5 år senere formand for klubbens bestyrelse, du må have haft særlige evner?***

Næ! Det tror jeg ikke, bortset fra at jeg via min uddannelse vidste noget om økonomi, regnskaber, pengeforbrug, rentesatser, opsparinger og hensættelser. Klubbens daværende kasserer Fritz Schultz bankede en aften, efter lukketid, på bankens dør og sagde, at de manglede en sekretær og om det

ikke lige var noget for mig. Det sagde jeg straks ja til og jeg har lige siden da været med i klubbens bestyrelser eller et udvalg på den ene eller anden post.

***Hvem afløste du som formand?***

Jeg afløste, som du ved, Maskinmester Hans Jørgen Munck. Faktisk sad vi på et bestyrelsesmøde og talte om, hvem der kunne tænkes at blive vores nye formand, idet Hans Jørgen havde meddelt, at han ønskede at fratræde. Jeg meddelte til manges forbavselse, at det kunne jeg da godt tænke mig og jeg havde da også nogle ideer til en fremtidig organisation. Hans Jørgen anbefalede mig på generalforsamlingen, og jeg blev valgt uden modkandidat i efteråret 1978.

Jeg blev valgt uden modkandidat, altså intet kampvalg, det har der i øvrigt aldrig været i klubbens kendte historie.

Jo, jo, der kunne sandelig godt være divergerende meninger blandt medlemmerne, men når beslutningerne skulle tages, så var man enige.

***For at sætte det lidt i perspektiv, hvem afløste dig på formandsposten?***

Det gjorde Maskinmester, leder af Maskinmesterskolen i København, Poul Christensen. Poul er desværre død og store dele af hans bestyrelse er heller ikke mere, så hvis du vil vide lidt mere om de år er der den mulighed at tale med sekretæren for hans bestyrelse, Kjeld Gerdrup. Kjeld var så vidt jeg ved meget nært knyttet til Poul og således vidende om de fleste af de overvejelser der blev gjort i "Maskinrummet".

***Ja, for mangt og meget afhænger af den bestyrelse man får sat sammen, hvordan var din?***

Min bestyrelse var fantastisk, der var opbakning til mig hele vejen rundt og så sad der folk med viden, humor og gå-på-mod, folk der var respekteret blandt klubbens medlemmer.

Bestyrelsen så således ud:

Formand:

Jørgen Andreasen.

Næstformand:

John Nielsen,

Kasserer:

Johs. Palsgart,

Sekretær:

Kjeld Gerdrup,

Bestyrelsesmedlemmer:

Byron Hulsart, 1979 Poul Christensen.

Carl-Ole Nielsen,

P.E. Jacobsen. 1979 Gert Jensen.

Ole Svensson (suppleant)

Dertil klubbens faste udvalg:

Seniorsejlerskolen:

1980 Arne Jacobsen.

Restaurationsudvalget:

Johannes Palsgart.

Festudvalget:

Gunnar Nielsen. 1979 Birthe Dranov. 1980 Kirsten Andersen.

Udvalg for medlemsblad.

Kjeld Gerdrup. 1978 Flemming Andersen.

Havneudvalg:

John Nielsen.

Ungdomsudvalget:

Byron Hulsart. 1979 John Nielsen.

Udvalg for klubhus:

Carl-Ole Nielsen.

Motorbådsudvalg:

Gunnar Nielsen. 1980 Ole Svensson.

Vinteraktivitetsudvalg:

Carl-Ole Nielsen. 1980 Gert Jensen.

Kapsejlds- og langtursudvalg:

Carl-Ole Nielsen. 1978 Preben Andersen.

Langtursudvalg:

1979 Poul Bentzen. 1980 Mogens Skov Jeppesen.

Navne med årstal foran er valgt på efterfølgende generalforsamlinger.

***Hvordan med vedtægterne?***

Vi arbejdede efter de daværende vedtægter fra 1974, hvor bestyrelsen bestod af formanden og 6 bestyrelsesmedlemmer. Både formanden og resten af bestyrelsen valgtes for en 2-rig periode, dog således at 3 bestyrelsesmedlemmer afgår det ene år og de andre 3 det andet år.

Senere, vist nok midt i 80-erne ændredes vedtægterne således at udvalgsformændene var "fødte" bestyrelsesmedlemmer.

Hvad der egentlig er bedst er svært at sige. De nuværende bestyrelsesmedlemmer + udvalgsformænd har som primært område deres udvalg og måske mindre interesse for resten af sejlklubben. I gamle dage var bestyrelsen mange gange repræsenteret i udvalgene, men kun sjældent som udvalgsformænd. Måske favnede vi lidt bredere den gang.

***Hvordan var så økonomien i klubben, for det var vel et af dine interesseområder?***

Der var i perioden 1977/78 et driftoverskud på 100.000 kr. mod et budget på 16.000 kr.

Dette skyldtes i hovedsagen gode gæstepenge gennem sommermånederne, rentepenge (man skal huske at det var tiderne med et normalt renteniveau på 16-18 %) og så en langt bedre indtjening på restaurationsudlejningen end forventet.

I 1979/80 henlagde vi 32.000 kr. til renovering af klubhus og til båd fonden, ud af driftsoverskuddet på 75.000 kr..

I 1980/81 havde vi et budget med et driftsoverskud 46.000 kr., og resultatet blev ca. 50.000 kr. Der henlagde vi kun 6.000 til bådfonden og klubhuset. Så generelt passede budget og regnskab rimeligt godt sammen.

Så der var fuldstændig ro omkring økonomien og vi fik sat mange ting i gang.

***Jeg kan se at du i 1978, har ændret på navnet på vores blad fra ”Så Sejler Vi” til ”Pæleormen”, hvorfor nu det?***

Det ved jeg ikke, der skulle vel ske noget nyt, det var måske lidt fortænkt, dette med at bruge de første bogstaver i **S**ejlklubben **S**nekken **V**ordingborg. På den anden side var der nogle medlemmer der mente, at ordet ”Pæleormen” var lidt negativt og nedbrydende, den gnaver da pælene over! men sådan blev det nu, og der har kun været meget få pæleorm i vores pæle gennem årene.

Vi håbede også på, at navnet kunne provokere medlemmerne til at komme op af stolene og komme med stof til bladet, stof som vi flere gange efterlyste. – (Det er vist noget der har gentaget sig i en uendelighed siden da.)

***Bådskatten var et stort spørgsmål sidst i 70-erne?***

Ja, det kan ikke være anderledes når du begynder at gnave dig ind på folks pengepung, især på sejlernes pengepunge, det bider, for det er folk der er vant til at disponere selv, men drøftelserne gik i regeringen og der blev lagt lovforslag frem 12. april 1978.

Den 10. januar 1979 blev der af økonomimister Anders Andersen (kaldet Anders And, han var i øvrigt bondemand) fremsat lovforslag i folketinget om en afgift på 10 % af købsprisen på nye både. Yderligere fastholder han forsikringsafgiften.

Den 26. januar s. å. var der protester mod bådskatten.

Dansk Sejlunion ridsede hovedpunkterne i protesten op således:

”Afstandstagen fra beskatning under enhver form.

Ungdoms- og uddannelsesarbejdet lider skade, og beskatningen er en dårlig belønning for den frivillige indsats tusinder af bådejere yder.

Sejlsportens internationale stude bringes i fare.

Registrering bør helt opgives, den er ingen nytte til.”

Vores 606-er ville koste ca. 8.000 kr. i afgifter såfremt forslaget blev vedtaget.

I min tid som formand blev det vedtaget at oprette et bådregister, dog kom dette register aldrig til at virke, og efterfølgende blev det nedlagt og erstattet af lystbådsafgiften på 1% af kaskoforsikringssummen, det var vi naturligvis også meget utilfredse med. (Nu 2013 er den tilmed forhøjet til 1,34%. Det er helt ude i hampen.)

***Ungdomsafdelingen blev vist, som jeg er underrettet, lidt forkælet i din periode?***

Nej, det kan man ikke sige, ikke mere end andre udvalg, men det er rigtigt at vi ligesom udvidede afdelingens aktiviteter lidt.

Den havde jo hidtil beskæftiget sig med optimistjollesejlerne, men mange af optimistsejlerne var vokset til, som de har for vane, så man spekulerede lidt i nogle lidt større både for at fastholde de unge mennesker i ”de vanskelige år”.

Valget faldt på en 606-er.

Ungdomsafdelingen skaffede selv nogle af pengene gennem et utal af aktiviteter og så lagde bestyrelsen resten til.

En af de markante aktiviteter var, at de unge sejlere havde udført 20 linoleumssnit og samlet dem i mapper som blev solgt for 100 kr. pr. mappe. Det var Byron Hulsart der var ophavsmand og kunstnerisk støtte for sejlerne.

Samtidigt var der indkøbt 5 byggesæt til nye optimistjoller, de blev skænket af byens handlende, så ved Standerhejsningen i foråret 1979 var der rigtig stor tam, tam, for da blev bådene døbt og prøvesejlet.

Der var unge mennesker nok der ville sejle.

I løbet af vinteren fik vi i klubben et byggesæt til en Moth Pop Jolle, med kælenavnet ”Fluesmækkeren”. Poul Christensen og John Nielsen var bygmestre på projektet.

Det viste sig at være en helt uregerlig satan, så den blev afhændet igen inden nogen nåede at komme til skade i den. Jeg kan nævne at den ikke kunne ligge alene på vandet uden at vælte, der skulle være en sejler i den for at afbalancere den, ellers lå den hen ad vandet.

Jeg var selv listet ned til havnen på et tidspunkt, hvor jeg vidste at der ikke var så mange andre på havnen til at bevidne at jeg prøvede ”Fluesmækkeren”. Det var en blandet oplevelse, især for mine mavemuskler og det endte da også med at jeg kuldsejlede et par gange, den værste gang var den nede bag i havnen, mod vest, hvor jeg og båden blev smurt ind i ildelugtende slam fra bunden, inden jeg fik gang i båden igen.

Så, ud med den!

***Jeg springer lidt i det, hvad er ”grædemuren” for noget, det udtryk har jeg hørt adskillige gange, uden helt at forstå det, er der et jødisk islæt på havnen i Vordingborg?***

Nej, det er der ikke, men den gasbetonmur der begrænser restauranten mod vejen mod nord er, eller var, lidt monoton, og sådan noget går jo ikke upåagtet hen, så er der straks øgenavne i luften. Derfor blev der opsat nogle jernfigurer på den for at bryde monotonien.

Figurerne blev designet, udført og monteret af smed Kurt Schink der boede oppe på Østervej og de har fungeret godt lige siden..



### ***Hvordan med sikkerheden for sejlerne dels hos os, men også i de omkringliggende farvande?***

Det var selvfølgelig blevet aktualiseret qua de diskussioner der havde været i kølvandet på regeringens lov om bådskat, idet argumentationen der, stort set gik på at øge sikkerheden til søs. Det første sted vi kom i kontakt med problemet var, da man i 1979 ønskede at etablere en Walki Talki radiokæde for hele landet, det skulle være på kanal 11A på 27MHZ-båndet.

Vi havde selv en klubradio og vi købte et "selektivt opkaldsapparat" hos Dansk Motorbådsunion og vi indkøbte og installerede højttalere på værkstedet og på pladsen foran klubhuset, så eventuelle nødopkald kunne høres.

Det løb ret hurtigt ud i sandet, der var ingen der brugte anlægget, der var alt for megen støj på radioerne.

Sikkerhedsspørgsmål blev derefter overtaget af alarmstationer over hele landet og senere i samarbejde med redningsselskabet Falck.

### ***Hvorfor skulle der en ny flagmast til på forpladsen?***

Den gamle var sådan set meget pæn, da den var af lakeret oregonpine. Den var flækket da man havde tabt den og da den ikke kunne repareres ordentligt, var tanken om en ny mast nærliggende. Det talte jeg med mit Bygningsudvalg om i efteråret 1978, og de påtog sig at tegne og udføre en ny mast der både kunne føre klubstanderen og et ordentligt Dannebrog ved festlige lejligheder.

Jeg tror også at de kunne se for sig mange, mange timers samvær den vinter og samtidigt kunne de så demonstrere deres faglige kundskaber, det var dem vel ondt, det var meget dygtige og flittige folk. Resultatet har vi haft glæde af i mange år. Den er altså flot.

### ***Hvad kostede den?***

Det kan jeg ikke sige dig, det kan ikke findes i regnskaberne, der må vi helt ned i bøgerne, men det har været ganske lidt, jeg kan garantere at der ikke er brugt en krone til arbejds løn, men vil du vide mere om mastens tilblivelse så kontakt Carl-Ole Nielsen.

*Samtale med Carl-Ole Nielsen i Snekkens klubhus.*



***Hvordan kom det sig at der skulle udføres en ny mast til Sejlklubbens forplads?***

Det var noget Jørgen bestemte og vi var glade for arbejdet.

***Hvor fik I materialerne fra?***

Træet, lærk, blev købt ved Vordingborg Tømmerhandel A/S til en yderst fordelagtig pris, desuden fik vi mulighed for at tildanne råmaterialerne der, samt lime emnerne sammen inden de blev transporteret ned til Snekkens værksted.

***Hvornår skete det?***

Ja, det var sidst på sommeren 1978 således, at **vi** havde hele vinteren til arbejdet.

***Hvem var vi?***

Vi var:

Mig sagde hunden, Carl-Ole Nielsen

Georg Peter Nielsen (senere æresmedlem af sejlklubben Snekken) min far.

Kjeld Eriksen (også kaldet Knagsted, grundet hans skæg- og hårpragt)

Borchman

Niels Jørgen Buch og

Egon Fabrin.

Vore navne står på bagsiden af denne plade:



***Hvem besluttede hvordan den skulle se ud?***

Det gjorde vi, der var ingen bindinger på os, så vi undersøgte snart sagt alle skonnertmaster i Danmark og endte så med at beslutte os for at kopiere skonnerten Fultons fokkemast, altså den forreste mast.

***Hvor fik i tegningerne fra?***

Det var noget jeg snørede op på nogle finerplader på fri hånd efter fotografier af Fulton skonnerten, det er altså en nogenlunde kopi af Fultons fokkemast.

***Hvordan arbejdede I sammen på den mast?***

Det var sådan at jeg høvlede mastedelene til i de rigtige størrelser og tykkelser, fortæller Carl-Ole, og jeg kan sige at der ikke er brugt et eneste stykke sandpapir under hele processen, det var jo ikke noget man brugte oprindeligt da man byggede skonnerter.

Det hele er som sagt høvlet til og der er slebet et utal af høvlejern inden resultatet var tilfredsstillende.

Niels Jørgen Buck har tildannet alle beslagene til masten og

Egon Fabrin, der var marinetekniker, og ansat ved søværnets minetjeneste, har udført hele den stående rigning med alle viresplejsningerne.



Dette arbejde varede hele vinteren og masten blev rejst i foråret 1978 på fundamentet af den gamle og udtjente mast. Masten blev rejst og indviet i forbindelse med sejlsæsonens begyndelse og således, at standeren kunne hejses på masten sammen med Dannebrog.

Masten er udført sådan at den kan nedtages om efteråret og sådan, at den kan stuves på plads i værkstedet for vinteren.

*(Tilbage til Jørgen)*

***Du havde også et aktivitetsudvalg?***

Ja, et af de aktive endda, der blev arrangeret filmaftener vinteren igennem, standerstrygnings- og standerhejsningsfester hovedsagelig i restauranten over vores klublokale, sommerkomsammen og hvad de ellers kunne finde på. I min tid kom der efterhånden kvinder ind i aktivitetsudvalget, hvilket gav nogle helt åbenlyse fordele.

***Hvordan var den kammeratlige stemning i klubben, var der klikedannelser eller sådan noget?***

Ja, ja selvfølgelig var der nogle sejlere der holdt mere sammen end andre og det kunne godt give anledning til lidt surhed i krogene, men generelt var stemningen rå, men kærlig, jeg har selv været ude for sådan en kærlig mobning:

For efter en Nyord-tur blev mine kvajerier omtalt i Pæleormen, se nedenfor, det havde altså inspireret klubbens kasserer Fritz Schultz til at forfatte en tekst og en sang om mig og mine gerninger til søs den week-end. Det blev uddelt som et særnummer af pæleormen ved standernedhalingsfesten 1980.

Teksten lød således:

*”Turen manglede en del tilslutning! Der deltog kun omkring 15 fartøjer. Disse hyggede sig til gengæld med hinanden i havnen – hyggen var så intens at selve festen i forsamlingshuset sluttede kl. 24 --- man var for ”trætte”.*

*Festen hang for øvrigt i en tynd tråd, idet Jørgen-formand sad på grund på Letten i flere timer.*

*Ombord havde han det halve festudvalg samt musik og lysestager.*

*Jørgen gik på grund i et forsøg på at finde alternative kurser over Letten. Ved tililendes hjælp, og efter at man forsøgsvis havde halet bagstaget hjem ved at vikle halende part om skrueakslen (herved kom mastetoppen næsten ned på dækket), men Hermes kom fri, senere røg man dog på en sten.*

*Om det var dette uheld, eller efterveer fra aftenens fest, er svært at sige, men næste dag var Jørgen så ”kulret”, at han sejlede hjemad, men glemte sin søn i Nyord havn.*

*Drengen kom ombord i et andet fartøj, hvis ejer blev blødgjort af de hjerteskrærende hyl. Under hjemturen tog dette fartøj en kendt grund i Ulfssund og sad fast i flere timer. Kommentarerne fra Jørgen Junior springer vi over, men han sås ikke på havnen i lange tider.”*

Særnummeret sluttede med en sang skrevet specielt til mig, den undlader vi her. Den var i øvrigt forfattet af Fritz Schultz og jeg husker tydeligt, at folk skreg af grin.

### ***Hvordan med de nye broer, Farø broerne der er under bygning?***

Der er stadig jammer i krogene, men det lader til at det bliver et par meget smukke broer, der absolut ingen hindring er for sejlerne, og således ikke et spørgsmål som vi på klubplan beskæftiger os yderligere med. Dog synges der stadig, men nu på sidste vers, i modstanderkredsene således:

*”Vestbroens venner:*

*Højbroen fra sjælland til Farø skulle nu være sikret. I øvrigt skrider ødelæggelsen af landbrug og landskab jævnt frem, hvad enhver kan se.*

*Vejdirektoratet havde jo ret, da det for år og dag tilbage advarede mod ”de store indgreb mod naturen” som omvejen over Farø ville volde.*

*Bestyrelsen for VESTBROENS VENNER besluttede på sit sidste møde 5. oktober 1978 at skænke sit beskedne restbeløb til den forening, som kæmper mod en planlagt motorvej fra Tåstrup til Hillerød gennem et dejligt Nordsjællandsk landskab.*

*Vort lille møde sluttede med ”en lille sang om en stor bro”:*

*I gamle dage der var engang,  
da skoven skyggede Sjællands vang,  
da kornet bølgede og hjorten sprang,  
medens bækken risled og fuglen sang.*

*Da kom minister for os og røg  
”her er så stille slet ingen støj”  
Hug skoven om og jag hjorten væk,  
tramp kornet ned, hæld beton i bæk.*

*”Giv vejen bare et Lysholt-sving,  
jeg skal nok klare det høje ting.  
Det koster mere fra strand til strand  
at helt spolere det ganske land!”*

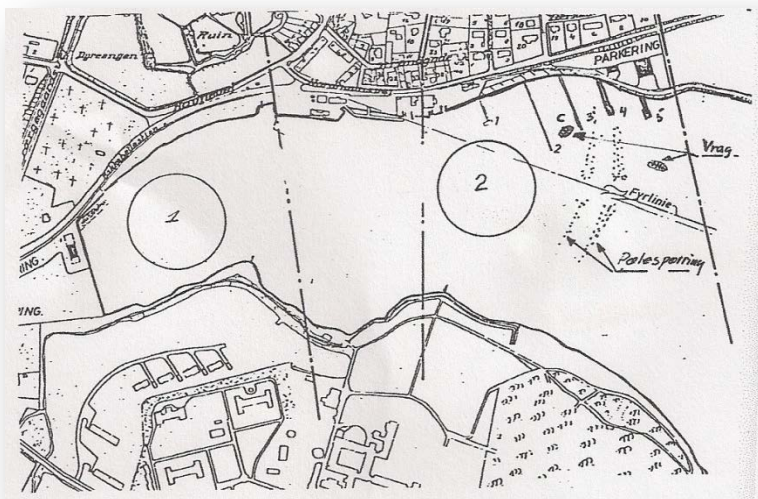
*Og ”Tyre-skovlen i bakken bed,  
mens Bøgestrømmen segned ned,  
de grove pæle i bølgen blå  
får bro med grimme trekanter på.*

*For silde vågen den danske mandag  
”De ødelægger mit skønne land!”  
De gode græd og de onde lo,  
se, derfor fik vi en Farøbro.*

*Morten Bredsdorff.*

Der er ingen melodi angivet, den er vi så fri for at synge.

***Der dukkede vel et mega problem op for sejlklubben, da Ole Crumlin-Pedersens rapport på 39 sider, ekskl. Bilag, kom frem i januar 1979?***



Ja, det må man nok sige er en mild formulering, for han var i sin konklusion lige ved at lukke havnen for al sejlads. Vi vidste jo godt der var noget i gærde, idet der året før havde været undersøgelser i gang for ca. 72.000 kr., og hvor man havde fundet tegn på, at der var noget fra vikingetiden der kunne betegnes som Danefæ. For oversigtens, eller forståelsens skyld har jeg lyst til at citere rapportens konklusion i sin helhed:

”Undersøgelsens konklusion.

(Afskrift.)

*Vordingborg Nordhavn ligger velbeskyttet mod vind og vejr og centralt for sejladsen på Storstrømmen og i Smålandsfarvandet i øvrigt. Dette var afgørende for, at borgen og byen i tidlig middelalder kom til at ligge netop her, og det er en vægtig baggrund for ønsket om at udnytte stedet til en udbygget lystbådehavn i dag.*

*Men ligesom etableringen af et parkeringsanlæg eller lignende i en gammel bykerne må forberedes under skyldig hensyntagen til, hvad der gemmer sig i jorden på stedet, således må også havnebyggeriet afpasses efter tilsvarende hensyn. Undersøgelsen her har søgt at kortlægge hidtil kendte og ukendte arkæologiske fund i området og at give baggrund for en sammenhængende tolkning af disse i en ”byudviklingsmodel” for Vordingborgs tidligste faser, der næppe vil stå som det endelige svar på spørgsmålet om borgernes og byens opkomst, men som forhåbentlig kan vise sig at være en brugbar arbejdshypotese, dels for den praktiske vurdering af, hvilke områder omkring den gamle fjord, der i særlig grad er arkæologisk ”følsomme”. De vanskelige*

rekognoseringsforhold i fjordbundens muddermasser gør det dobbelt nødvendigt for os at søge at skaffe overblik på denne måde.

Undersøgelsens resultater skal derfor sammenstilles i nedenstående oversigt, der nødvendigvis må betragtes som en foreløbig arbejdsmodel, hvis enkelte dele kan tænkes at blive indbyrdes forskudt, når f.eks. dateringerne af spærringerne foreligger. For oversigtens skyld er der til hver fase udarbejdet et tilhørende kort.

1. fase, 1000-tallet (måske allerede sidste del af 900-tallet?)

Kort s.40. som led i etableringen af et omfattende strandvagtssystem anlægges et vagttårn (warth) på Oringepynten, muligvis beliggende på den sydøstlige del, omgivet af en nu udpløjet ringvold. Hvidanger-fjorden anvendtes som naturhavn af forbipasserende skibe. Muligvis station for lokale ledingskibe på Snekkeø eller på kysten indenfor. En runesten fra den periode er fundet centralt i Vordingborg.

2. fase, 1100-tallet, kort s41, Vagttårnet flyttes fra Oringe ind til sydkanten af Vordingborgs borgbanke. Færgestedet flyttes fra Farø-linien til Hvidanger-fjorden, antagelig ved enden af nuværende Riddergade. Der anlægges en spærring over fjordens munding med regulerbar gennemsejling (flydebomme). Ledingskibene samledes på fjorden.

3.fase, 1200-tallet, kort s.42. i sidste halvdel af 1100-tallet erstattes vagttårnet med en egentlig borg bygget i kampesten og teglsten. Bymæssig bebyggelse samler sig på borgbankens nordlige kant omkring St. Andreaskirken, formentlig beskyttet af palisadering. Stadig strandmark og færgested ved Riddergade – strandgade.

Spærringen fornyes med vagttårne ved gennemsejlingen. Ledingskibe samles på fjorden. Et skib synker og bliver vrage lige indenfor spærringen.

4.fase, 1300-tallet, kort 43. Der udføres omfattende befæstnings- og terrænreguleringsarbejder, hvorved borgen og det nye bycenter vest for borgen ved Maria-kapellet omgives af vandfyldte grave.

Den indre del af Hvidanger-fjorden afsnøres herved og Smalsøen opstår (Kirkeengen).

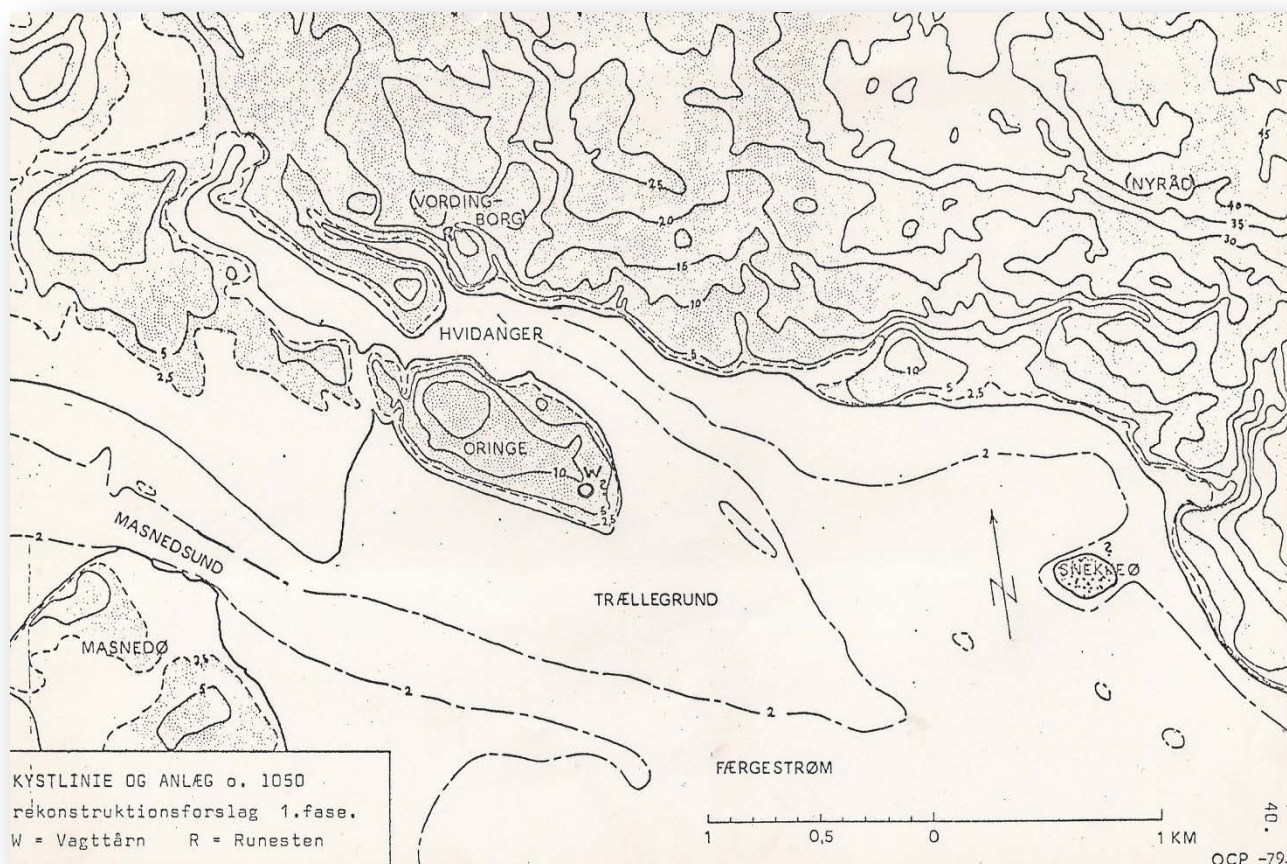
Besejlingsforholdene vanskeliggøres af resterne af pælespærringerne, øget slamaflejringer og afstanden fra havnen til byen. Færgestedet udflyttes (via dæmning til opstemning ved borgen) til Masnedsund. Snekkeø er efterhånden bortroderet.

Senere faser. Med den valgte placering af byen i forhold til borgen, der gav gode forsvarsmuligheder, men dårlig kontakt til havnen, og med pælespærringsresterne som et filter til at opfange mudder inde i fjorden, forringedes Vordingborgs havneforhold væsentligt, så ind- og udskebningsvilkårene var meget ringe helt frem til slutningen af 1800-tallet. Lokale skibe benyttede med besvær havnen som vinterleje, men ind- og udskebnings måtte foregå via pramme. Omkring 1890 søgtes forholdene bedret ved uddybning og anlæg af havnepladsen, men arbejdet blev dyrt og indfriele ikke forventningerne, havneforholdene afklaredes først ved indretning af Vordingborg Sydhavn ved Masnedsund i 1900-tallets begyndelse.

På grundlag heraf tegner der sig følgende billede af de arkæologisk "Følsomme" områder ved Nordhavnen (jfr. Bilagte kort i 1:1000) Spærringsområdet ved havneområdets østgrænse og ca. 200 m mod vest og det gamle havneområde, (som nu er delvis opfyldt) ud for Riddergade – strandgade. Udover disse to områder med anlægsspor omfattet af bestemmelserne i naturfredningsloven må hele Nordhavnsområdet indenfor østgrænsen betragtes som marinearkæologisk interesseområde

med stor chance/risiko overalt for fund af vrug og lign. Omfattet af bestemmelserne i lov om beskyttelse af historiske skibsvrug m.v..

Hvis der derfor fortsat ønskes foretaget en udbygning af lystbådefaciliteterne i Nordhavnen, må spærringsområdet og det gamle havneområde først og fremmest friholdes. Hvis man ønsker at undgå kostbare arkæologiske komplikationer. Derved bliver de med 1. og 2. markerede områder de eneste mulige alternativer til den oprindeligt planlagte udbygning videre udover spærringsområdet. Men også i områderne 1. og 2. kan der meget vel tænkes at være ældre vrug og lign., der kræver en arkæologisk indsats på anlægsmyndighedernes bekostning, så inden den endelige projektering foretages, må der træffes valg mellem de to alternative muligheder, og det valgte område må arkæologisk rekonstrueres ved stangning, der efter erfaringerne fra 1978 indtil videre er den eneste brugbare måde til bestemmelse af beliggenheden af evt. ældre vrug under disse bundforhold. Tilbage er spørgsmålet om sikring af de ved uddybningen i 1977 blottede arkæologiske forekomster. Der bør permanent udlægges bøjer til markering af gennemsejlingen af spærringsområdet, og det bør kræves, at den østligste af de nye broer ikke anvendes af både med en dybdegang over 1,4 m. endvidere må anvendelsen af bådepladserne på vest siden af de østligste bro og på østsiden af vestlige af de nye broer stilles i bero, indtil der er foretaget det fornødne til sikring eller optagning af det lokaliserede vrug.”



Den blev han ikke populær på, så jeg måtte i gang med at berolige gemytterne. Det gjorde jeg således, efter mine sonderinger i kommunens havneudvalg:

*”Nu skal man ej fortvivle, for selvfølgelig har der rejst sig protester imod dette ovenstående, der berøver os en hel masse bådpladser.*

*Vordingborg kommunes havneudvalg er omgående gået i aktion og har fået tingene ned på jorden – eller i dyndet!*

*Vraget mellem bro 2 og 3 får sandsynligvis en afdækning, der gør det muligt at benytte broerne.*

*Hvor pokker skulle vi ellers have anbragt de både, der skulle ligge ved de to broer, skulle de måske bare være blevet på land?*

*Pælespærringen får faste afmærkninger, hvor de skærer sejlløbet. Man var ellers lige ved at få det indtryk, at man kun kunne færdes på havnen iført vikingskib og kohud!*

*Men havnens fremtidige aktiviteter vil komme til at lide under disse foranstående begrænsninger.*

*Tænk på det påbud om fremtidige udvidelser kun kan foretages i og omkring cirklerne.”*

Ja, selv journalisterne havde forstået sagens alvor. Der var en rigtig stor overskrift i Dagbladet for Vordingborg - Præstø den 26. februar 1979, der lød således:

**”Hvad der var tænkt som værn mod Venderne truer nu lystsejlerne”.**

***Er det tit der forekommer ulykker i vore farvande med dødelig udgang?***

Nej, det er det ikke, det er sket en gang i min tid som formand for klubben, nærmere bestemt den 5. august 1981. Det var et tysk ægtepar der pludselig ikke var ombord i deres båd mere. Båden blev observeret drivende øst for Vordingborg, nær Trellegrunden, med alle sejl sat. En forbisejlende syntes det så mærkeligt ud og entrede båden, men fandt kun en hund i kahytten. Han sejlede båden på grund, lagde dens anker ud og meldte fundet til politiet. Politiet spurgte manden om der var noget usædvanligt omkring båden, hvilket han benægtede. Politiet meldte det videre til SUM der igen meldte det videre til SOK, der ikke foretog sig noget, idet der ikke var observeret noget usædvanligt omkring båden.

Det forløb ønskede jeg opklaret, idet det ikke kunne være rigtigt, at en sådan ulykke ikke øjeblikkelig blev undersøgt, der kunne ligge mennesker i vandet der endnu var i live.

Som svar på min skrivelse til politimesteren kom der en lang udredning fra Politimester H. Kaarsbo der vist nok med lidt god vilje kunne tolkes som en beklagelse af den manglende undersøgelse.

Dette forløb var ikke særligt betrykkende for en sejlklub.

***Jeg hører tit og ofte: ”Nå sejlernskolen! Den har Jørgen etableret”, er det rigtigt?***

Det første man hører til Sejlernskolen er vel nok et referat af sejlklubben Snekkens standerstrygning i efteråret 1979. eller måske tilbage i 1977, i Hans Jørgen Muncks tid, hvor man på en generalforsamling med påfølgende ekstraordinære generalforsamling fik vedtaget vedtægterne for ”Bådfonden for Skolemateriel”

I avisreferatet den 26. oktober 1979 anføres det:

*”Klubbens bestyrelse vil nu intensivere arbejdet med at etablere en sejlerekole for voksne, hvor både det rent praktiske køb af båd, og selve organisationen omkring undervisningen skal tilrettelægges.”*

Det er rigtigt, det lå mig meget på sinde at få denne aktivitet op at stå, idet den er lige i tråd med klubbens formål, ”at sejle”.

Så man havde travlt den vinter, for allerede i marts måned 1980 indkaldte man til en ekstraordinær generalforsamling for at få generalforsamlingens endelige godkendelse af planerne.



Der var kun 2 punkter på den ekstraordinære generalforsamling nemlig:

*Pkt. 1 Valg af dirigent og*

*Pkt. 2. Bestyrelsen fremsætter forslag til oprettelse af seniorsejlerskole, fra sæsonstart 1980, i henhold til vedtægter for ”Bådfonden for Skolebådsmateriel”, vedtaget på den ordinære generalforsamling den 27. oktober 1977.”*

Bestyrelsen begrundede sit ønske således:

*”Siden den ordinære generalforsamling den 25. oktober 1979, har projektgruppen på 6 personer, arbejdet med henblik på opstart af en seniorsejlerskole fra sæsonstart 1980. Seniorsejlerskolen vil blive oprettet med det formål, at lære voksne de grundlæggende praktiske principper og regler for sejlads, således, at de kan færdes til søs med rimelig sikkerhed.*

*Alle der er fyldt 18 år og som er aktiv medlem af sejlklubben Snekken kan optages som elever. Skolens undervisningsplan er tilrettelagt således, at eleverne efter et eller to års undervisning, kan indstilles til den praktiske del af Handelsministeriets duelighedsprøve.*

*Det til brug ved undervisningen nødvendige antal instruktører har allerede meldt sig, lige som en seniorsejlerskolechef og en bådsmand står parat til at påbegynde arbejdet.*

*Til brug ved den praktiske del af undervisningen har projektgruppen indstillet at der indkøbes en Nordisk Folkebåd i glasfiber, da en sådan skønnes at opfylde de behov eleverne måtte have for sejladsundervisning. Den Nordiske Folkebåd er jo kendt for at være en velsejlende og stabil båd som kan tåle lidt af hvert.*

*Sejlklubben Snekkens bestyrelse har på sit møde den 7. marts 1980, drøftet projektgruppens oplæg, og enstemmigt vedtaget at søge generalforsamlingens tilslutning til at Sejlklubben Snekkens seniorsejlerskole oprettes fra sæsonstart 1980.”*

Det var en fantastisk standerhejsning vi havde det forår, med en masse aktiviteter herunder blandt andet dåb og søsætning af 2 både, en 606 til ungdomsafdelingen og en Nordisk Folkebåd, FD 704, til Seniorsejlerskolen.

I min tale anførte jeg blandt andet:

*”Vor sejlerskole, der nu er kommet op at stå, ledes af Arne Jacobsen. Det har krævet en enorm planlægning, og vi har fået stor tilslutning, men et er teori, et andet er praksis, og der vil uden tvivl komme ting, der skal justeres, men det kræver lidt smidighed, så lad os alle være med til, at det kommer til at fungere. Det er på sin plads at sige tak til Peter Munkebjerg for den store indsats, han har ydet, for at båden skulle stå færdig i dag.*

*Vi har fra TV-huset i Vordingborg fået stor hjælp. En komplet radio til vor skolebåd gør det muligt at kontakte vort anlæg i klubhuset og omvendt, Alarmstationen kan kontaktes, og det er ydermere en dejlig ting, at vore sejlere kan blive fortrolige med radiomateriellet.”*

Derefter gav mandskaberne på de to nydøbte en demonstration havnen rundt for fulde sej.

Allerede omkring sommerferien var skolen ”kørt ind” der var skolechef Arne Jacobsen, bådsmand Peter Munkebjerg og ansvarlig for administration af båden var Lisbeth Palsgart.

Dertil følgende instruktører:

Jørgen Belling

Kjeld Gerdrup

Viggo Jensen

Johan Peter Ravn

Per Romdal

Mogens skov

Bjørn Vibede

Dertil følgende reserveinstruktører:

Preben Andersen

Jørgen Andreasen

Gert Jensen



Jacob Lund

Kapaciteten var med 2 sejladser på hverdage, 15 nye elever. Denne kapacitet blev udnyttet til det yderste.

***En af de store personligheder der har betydet meget for Sejlklubben Snekken, for jollesejlsporten i Danmark, og ikke mindst i USA, er ingeniør Axel Damgaard Olsen.***

I medlemsbladet Pæleormen kunne man først læse lidt om Axel Damgaard Olsen, umiddelbart efter hans død den 18. juli 1980, hvor Flemming Andersen skrev nedenstående nekrolog over sejleren

### **Axel Damgaard Olsen:**

*"I eftersommeren kom den sørgelige meddelelse fra USA, at den tidligere Vordingborg-sejler Axel Damgaard var blevet dræbt ved en meningsløs bilulykke.*

*For de mange nye medlemmer af Snekken, der ikke kendte Axel Damgaard, kan kort fortælles, at Axel Damgaard, var jollesejler fra Snekkens storhedstid.*

*I Piratjollen Qui-Qui (D3) – piratklassen blev i øvrigt startet i Vordingborg – drog Axel sammen med andre kendte Vordingborg "pirater" (Engelbrecht, Brorsen, Chr. Hansen o.s.v.) rundt og hærgede på banerne over det ganske land.*

*Fra Elbens grumsede strømhvirvler i syd, til Silkeborgsøernes åkandeidyl i nord, har jeg selv mødt Axels glade smil under den hvide murerkasket.*

*Axel Damgaard var manden bag optimistjollerne. I 1955 fremskaffede han tegningerne til denne jolletype fra USA. Med sin sædvanlige ildhu startede han sammen med andre medlemmer fra Snekken et selvbyggeri efter disse tegninger.*

*Axel havde, sammen med andre, straks set denne jolles værdi – og pionerarbejdet i Snekken er skyld i den optimistarmada, der findes på vor del af kloden. (De første selvbyggerjoller stod ejerne i ca. 200 kr. stykket)*

*Senere fik Axel Damgaard, der savnede en billig enmandsjolle, den kendte Bådebygger og konstruktør, Knud Olsen til at tegne OK jollen. Axel drog selv rundt i hele landet med den første jolle på taget af sin bil og drev propaganda. Selv husker jeg en stille sommeraften, hvor han kom farende og vækkede de sløve "fjordskrabere" i Haderslev. Med sine store overtalelsevner fik Axel lokket selv platfodede kølbådssejlere ud i jollen. De væltede selvfølgelig – og masten stak ned i fjordens dynd, medens bandeord og gasarter steg til himmels.*

*OK jollen blev først efter megen modstand anerkendt herhjemme, den var for livlig sagde de, der bestemte. Men jollesejlere over hele verden tog den til deres hjerter – Ok jolleklassen er stadig i fremgang.*

*Axel havde altid travlt, der skulle ske noget hele tiden. Udlængslen havde lokket ham til Sydamerika for en kort bemærkning, men i 1958 pakkede han og hustruen Gudrun deres grej for alvor og drog til USA. Her slog de sig ned i i Seattle, hvor Axel, der ellers var arkitekt, gik igennem en ny uddannelse og blev flyingeniør hos Boeing. Jo, Axel var ikke bange for trapper uden gelænder, som man siger. At hans initiativer inden for sejlsporten heller ikke blev mindre, vidner de nedenfor gengivne mindeord fra Axels klub i Seattle om.*

*Gid disse ord vil gøre Axels virke mere kendt blandt unge, der nu sejler rundt i "Skidtnoret".*

*Det mærkelige er, at Axels navn og indsats var meget anerkendt ude i verden. Medens han tilsyneladende er ukendt for de fleste nuværende aktive medlemmer af "Snekken", er han mere kendt i udlandet som for eksempel i hans hjemklub i USA.*

*The leadline from Corientian Yacht Club of Seattle. Inc.*

*"Corinthian lost one of her more popular sailors in a tragic automobile accident July 18<sup>th</sup>. Axel Damgaard Olsen, who came to Seattle from Vordingborg, Denmark twenty-one years ago will be sadly missed by his ocean of friends in the Northwest Sailing Community.*

*Poul Elstrøm in his book "Expert Dinghy and Keelboard Racing" stated that, "the sailing sport owes a great debt to Axel as he was the first man who foresaw the many good points about the Optimist dinghy and took great pains to see that it became well known. Through his effort, the Optimist spread throughout Scandinavia with over 8.000 of the 7'7" boats providing the best sort of training for children."*

*Axel was the moving spirit behind another boat, the OK dinghy, and designed it as a cheap single-handed dinghy able to plane.*

*He carried the dinghy on the roof of his car and showed it in Oslo, Hamburg and other centers. Over 10.000 have been built with 1.500 to 2.000 in The United States alone.*

*As its peak, the Seattle OK fleet numbered in the sixties with thirty or more starting in the evening series on the lake. Many of our top local skippers got their start in this hot little boat.*

*Axel developed a mold for fiberglass El Toros as well as the first mold for glass Tunderbirds in The United States giving both classes a boost in the Northwest. Always the spark for a project, that would move on to a new venture. His most recent project was the design and construction, by himself, of a one ton class boat called "Fantacia" which he was planning to sail to Hawaii later this summer.*

*Axels spirit will live on in the literally thousands of skippers and crews whose sailing started with some project that he conceived or nourished. To those of us who were fortunate enough to have shared moments with Axel, our lives have forever been enriched.*

*Memorials may be made to PAWS or Seattle Sailing Foundation.*

*Ed von Wolffersdorf.*

***Hvornår gik du af som formand, der er og var vel en tidsbegrænsning på 4 år selv om dine forgængere havde taget lidt løst på en sådan regel?***

*Nej, der er ingen regler for hvor længe en formand kan sidde, men jeg holdt mig til de uskrevne regler og overlod styreåren for Snekken til Poul Christensen ved generalforsamlingen i efteråret 1980.*

---

*Samtale omkring formand for sejlklubben Snekken, Maskinmester Poul Christensen.  
Poul Christensen er afgået ved døden medio nullerne, hvorfor det ikke bliver let at finde noget frem der kan karakterisere Pouls virke igennem de fire år han virkede som formand. Jeg har kontaktet nogle af hans nære medarbejdere i hans bestyrelser, som ved noget om hvad der skete i ”maskinrummet” i Pouls tid som formand for sejlklubben Snekken.*

**Kort samtale med Kjeld Gerdrup.**

**Du kendte til Poul så hvornår blev han valgt som klubbens formand?**

Ved generalforsamlingen i 1981 og han fik sammensat følgende bestyrelse:

Formand:

Poul Christensen.

Næstformand

John Nielsen. 1983 Marianne Andersen.

Kasserer:

Johs Palsgart.

Sekretær:

Kjeld Gerdrup. 1982 Jan Dranov.

Bestyrelsesmedlemmer:

Jan Dranov. 1982 Klaus Nielsen. 1984 Mogens skov Jeppesen.

Carl-Ole Nielsen. 1982 Marianne Andersen. 1987 Søren Larsen.

Ole Svensson.

Klaus Nielsen (suppleant) 1982 Bent Ole Schwartzbach.

1984 Mogens Larsen (suppl.)

Dertil udvalgsformænd.

Seniorsejlerskolen:

Arne Jacobsen. 1982 Hans Jørgen Jacobsen.

Festudvalget:

Kirsten Andersen. 1982 Marianne Malling.

Vinteraktivitetsudvalget:

Carl-Ole Nielsen.

Udvalg for medlemsblad:

Flemming Andersen. 1982 Jette Nygaard.

Langtursudvalg:

Mogens Skov Jeppesen. 1984 Poul Sørensen.

Havneudvalg:

John Nielsen. 1984 Poul Christensen.

Ungdomsudvalg:

John Nielsen. 1982 Jørgen Andreasen.

Motorbådsudvalg:

Gunnar Nielsen. 1982 Villy Sørensen.



Klubhusudvalg:

1982 Carl-Ole Nielsen.

Kapsejladsudvalg:

1983 Torben Wulff.

***Har du lidt data om Poul?***

Poul var uddannet maskinmester og fungerede som forstander på Maskinmesterskolen i København, der lå næsten oppe mod Vibenshus Runddel.

Han var gift med Lene der var jordmoder og de flyttede begge til Vordingborg, efter at Lene havde fået ansættelse ved Amtssygehuset i Næstved. De købte et hus på Carl Bloksvej 13, og så havde de samtidigt et sommerhus på Omø i Storebælt.

***Hvad var dit indtryk af Poul?***

Poul var vellidt i klubben, han drev tingene frem og ville gerne at der skulle være orden i al ting, hvilket han konstant kontrollerede, at der var.

Poul ønskede at inddrage så mange af klubbens medlemmer som muligt, derfor beskæftigede han sig med det spørgsmål på hans første "Formandsside" i Pæleormen i 1982 således:

(afskrift)

*Atter har et nyt år set dagens lys. 1983 er allerede godt i gang når disse linjer læses, men jeg vil alligevel, da dette er første lejlighed hertil, ønske alle i Snekken et rigtigt godt nytår.*

*Netop i forbindelse med det nye års begyndelse falder tankerne let på fremtiden og i vores begrebsverden er det naturligt i dette, klubbens 60 års jubilæumsår, at tænke på klubbens fremtid.*

*Hvad ønsker medlemmerne egentlig at klubben skal beskæftige sig med, hvilke aktiviteter skal fremmes og hvilke bør glide ud til fordel for måske helt nye aktiviteter?*

*Det er naturligvis ikke noget bestyrelsen skal sidde egenhændigt og bestemme eller finde ud af, så den har i første omgang besluttet at høre medlemmernes mening om dette og hint, så derfor:*

*Skyd på bestyrelsen og pianisten*

*Medlemsmøde i restaurant Snekken.*

*Tirsdag, den 12. april 1983 kl. 19.30.*

*For at få så mange som mulig i tale lokker vi med en sjat øl.*

I den forbindelse må dog nævnes, at med hensyn til restaurationen oven på klubhuset, så havde han der et stort problem, hans kemi passede slet ikke til fr. Grethe Perssons kemi, det slog virkelig gnister de enkelte gange han formastede sig til at indlede en forhandling med hende. Disse forhandlinger tog vi andre os så af.

Poul interesserede sig meget for den orden som han syntes der skulle herske på havnen. Han uddelegerede ansvarsområder til sin bestyrelse og kontrollerede, at ansvaret blev løftet og samtidigt blev det nye havnereglement, der havde været under vejs et par år, færdiggjort og godkendt af bestyrelsen.

Dette reglement omfattede klubbens medlemmer, samt de sejlere der lagde til ved Snekkens broer.

Formandens anden side i Pæleormen, under overskriften ”Trist”, var typisk for Poul.

(Afskrift)

*Det er altid trist at skulle gentage sig selv – og det er ekstra trist, når det er nødvendigt at gentage sig selv.*

*Ja – det er fællesarbejdet, der atter står på programmet. De gode og positive intentioner, der kom til udtryk på generalforsamlingen, er lige så stille fordampet ud i den blå luft.*

*Tænk jer – jeg har fået o, skriver nul henvendelser i forbindelse med min seneste opfordring.*

*Det kan kun skyldes vintersløvhed, så nu da forårssolen er begyndt at varme de garvede sejlertsjæle, må det krible så meget i jer, at der kan blive lidt til overs til klubben.*

*Derfor! Læs annoncen side 30 og meld jer, så vi kan få etableret det udvalg.*

*En lille trøst er der dog i det spil. Det er lykkedes at få genoplivet motorbådsudvalget. Det glæder mig meget, jeg ønsker udvalget al mulig held fremover.*

*Poul.*

Han ønskede virkelig at klubbens medlemmer blev inddraget og at der var aktiviteter udover det rent sejladsmæssige.

***Hvordan med sikkerhed til søs, der havde jo været en ulykke nogle år før, hvor der ikke blev gjort noget som helst for at undersøge hændelsen, og dermed havde man forskertset muligheden for at redde eventuelle nødstedte sejlere?***

Snekkens nye fartøjsberedskab blev på Pouls foranledning startet i foråret 1983 med det formål at bistå myndighederne i eftersøgnings- og redningssituationer.

Der blev udarbejdet beredskabsplaner med i første omgang 11 bådejere med mandskab, både der kunne tilkaldes med kort varsel. Planen lå hos Vordingborg Politi samt ved Sundets Marinedistrikt (SUM). Det var altid en af disse offentlige myndigheder, der havde den overordnede styring af operationerne.

Snekkens beredskab skulle fungere i perioden 1. maj til 1. november og gjaldt området til Langø i øst, Stubbekøbing i syd og til Knudshoved spids mod vest.

Masnedsundbroen blev brugt som forbindelsesled til det alm. telefonnet, idet der var døgnvagt på både VHF og telefonen.

Vi skulle ikke bjærge både, det tog lodserne sig af, idet de havde et professionelt bjergelau.

Der blev nedsat en styregruppe i Sejlklubben Snekken bestående af:

Poul Christensen

Jürgen Seidewinkel og

Palle Kreutzfeldt (formand)

Vi havde meget stor glæde af samarbejdet med Vordingborg Politi, Marinedistriktet, lodserne og Marinehjemmeværnet.

Det var reglen at det altid var Vordingborg Politi eller SUM der satte aktioner i gang.

Som et eksempel har Fartøjsberedskabet i 1984 haft følgende aktiviteter der viser at der virkelig er behov for en sådan aktivitet i vores område.

(afskrift)

10. 04. 84 *Førstehjælpskursus.*

12. 04. 84 *Førstehjælpskursus.*

18. 05. 84 *Speedbåd savnet. Sundets Marinedistrikt forsøgte forgæves at ringe skipperen op, men ingen svarede. Alle var ude og sejle p. gr. Af St. Bededagsferien. En uheldig situation, som forhåbentlig bliver sjælden.*

04. 06. 84 *Drivende jolle observeret i Storstrømmen, tilsyneladende uden nogen om bord. "cherie" hentede den hjem fra Vesterskov Flak. Formentlig havde den revet sig løs fra sine fortøjninger.*

09. 06. 84 *Speedbåd strandet på Knudshoved odde om aftenen. Da det var mørkt og uden fare for mennesker, derfor kørte vi først derud i bil næste morgen. Vi fandt frem til ejeren, som selv ville bjerge båden.*

22. 06. 84 *Nødraketter i Storstrømmen. "Lillebjørn" tog ud, det var en tysker på grund på Trellegrunden, der uberettiget sendte nødraketter op. Han blev bjærget af en fisker.*

23. 06. 84 *"Sjælland Rundt", vi blev alarmeret da der var mand over bord i Storstrømmen. Vi nåede ikke at komme af sted, da han hurtigt blev bjærget. Situationen var kaotisk hele dagen. Efter aftale med Sundets Marinedistrikt skulle vi ikke gå ud i det hårde vejr. Om aftenen gik "Lillebjørn" og "Havblik" dog ud og slæbte de inderste både ind.*

24. 06. 84 *En enkelt ankerligger fra "Sjælland Rundt" blev om morgenen slæbt i havn af "Lillebjørn".*

25. 07. 84 *Eftersøgning af jolle med to personer ved Knudshoved. "Jabro" og "Snekken" søgte hele natten i dårligt vejr sammen med to hjemmeværnsskuttere. Afblæste om morgenen. Personerne fundet på Knudshoved, uden at have givet ordentlig besked hjemme.*

11. 09. 84 *Fælles natteøvelse med fartøjsberedskabet fra "Ulvsund" og Marinehjemmeværnet MHV 67.*

### **Hvordan var koordinationen af arbejdet i klubben?**

Der blev afholdt månedlige bestyrelsesmøder som i alle andre foreninger, men dertil afholdtes også fællesmøder, hvor alle klubbens udvalg var repræsenteret og her fik alle disse udvalg lejlighed til at fremføre deres ønsker og beklagelser således, at bestyrelsen hele tiden var ajour med hvad der rørte sig blandt medlemmerne.

### ***60-års jubilæum?***

På bestyrelsesmødet den, 13. juni 83 fik Poul vedtaget, at der skulle afholdes jubilæumsfest den, 13. august 83, idet man gerne ville lidt fri af sommerferierne og i særdeleshed af skolesommerferien, altså lidt mindre end en måneds forskydning i forhold til den oprindelige og ægte dato den, 23. juli.

Der ligger ikke nogen tilgængelige oplysninger om, hvordan jubilæumsdagen blev afholdt, eller om eventuelle aktiviteter, kun at bestyrelsens sekretær skriver takkekort for de modtagne gaver og opmærksomheder.

Til støtte for sådan en dag kan vel tjene de vers som Morten Bredsdorff havde skrevet til klubben på Pouls opfordring i anledning af jubilæet:

(afskrift)

*Hej gode venner!  
 Hvor tiden dog render,  
 nu solen atter tilbagevender,  
 og "Pæleormen" sit vårbrud sender  
 med små romaner i begge ender.  
 (hvordan mon det ender)  
 Den milde vinter, den våde vår  
 engang vel en sommerlig ende får?  
 Gå i gang med dit skiv,  
 skrab med spartel og kniv,  
 hæng i med knofedt som gjaldt det dit liv!  
 Men de både står tæt,  
 det er slet ikke let  
 at male, så tøjet ikke får plet.  
 Du kan knække din pensel, så maler du ret.  
 nogle svinger en kost,  
 andre tygger en humpel med ost,  
 og øllet er andres daglige kost.  
 Nogle slider med rive og skovl  
 og får som belønning et nik af Povl,  
 andre prøver at få sig en knap lur,  
 men nu kommer John Nielsen med stopur,  
 han har ikke glemt lugten af krudtet,  
 nu skal bådene ud på minuttet!  
 Med flot præcision  
 som skudt af kanon  
 ryger bådene ud efter god tradition!  
 5 minutter pr båd:  
 "Vi har slet ikke råd  
 til at snakke og væve,  
 nu skal bådene svæve,  
 ud i søen med plask,  
 thi ventetid koster dask."*

*Vor forrige formand var taler af rang,  
 han hentede sit valgsprog fra Ibsens sang:  
 "Og sejlede jeg end min skude på grund,  
 så var det dog herligt at sejle."  
 Ikke alle kan søkortet pejle,  
 og menneskelig er det at fejle.  
 Vor nye formand, ham Poul ved navn,  
 har vist nok lyst til at gøre gavn.  
 Sit valgsprog han fandt i "En søndag på Amager."  
 "Vi sømænd gør ej mange ord, men passer vore  
 sager."  
 Vor kassimester er skattefoged,  
 han gør livet for sejlerne temmelig broget.  
 "I må kalde mig Mads,  
 men betal for din plads!  
 Det gælder din båd."*

*Men John Nielsen ved råd:  
 "Stil båden i rosenbedet derhjemme,  
 så kan du for vinterskatten den gemme."  
 Men hvordan slippe for sommerskatten?  
 Ja, det ved katten!*

*I gamle dage var alle lige  
 i Snekkens varmt kammeratlige rige.  
 Vi malede huset med pensel og stige,  
 og ingen måtte for andre vige.  
 Nu samles de store og stærke skibe  
 ved den gamle bro, mens de små er i knibe,  
 i østenvinden ligger man lunt ved den gamle,  
 mens alle små både må rulle og bamle.  
 Nej, en spunsvæg, en estakade i øst,  
 så ville det gamle problem være løst,  
 og Snekken ville, ej blot af navn,  
 men også af gavn, bli'e en virkelig havn.*

*En gammel borgmester i København,  
 det var Peter Hedebol af navn,  
 han sagde engang i gamle dage:  
 "Sejlsporten skal i kommende dage,  
 blive en dansk national tradition!"  
 Hans ord lød helt ned til den tyske nation.  
 Thi også der kan man nu bygge både.  
 de kommer hver sommer som en vældig flåde,  
 fyldt til rælingen med konserves og sprit,  
 så Danmark snart ikke længere er frit.  
 Vore havne fyldes som fårefolde,  
 mens vi venter som molboer og bondeknolde.  
 Jeg ved et råd! Giv dem gratis pladser i vintertiden,  
 så beholder vi andre sommertiden.*

*I dag styres Snekken af en stor forsamling,  
 sådan synes i hvert fald en og anden gamling.  
 Tiden er præget af stordrift og masse,  
 alting haster, og alt skal gi kasse.  
 Dog stadig lever de gamle vaner,  
 som Petter og Egil og Find og Svend.  
 Lad os takke dem og andre gode mænd,  
 de holder de gode skikke i live,  
 det giver fællesskab mellem de mange skive.  
 En sejklub er mere end en forening,  
 det er kammeratskab, som giver den mening!  
 Uden det var jeg selv holdt op med at sejle,  
 endnu vover jeg de indre kurser at pejle.  
 Kammerater! Vi løfter vort fyldte bæger,  
 som de indre organer varmer og kvæger,  
 og hilser vor sejklub ved Norets vande,*



*med udsyn til fjerne, solblå strande.  
Der er klubbens seksti års sommer i rækken,  
lad os råbe et trefoldigt: Leve Snekken!  
Skipperen.*

### ***Motorbådene?***

Ja, det er et helt kapitel for sig selv, såfremt man kunne finde ud af hvad der egentlig foregår mellem de to fraktioner i klubben. Mellem kludesejlerne, som motorbådsførerne som man så smagfuldt fremfører det, men det kan man ikke. Poul Christensen forsøgte af al kraft at få en dialog i stand da formanden for motorbådsafdelingen, Gunnar, trak sig ud og overlod klubben uden formand, men alt var forgæves.

### ***Brædtsejlad? Er det noget der dyrkes, eller er det på forsøgsstadiet?***

Officielt er der ikke nogen brædtsejlerafdeling i Snekken, men vores tidligere formand Hans Jørgen Munck arbejder ihærdigt på at få de unge mennesker interesseret i den disciplin.

På generalforsamlingen, den 27. oktober 1983, besluttede man at gå ud af fonds-tanken og omdøbe klubbens fonde til opsparingskonti. Der var jo slet ikke noget skattemæssigt perspektiv i at opretholde fonde i en sejlklub der ikke var skattepligtig.

### ***Ungdomsafdelingen:***

Så tog man fat på ungdomsafdelingen fra en ende af, idet Poul satte et bestyrelsesmedlem ind i ledelsen af ungdomsafdelingen således, at man fik udformet en egentlig organisationsplan som en begyndelse og et udgangspunkt for reorganisering af afdelingen og så samtidig en opstart på renovering af bygningsfaciliteterne og en omorganisering af anvendelsen af bygningen.

Som koordinator havde Poul udsøgt sig Jørgen Andreasen der fik ansvaret for følgende aktiviteter:

Forholdet til Dansk Sejlunion

Forholdet til Sydstævnekredsen

Svømmehalslån

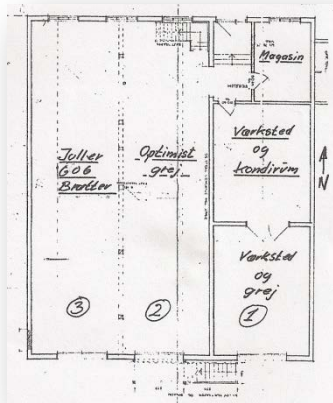
Udlån af grej

Mødevirksomhed i ungdomsafdelingen

Ind- og udmelding af optimister

Holde styr på økonomien

Holde styr på at grupperne fungerede.



Sådan kom indretningen til at se ud når den er færdig (set fra vandsiden)

### ***Klubbens vedtægter:***

Vedtægterne fik et generelt eftersyn og blev godkendt på generalforsamlingen den 25. oktober 1984, således at de kunne træde i kraft den 1. november 1985.

En af de væsentligste ændringer var at klubbens ledelse blev totalt omlagt, idet nu var formanden på direkte valg på generalforsamlingen og det gamle system med at den valgte bestyrelse konstituerede sig, umiddelbart efter generalforsamlingen, var forbi. Dertil valgte generalforsamlingen direkte formændene for de stående udvalg, som så senere ordnede sig med udvalgsmedlemmer, men udvalgsformanden var fuldgyldigt medlem af bestyrelsen, med stemmeret.

De stående udvalg blev følgende:

Økonomiudvalget

Havneudvalget

Bygningsudvalget

Ungdomsudvalget

Bladudvalget

Aktivitets- og festudvalget

Kapsejladsudvalget

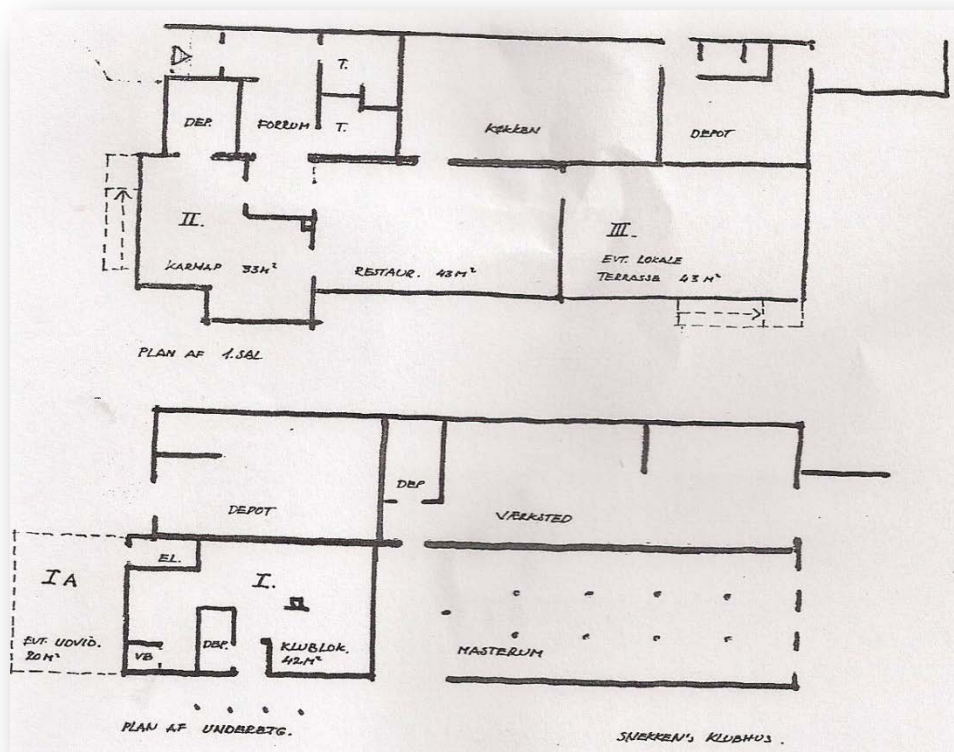
Seniorsejlerskolen.

Den daglige ledelse af klubben blev overladt til et forretningsudvalg der bestod af bestyrelsens formand, næstformanden samt formanden for økonomiudvalget (kassereren).

### ***Klublokalet:***

Siden klubbens oprettelse i 1923 har der formentlig i alle bestyrelser været drøftet mulighederne for et klubhus og efter at det blev en realitet, har man ustandselig undersøgt mulighederne for ombygninger og nyindretninger, samt tilbygninger. Det eneste statiske er, at klubhuset stadig ligger

hvor det blev lagt oprindeligt, men ellers synes der at være frit slag for enhver bestyrelse, og således også for Pouls bestyrelse, som her klubhusudvalget, formentlig nedsat af bygningsudvalget.



Der var 4 forslag således:

- 1) Nuværende lokale ryddes for diverse smårum og skorstenen fjernes (også på 1. sal). Herved skabes et regulært lokale på 42 m<sup>2</sup>, der kan rumme knapt 40 personer. Rummet fikses op. Den anslåede udgift er 75.000 kr.
- 2) Som ovenfor, men med en udvidelse på for eksempel 20 m<sup>2</sup>, køkken flyttes. Evt. terrasse ovenpå. Den anslåede merudgift 90.000 kr.
- 3) Karnaplokale på 1. sal kan eventuelt anvendes til klublokale med trappeadgang uden på husets vestgavl. Løsningen forudsætter en udvidelse af restauranten på terrassen med ca. 30 m<sup>2</sup>.  
Den anslåede udgift 150.000 kr.
- 4) Terrassen indrettes til klublokale 43 m<sup>2</sup> med en udvendig trappe fra forpladsen.  
Den anslåede udgift på 190.000 kr.

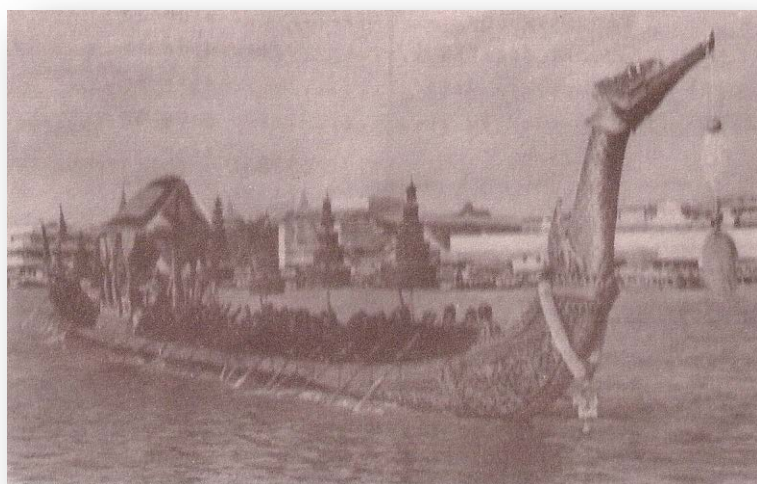
På generalforsamlingen den 25. oktober 1984 indstillede klubbens bestyrelse at forslag 1 skulle nyde fremme.

Forslaget blev sat under afstemning og efter 2 afstemninger blev forslaget vedtaget med 27 mod 23 og 1 blank.

Poul Christensen kunne på fællesmødet den 1. april 1985 konstatere at ombygningsarbejderne på klubhuset skred fremad, men at man ikke nåede at blive færdig til Påske grundet en strejke.

Han kunne samtidigt meddele, at klubben havde sparet mange penge som følge af den frivillige arbejdskraft der var præsteret af klubbens medlemmer.

Så rinder Pouls formandstid ud, han er ikke hjemme, så han kan nå at skrive på sin sidste formandsside, men han sender kort fra Bangkok med følgende tekst:



”Jeg nåede desværre ikke formandens side til næste ”Pæleorm”, men sender klubbens medlemmer en hilsen fra Bangkok, p.t. 30 grader celcius i skyggen. Billedet viser hvordan de bringer formanden rundt her”.

Mange hilsner.

Povl.

Povl blev afløst af ingeniør Hans Jørgen Jacobsen på klubbens generalforsamling i efteråret 1984.

---



**Samtale med civilingeniør Hans Jørgen Jacobsen, den 21. juni 2013 m.fl. under devisen: ”Hvad skete der i Sejlklubben Snekken i din tid som formand”.**

***Hvor, og hvornår er du født Hans Jørgen?***

Jeg er født i Næstved den 4. april 1941. Jeg er gift med sygeplejerske Elise (kaldet Lise).

***Hvad arbejdede du med?***

Jeg er civilingeniør i bygningsteknik. Jeg har specielt arbejdet med geoteknik og fundering som ansat og medejer i Schweiz og Danmark. I Schweiz, nærmere betegnet i byen Bern i den tysktalende del af Schweiz i 7 år, og sidst i ca. 35 år i den Rådgivende Ingeniørvirksomhed Skude & Jacobsen i Vordingborg.

Poul Erik Jacobsen, som er medgrundlægger af firmaet i Vordingborg, introducerede vore sønner i sejlklubben Snekken, hvor han var medlem af bestyrelsen.

***Hvornår kom du til Vordingborg?***

I 1976.

***Det var altså sejlklubbens ungdomsafdeling der trak?***

Ja. Vores ældste søn Jens startede som 10 – 11 årig i optimistjollen under kyndig vejledning af Hans Jørgen Munck, som på det tidspunkt var formand for både SSV og ungdomsafdelingen. Siden fulgte lillebror Jesper.

Jens har sejlet den halve jord rundt som bådbums og har sågar senere haft en del år på Mallorca, hvor han startede en sejlfabrik. Han er som passioneret kite-surfer stadig bidt af det at færdes på vandet med vinden som drivkraft.

Jo, han har haft glæde af den fritidsinteresse han fik på Skidtnoret.

Lise og jeg meldte os som hjælpere i SSV's Ungdomsafdeling. Siden deltog jeg som organisator af forældrenes aktivering, for uden dem kunne ungerne ikke deltage i de mange stævner, som Sydstævnekredsen arrangerede i og syd for Sydsjælland. Til formålet blev med hjælp fra klubbens bestyrelse anskaffet stativer der kunne monteres på traileren, så kunne vi transportere ret mange joller.

For så kunne vi deltage i kapsejladser overalt, ja, vi var en hel kortege med joller-på-vogn og forældre i biler bag ved, det var rigtig hyggeligt og virkelig givtigt for alle og så sandelig også for udviklingen i Ungdomsafdelingen.

Vore to sønner mødte mange sejlere fra andre klubber, og nogle af dem hører til deres bedste venner i dag – 30 år efter.

***Var det en god ungdomsafdeling?***

Ja, absolut, med mange gode hjælpere og trænere som f.eks. Hans Jørgen Munck og senere Byron Hulsart, Lars og Anette Henriksen og Palle Lindberg.. Forældreindsatsen var beskeden. Men det blev efterhånden ændret, især i forbindelse med de nævnte stævner, som fandt sted i weekenderne.

Det lykkedes som nævnt at aktivere forældrene, hvilket betød en større deltagelse i stævnerne til glæde for både de unge sejlere og deres forældre. Vi havde det sjovt i de tider. Samtidig var jeg opsat på at få skabt en god forbindelse til voksendelen af sejlklubben, som ikke altid havde haft lige stor forståelse for nødvendigheden af at investere i ungdommen. Men efterhånden indså man, at der var tale om vores fremtidige sejlere og sejlklubmedlemmer, så stemningen blev med tiden rigtig god, og der blev sågar holdt klubfester med deltagelse fra ungdomsafdelingen.

Arbejdet i ungdomsafdelingen vakte både min og Lises interesse for selv at kunne sejle. Vores drenges begejstring smittede af på Lise og mig, så vi meldte os ind i SSV. Min grunduddannelse som sejler i ungdomsafdelingens første 606 af bl.a. f. eks. Torben Wulff, Søren Michelsen og ”Krølle” Jørgen Olsen. Aflagde praktisk prøve til Yachtskipper 3 med Mogens Skov Jeppesen som eksaminator. Senere gik Lise i Seniorsejlerskolen med Johan Peter Aakjær Ravn, som instruktør.

***Du har en historie omkring optimistjollen, en historie der supplerer den fortælling der normalt er omkring arkitekt Axel Damgaard Olsens fortjeneste, i forbindelse med jollens tilblivelse og udbredelse i Danmark?***

Ja, det er rigtigt. Klubben havde en kasselignende ting liggende udenfor ungdomshuset. Det viste sig at det var en af de 10 første optimistjoller i Danmark doneret af Vordingborg Trælasthandel A/S og bygget i Vordingborg. Den så herrens ud, skrammet og ramponeret og bar tydelige tegn på at have stået urørt i mange år. Den havde vist af og til – når det blæste en halv pelikan på havnen - været anvendt som dørstop for en af portene til jollerummene. Ifølge vores søn Jesper var jollen god at bruge som vippe – indtil den knækkede midt over!

Jeg fortalte om jollen til min fætter Ole Jacobsen, der var formand for Dansk Sejlunion på det tidspunkt.

Den jolle var han meget interesseret i, så han fortalte det videre til Skoleinspektør P.G. Hansen fra Hvidovre Sejlklub Suset. P.G. Hansen var en af de ivrigste tilhængere og den første træner af optimistjollen her i landet. Lise og jeg fik accept af klubben til at fragte den til min fætter.

P.G. Hansen lagde et meget stort arbejde i at sætte den i stand. Vi fandt også nogle oprindelige optimistjolle bomuldssejl hos Hans Jørgen Munck.

Jollen blev på DS's Sejlerdag, ved 75 års-jubilæet i 1988, overdraget som gave til Søfartsmuseet på Kronborg. Tilstede fra SSV ved denne lejlighed var Steen Garver og jeg med vore fruer med som formænd for hhv. ungdomsafdelingen og klubben. Senere er jollen overført til sejskibsmuseet på Valdemars Slot på Tåsinge.



”Se sådan kan det gå et dørrstop”, ville H.C. Andersen have sluttet den historie.

Herover ses jollen på museet i Troense.

***Hvornår blev du formand og hvordan dannede du din bestyrelse?***

Jeg blev valgt som formand på klubbens ordinære generalforsamling i efteråret 1985, opstillet som bestyrelsens kandidat og valgt uden modkandidat.

***Hvordan kom din bestyrelse til at se ud, for den blev vel for de flestes vedkommende valgt eller genvalgt på samme generalforsamling?***

Forretningsudvalget:

Formand:

Hans Jørgen Jacobsen.

Næstformand:

Mogens Skov Jeppesen. 1986 Arne Jacobsen. 1988 Ebbe Rask

Kasserer:

Johs. Palsgart. 1986 Niels P Christensen.

Økonomiudvalget:

Johs. Palsgart. 1986 Niels P. Christensen.

Sejlerskoleudvalg:

Formand Sven Ole Olsen. 1988 Ebbe Rask.

Aktivitetsudvalg:

Formand Flemming Larsen. 1986 Søren Michelsen. 1988 Søren Vest.

Bladudvalg:

Formand Mogens Skov Jeppesen. 1986 Flemming Larsen.

Ungdomsudvalget:

Formand Steen Garver. 1988 Jørgen Andreasen.

Bygningsudvalget:

Formand Carl-Ole Nielsen.

Kapsejladsudvalget:

Formand Steen Pedersen. 1988 Anders Rasmussen.

Havneudvalget:

Formand Arne Jacobsen.

1988 Hans-Jørgen Pommergaard.



***Det var i øvrigt på det tidspunkt hvor de nye Farøbroer blev indviet.***

***Den, 4. juni 1985.***

*”Den 5. juni 1985 kunne der læses i Vordingborg Dagblad under overskriften: Tak for højbroen.*

*Et antal lystsejlere fra sejlklubben Snekken i Vordingborg var i går under indvielsen højtideligheden mødt frem på*

vandet under Farø broen, blandt andet for at sige tak, for at de fik en højbro fra Sjælland til Farø. På en stor transparent havde de skrevet: Tak for højbroen.

For otte år siden var de også ude i samme farvand med en transparent. Dengang stod der på den: Vi vil have en højbro.

Anledningen var en besigtigelse af den daværende trafikminister.

Sig så ikke at politikere ikke lader sig påvirke.”

(Bådens navn er RAVNEN)

***I din første formandsside i Pæleormen skriver du, at der skal udføres en ny organisationsplan for bestyrelsesarbejdet. Hvorfor det, der er udfærdiget en ny organisationsplan for næsten hver eneste bestyrelse i nyere tid?***

Ifølge de helt nye vedtægter skulle bestyrelsen fremover bestå af formændene af de såkaldte faste udvalg. Disse vedtægter var netop udarbejdet af bestyrelsen, som havde Poul Christensen som formand, med Mogens Skov Jeppesen som hovedforfatter.

Adskillige ønsker fra udvalgene om mere direkte kontakt med klubbens ledelse blev med disse nye vedtægter dermed imødekommet. Et stort skridt, som jeg fik lov til at introducere og afprøve i praksis. Bortset fra få ændringer, har disse vedtægter været gældende siden 1985, altså foreløbigt i mere end 25 år.

De nye vedtægter lagde op til en rimelig hyppig udskiftning af bestyrelsen og banede dermed vej for nye ideer og udvidet medbestemmelse. Nye initiativer blev ofte mødt med en opfordring til at melde sig til udvalgsarbejdet.

De nye vedtægters fædre kan efter min mening godt være stolte af deres arbejde og fremsynethed.

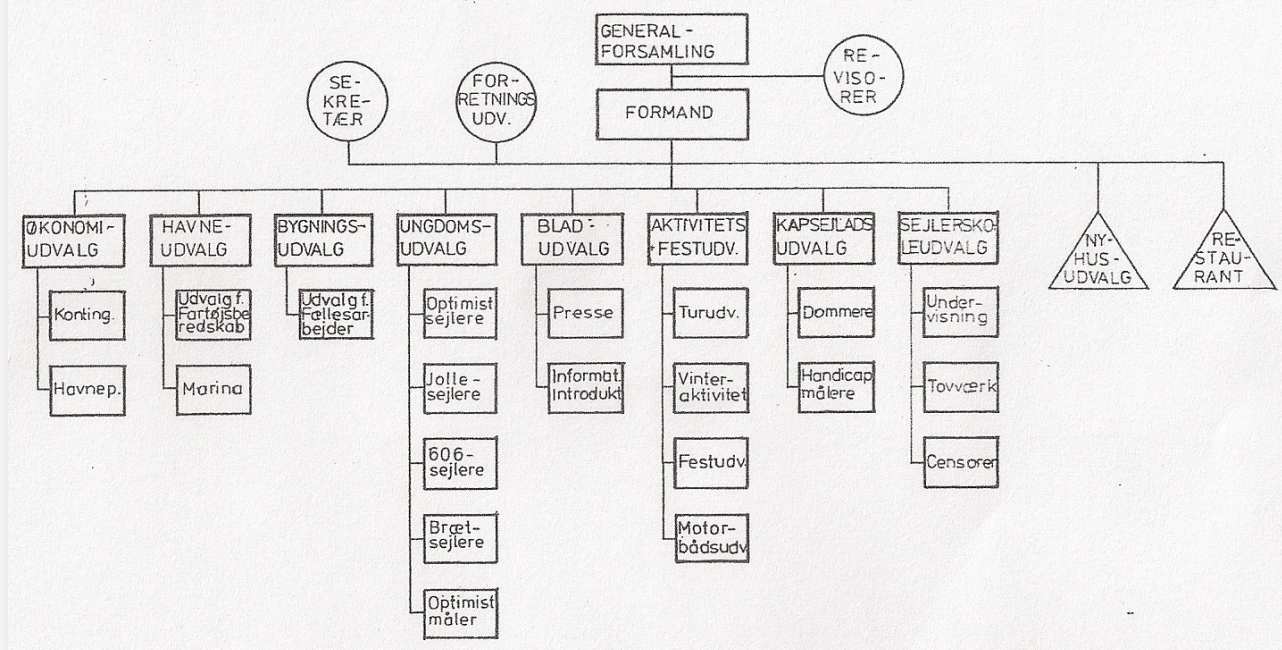
Det var hensigten med de nye vedtægter, at organisationen af bestyrelsen fremstod som et homogent hele, et team, der kunne arbejde sammen om klubbens udvikling og trivsel.

Det var nedfældet i vedtægterne at bestyrelsen udarbejdede en organisationsplan efter hver generalforsamling, d.v.s. en gang om året.



# ORGANISATIONSPLAN

1986



**Jeg kan se at der er blevet dannet et nyt brevhoved i din bestyrelsestid?**

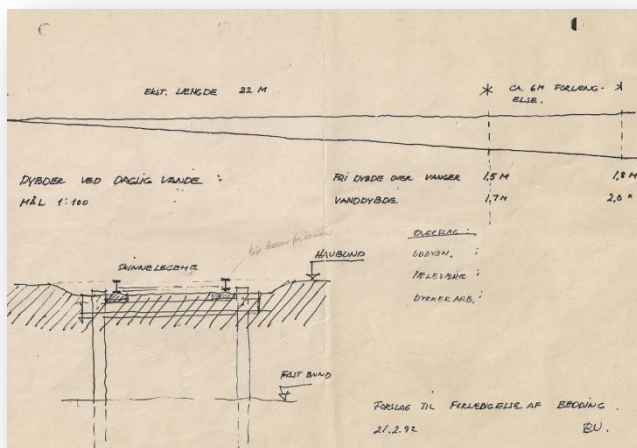
Ja, vi moderniserede Snekkens udtryk udadtil ved at stramme lidt op på klubbens logo, jeg tror det forrige logo var fra 60-erne eller 70-erne.



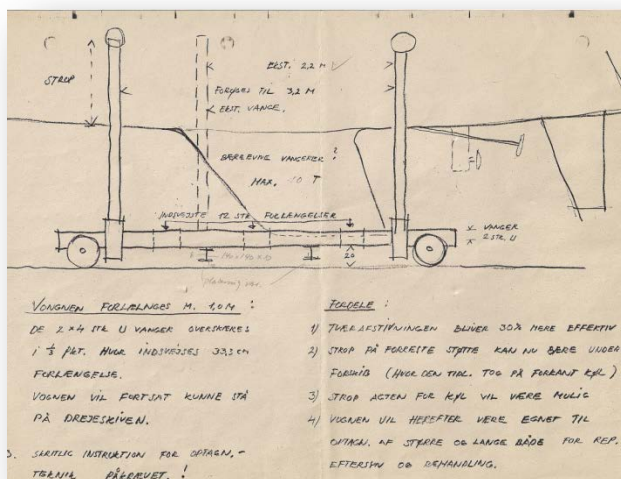
**Beddingvogn fik forlænget vangerne, var bådene blevet større end da vognen blev konstrueret?**

Ja, de var både større, havde større dybdegang og meget kortere kølkonstruktion, så Bjørn Vibede og jeg arbejdede sammen på den tekniske udformning af forlængelsen af pæleværket ved slæbestedet, forlængelse af slæbestedet ud i havnen og på forlængelse og forstærkning af beddingvognen.

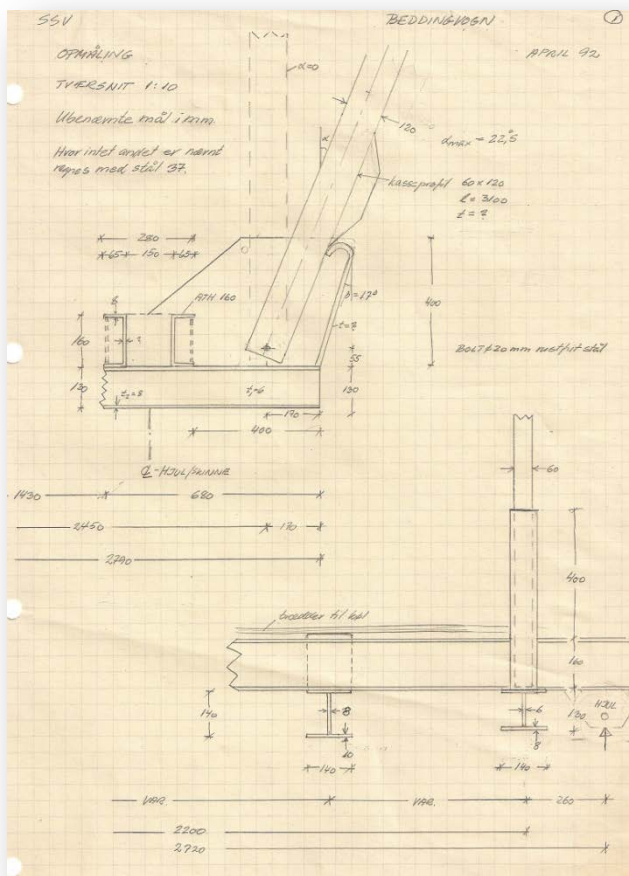
Her er vist nogle skitser fra Bjørns og mine drøftelser omkring beddinganlæg og vogn.



Skinneanlæg under vandet.



Beddingevognen med båd.



Detaljer for vanger på beddingevognen, det var noget kompliceret noget idet der var så uendelig mange bådtyper og faconer på både, men vi måtte vælge.

Beddingevognen er senere solgt til Sejlklubben Ulfsund, eller var det til havnen i Kalvehave?

### ***Jeg kan forstå at hele Nordhavnsområdet var til debat på kommunalt plan der i 1988/89?***

Ja, en meget væsentlig debat synes jeg, idet den drejede sig om den fremtidige udnyttelse af hele området, altså ikke blot sejlklubben som sådan, men også hvem vi skulle have som naboer, hvad og hvordan der måtte bygges i området. Den var i grunden affødt af en henvendelse til kommunen om tilladelse til at etablere en restaurant på arealerne øst for sejlklubben.

Det opponerede vi naturligvis kraftigt imod, idet det for det første ville lægge beslag på arealer der naturligt kunne anvendes i havnesammenhæng nu eller senere, og ikke uvæsentligt det ville ødelægge vores restaurationsforretning, der jo havde dannet og fortsat dannede et væsentligt fundament for klubbens økonomi.

Vordingborg Erhvervsforening havde nedsat en arbejdsgruppe til fremme af turismen i Nordhavnen.

Vi indgik i den arbejdsgruppe med 6 repræsentanter, der var:

Bjørn Vibede (formand)

Arne Jacobsen

Flemming Larsen

Carl-Ole Nielsen

Carlo Thorsen (byrådsmedlem)

Hans Jørgen Jacobsen.

Arbejdsgruppen udfærdigede en rapport dateret 26.05.1988 og den vedlægges her som 6 selvstændige bilag.

Kommunen havde udfærdiget et lokalplanforslag, nr. H-4.1, der blandt andet indeholdt planer om at bygge en restaurant på arealerne øst for Snekkens areal, altså på arealet hvor Søspejderne og roerne nu har deres klubhuse.

Planen blev sendt i høring.

Vi indgav indsigelser og ændringsforslag fra Sejlklubben Snekken i Vordingborg ved skrivelse af 7. september 1989, (vedlægges som 5 selvstændige bilag) bilagt nævnte rapport af 26. maj 1988.

***Hvordan udviklede den sag sig, fandt man en ordentlig løsning?***

Den var affødt af restaurantansøgningen ved Roklubben. Ebbe Rask (min efterfølger som formand) ved mere om den. Han havde dette som sin opgave, i sin egenskab af næstformand og senere som min afløser som formand for Snekken, men lokalplanen blev i sin endelige form som Sejlklubberne havde foreslået i nævnte rapport.

***I fik en ny havneaftale i din formandstid, kan du sætte lidt ord på hvorfor, og vigtigheden af den, for der lå vel allerede en havneaftale fra Jørgen Muncks tid?***

Det var et krav fra Vordingborg Kommunes side, at aftalen blev fornyet. Vigtigt var det bl.a., at lade havneafgiften stige årligt i takt med pristallet, ikke som hidtil en kraftig umotiveret stigning af og til. Men også mange andre ting blev optaget som mere faste regler, bl.a. vedr. klubbens andel i indtægterne og særligt omkring Snekkens havneafgift-opkræver og betaling af samme.

***Farvandsopmålingerne foregik over et par år og hvad fandt man af nyt?***

Jo, i hvert fald en af de store uafmærkede sten som arkitekt Bjørn Vibede havde ”stødt” sig på. Den blev sprængt væk.

***Der er igen problemer med vanddybden i havnen, hvad er der i vejen, der blev jo oprenset senest i 1977 under hyl og skrig fra Kulturarvsstyrelsen, skal I nu til det igen?***

Der var for mange – herunder mange gæster – som stod på grund i havnen.

***Hvad er der egentlig med de bundforhold der hersker i området? Du der har forstand på geologi du som har beskæftiget dig med sådanne problemer i mange år, altså de dårlige funderingsforhold i og omkring havnen?***

Den oprindelige havbund ligger ned til en 12 – 14 m under den nuværende vandoverfladen. Den opstod da isen trak sig tilbage for en 15-20 tusinde år siden, den sidste istid. Så kom der vegetation og i takt med at den rådgede ned blev laget over den oprindelige bund tykkere og tykkere. Dette lag består hovedsageligt af det man kalder Tørv eller Gytje. Dette lag forsvinder ganske langsomt og

det vil igen sige, at alt der ikke er funderet i 12-14ms dybde altså på den oprindelige havbund synker, det er uafviseligt. For eksempel er den lange side af klubhuset, altså siden ud mod vandet sunket nogle cm i forhold til vejsiden og det samme er gældende for sydgavlen af ungdomsafdelingen, der også har sat sig i forhold til vej niveau.

Årsagerne til sætningerne er at Tørvelaget er næsten 0 på vejsiden og på Oringe-halvøen, medens det er disse 12 – 14 meter midt i havnen, der er problemet.

### ***Hvornår trådte du ud som formand for klubben?***

På Generalforsamlingen i efteråret 1989 og jeg gav tøjlerne videre til Ebbe Rask.

---

### ***Samtale med Ebbe Rask den 3. juli år 2013, på Østervej 8 i Kalvehave. under devisen ”Hvad skete der i Sejlklubben Snekken i din formandstid?”***

#### ***Hvornår er du født?***

Jeg er født den 21. august 1945



#### ***Hvad er din uddannelse?***

Jeg er uddannet cand scient. med matematik som hovedfag.

#### ***Hvad har du beskæftiget dig med?***

Jeg har undervist, hovedsagelig i matematik og fysik, på Vordingborg Gymnasium, i 39 år. Jeg tog min afsked i 2012 da jeg blev 65 år, det var det mest gunstige tidspunkt ud fra et pensionspolitisk synspunkt.

#### ***Hvornår blev du medlem af sejlklubben?***

En kollega, Peter Majbom, samt et par andre købte på et tidspunkt Mogens Skov Jeppesens båd, en Warship 1/4-ton-type, som han selv havde bygget ovre i Assens midt i 70erne.

De to kollegaer kom jeg ud at sejle med og blev senere medejer af bemeldte Warship og det gav så helt naturligt et medlemskab af Sejlklubben Snekken, med bådeplads og hele pivetøjet.

#### ***Hvordan begyndte dit engagement i sejlklubben?***

Jeg tror det var ovre i voksensejlerskolen, hvor jeg virkede som instruktør og senere som formand for sejlerskolen. Den formandspost gav mig adgang til klubbens bestyrelse så der sad jeg i 1989 da formanden for sejlklubben, Hans Jørgen Jacobsen, opfordrede mig til at tage posten som formand for klubben efter ham og i en nærmere fastlagt periode på 4 år, det var det, den normalt stod på i de tider og selvfølgelig i overensstemmelse med klubbens vedtægter.

***Du blev valgt ind som formand under generalforsamlingen den 23. november 1989?***

Ja, det er rigtigt og Hans Jørgen Jacobsen som havde afsonet sin tid i bestyrelsen tilrettelagt det således, at jeg uden problemer fik en rigtig god og funktionsdygtig bestyrelse til at komme i gang på, og den så således ud.

**Bestyrelse:**

Formand:

Ebbe Rask.

Næstformand:

Hans-Jørgen Pommergaard.

Kasserer:

Niels P. Christensen.

Bygningsudvalget:

Søren Rasmussen.

Aktivitets- og festudvalget:

Søren Vest.

Sejlerskoleudvalg:

Jan Jensen.

Ungdomsudvalg:

Palle Gullbrandt Petersen.

Bladudvalg:

Frede Helth.

Kapsejladsudvalg:

Anders Rasmussen.

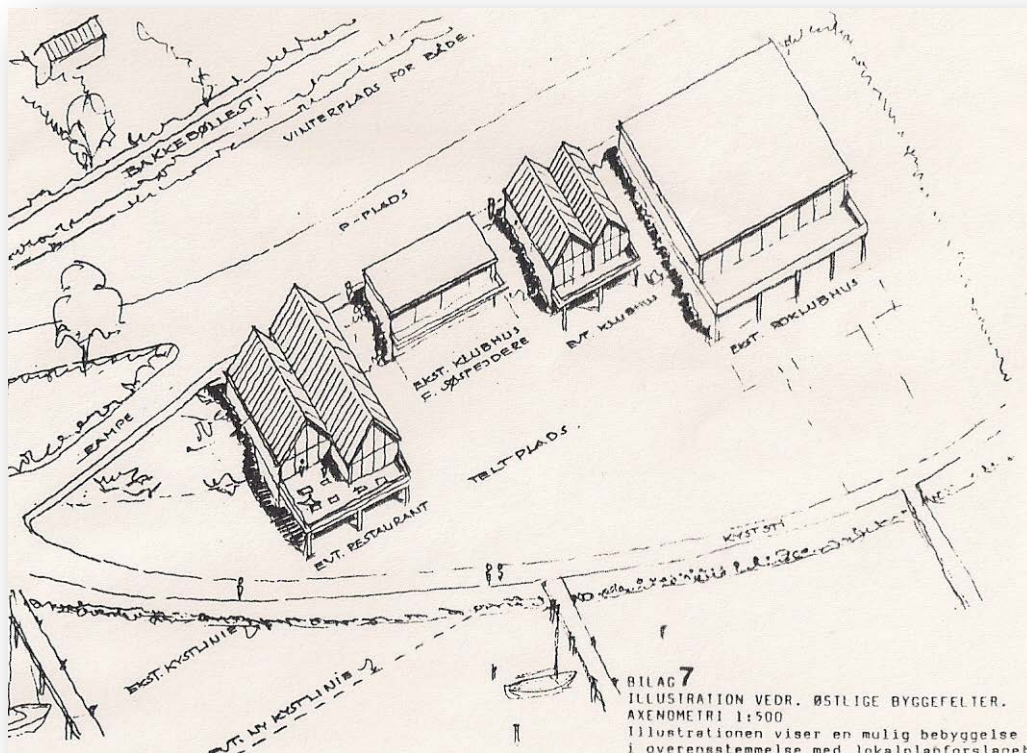
Senere, altså året efter, ved generalforsamlingen den 22. november 1990, kunne der ikke vælges en fuld bestyrelse, idet der ikke var emner nok at tage af. Der var f. eks. store problemer med at få en til at tage kassererposten.

***Hvad gjorde i så?***

Vi etablerede en ekstraordinær generalforsamling den 10. december 1990, hvor det blev foreslået at kassererposten blev lagt ud i byen til et revisionsfirma, så vågnede forsamlingen op og der blev valgt en kasserer blandt klubbens medlemmer.

***Det igangværende arbejde med lokalplanen måtte du videreføre?***

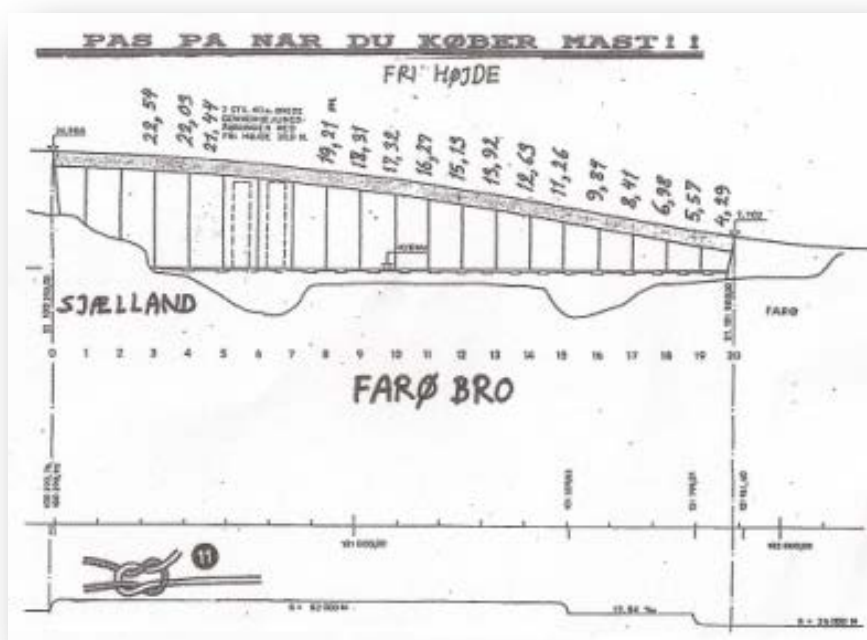
Lokalplanen blev vedtaget på byrådsmødet uden væsentlige ændringer, i forhold til de indsigelser vi havde foreslået, dvs. at planerne om etablering af en konkurrerende restaurationsvirksomhed øst for havnen, der hvor søspejderne har til huse i dag blev helt skrinlagt. Det havde været den eneste og helt store anke klubben havde i forhold til den foreslåede plan.



***Hvordan med de store broarbejder i området?***

Jo, de udviklede sig planmæssigt, der var nogle store afspærrede vandarealer omkring disse broarbejder, en masse bøjer, lys og farvede tøndes i vandet, men det vænnede sejlerne sig i det store og hele til. Når jeg siger i det store og hele er det fordi en af instruktørerne i voksensejlerskolen sejlede under Farøbroen alt for tæt på Farø, så tæt at han sejlede masten af skolebåden, FD 704, det blev han ikke populær på.

Båden fik en ny mast og vi fik et stykke i klubbladet Pæleormen der angav frihøjderne under broen i alle ca. 20 fag, så det var kun at vide hvor høj ens mast var over vandoverfladen, for at regne ud hvor man kunne passere uhindret.



***Hvad gør I eller kommunen for turismen i havnen?***

Det er svært, idet der stadig er for lidt vanddybde i havnen samtidigt med at bådene bliver større og større og stikker dybere, det er næsten et uløseligt problem.

***Der er en ting jeg helt sikkert kan huske fra din tid og det var da du standsede ølsalg fra værksted og masterummet, hvad gik der af dig lige der?***

Det var simpelthen ulovligt, det havde taget overhånd og et uacceptabelt omfang. Vi kunne ikke have et sådant tiltag der i princippet konkurrerede med vores engagement i Sejlklubbens Restaurant. Når jeg siger principielt så ved jeg godt, at de øl ville ikke blive købt oppe i restauranten, men vi kunne heller ikke få to spiritusbevillinger til det samme matrikelnummer, så sådan blev det.

***Betød det noget at der sad en politiassistent i din bestyrelse?***

Det husker jeg ikke, men nej det tror jeg ikke.

***Det gav anledning til at der gik skår i kammeratskabet, brug af værkstedet og brug af Carl-Ole Nielsens værktøj, det var ligesom en lille lavine der var sat i gang, var det tilsigtet?***

Nej overhovedet ikke, det kunne heller ikke have været forudset.

***Surferne blev ”stærkere” i din tid?***

Ja, surferne ville gerne til Ore Strand med en container til deres grej og formentlig noget toilet lignende, det er jo ikke til at surfe nede i ”Skidtnordet”.

”Ore-gruppen” som de kaldte sig, med Carsten Madsen i spidsen, blev lagt ind under Ungdomsafdelingen. 30 nye medlemmer blev det pludselig til.

Der indkøbes skurvogn og container til surferne.



Hans Jørgen Munck og jeg var engang med ude på Ore, vi skulle være mærkebåd under en af deres kapsejladser. Jeg husker at vinden ”vred”, så vi skulle have flyttet os, men det gjorde vi ikke og så fik vi på hatten for det.

***Bliver det snart til noget med det nye klubhus?***

Man opgiver planerne om et nyt klubhus, hvilket blev meddelt kommunen.

***I fik en Mini-12er?***

Ja, Haribo lakrids i Faxe forærede os en Mini-12er som så skulle danne overgangsbåd for de unge mennesker i Ungdomsafdelingen. Der blev udarbejdet regler for båden, men i min tid kom det ikke rigtig til at virke, en del voksne sejlere prøvede den af bare nysgerrighed, men så heller ikke mere. Vi udarbejdede regler for sejlads med Mini-12-meter båden.

***Er det rigtigt at du var en hidsigprop?***

Nej egentlig ikke, jeg kunne tåle meget, men det er rigtigt, at jeg nærmest sprang i luften under et bestyrelsesmøde. Et punkt var under heftig diskussion, men blev dog afsluttet og protokolleret, da et medlem af bestyrelsen nogle minutter senere igen tog problemet op til diskussion, så kunne jeg ikke holde til mere.

***Havnefoged Erik tiltræder, er det den nuværende havnefoged Erik Dyekær?***

Ja, vi havde en havnefoged, Vestergaard, der holdt op eller han var syg en tid, derfor kom Erik til som permanent havnefoged. Alt efter stillingsopslag med 10 ansøgere.

***Arkivet mangler ny plads, hvad gjorde du ved det?***

Der blev skabt plads til papirerne i et rum under trappen til Restaurant Snekken og så glemte vi det igen, indrømmet!

***Du omtaler på en formandsside i Pæleormen nogle forhandlinger med kommunen omkring havneaftalen?***

Det er rigtigt det var nogle forhandlinger som slet ikke bevægede sig ind på realiteterne for klubben, men udelukkende tjente til at havneaftalen blev gennemgået og man kontrollerede at kommunen fik sin del af ”kagen” hvert år, men ingen alvorlige ændringer for sejlklubben.

***Du omtaler også Fartøjsberedskabet på en formandsside?***

Fartøjsberedskabet ændrer karakter og der er nu mangel på både og mandskab. Det var rigtig svært at holde i gang.

***Café Stine i klublokalet?***

Ja, det var noget værre noget med det, Fr. Persons datter fik den ide at der kunne sælges kaffe, kage og is til sejlerne fra vores klubhus under den egentlige restaurant.

Det var der ikke udelt tilfredshed med og det viste sig da også at det ikke fungerede, så klubhuset kom tilbage igen.

***Aldrig har en klubformand skrevet så lange, gode og omhyggelige formandssider som dig. (Jeg har læst dem alle, fra alle formænd siden midt i 70erne da det første blad kom.***

Tak skal du have, jeg kan godt lide at skrive. (alt andet end dansk stil)

***Du gik af på generalforsamlingen den 25. november 1993?***

Ja, som planlagt og min næstformand på det tidspunkt, skoleinspektør Flemming Larsen, blev valgt uden modkandidat.

***Efterskrift:***

***Det var som at vinde i lotteriet, da du dukkede op her på Østervej, for du medbragte en af de største bæreposer der kan fås, fyldt med gamle protokoller, bøger med avisudklip, gæstebøger og div. løse dokumenter.***

***Der var blandt andet beslutningsprotokoller fra og med klubbens stiftelse den 10. juli 1923 til op i 60erne.***

***Tak. Tak. Tusinde Tak..***

For igen efterlyste Flemming Andersen et kærligt hjem til resten af arkiverne. Jeg var nok lidt længe om at reagere, så Flemming satte trumf på og efterlod det hele nede i klublokalet. Der fandt jeg det og tog det med hjem og glemte alt om det, ja, det kan godt plage mig lidt. Men nu har det nok fundet sin rette plads.

---

***Samtale med skoleinspektør Flemming Larsen, den 29. august år 2013, under devisen: ”Hvad skete der i sejlklubben Snekken i din tid som formand”?***

***Først lidt oplysninger om dig, det er jo vigtigt for forståelsen, hvornår blev du født?***

Jeg er født den 21. februar år 1956 i Vordingborg.

***Har du altid boet i Vordingborg?***

Nej, umiddelbart efter gymnasietiden flyttede jeg til København, men så igen tilbage til Vordingborg for at gå på Seminariet der.



***Hvad er din uddannelse?***

Jeg er læreruddannet fra seminariet i Vordingborg, med en lederuddannelse oveni.

***Hvad arbejder du med?***

Jeg har altid arbejdet for skolesystemet i Vordingborg og for tiden som skoleinspektør på Møen Skole.

***Hvornår begyndte du at interessere dig for at sejle?***

Da jeg var 10 år fik jeg en optimistjolle, vist nok en af de 10 første der blev produceret i sejlklubben Snekken, og jeg blev der undervist af Hans Jørgen Munck og Bjarne Biskoptø, kaldet ”Munken og Biskoppen.”

Så jeg var altså medlem, eller havde tilknytning til klubben, fra jeg var ca. 10 år gammel.

I min gymnasietid arbejdede jeg i øvrigt for klubben, idet jeg opkrævede havnepenge morgen og aften sommeren igennem, samtidigt med at jeg passede min skole. Jeg kan i øvrigt huske at jeg afregnede med et bestyrelsesmedlem i sejlklubben, kriminalassistent Laier, bestyrelsesmedlem hos Bjarne Biskoptø i 1969 og, at jeg fik en krone pr. opkrævning, hvilket i øvrigt steg til 2 kr. hen ad vejen. Det blev til mange penge og holdt mig i gang, som de øvrige unge mennesker i byen der havde et fritidsjob samtidigt med studierne.

### ***Din første kølbåd?***

Det var en International Folkebåd som jeg købte som 18-årig og som jeg havde liggende i klubben. Jeg tror jeg altid har været klubbens yngste kølbådsejer, og ser vi medlemslisterne efter i sømmene lige nu, så er jeg det nok stadig væk.

### ***Hvornår begyndte du at beskæftige dig med ledelse af klubben?***

Jeg blev medlem af Bladudvalget, senere formand for udvalget. Jeg kan huske at det var i stensilens tid, jeg kan huske vi lå på gulvet og klippede og klistrede for at få sat pæleormen op så den kunne læses.

Senere blev jeg medlem af Aktivitetsudvalget, så der var fest og farver og blandt andet nogle voldsomme diskussioner med vores restauratør Fr. Grethe Persson, hun var en strid dame, vi skulle jo ”låne” vores klublokale et par gange om året til festerne. Problemet var normalt, at vi modtog et ikke særligt rengjort køkken, men skulle aflevere det pudset og skinnende rent tidligt søndag morgen, efter en fest lørdag aften og den halve nat til søndag.

### ***Hvornår blev du formand for klubben?***

På den ordinære generalforsamling den 25. november 1993, blev jeg valgt ind uden modkandidat som det sig hør og bør. Jeg var 37 år gammel og vel den yngste formand hidtil.

### ***Hvordan så din bestyrelse ud da du blev valgt, og hvordan udviklede den sig?***

Det var stort set det sædvanlige koncept, det havde virket godt hidtil så derfor!

Dog, der kunne ikke skaffes en formand til Kapsejladsudvalget, hvorfor Leila Pedersen indtræder, uden stemmeret, i bestyrelsen indtil næste generalforsamling. Det var lidt pinligt, for kapsejladsen var og er jo en af grundstenene i en sejlklub,

Der var nogle år før indført en lidt mere ”flad” organisationsplan end tidligere således, at udvalgsformændene blev direkte valgt på generalforsamlingerne og var derfor nu nogle meget nødvendige led i ledelsen af klubben.

### **Forretningsudvalget:**

Formand: Flemming Larsen.

Næstformand: Merete Rudolfsen. 1994 Poul Christnsen.



Kasserer: Birthe Andreasen.

Økonomiudvalg:

Birthe Andreasen.

Havneudvalg:

B. O. Schwartzbach. 1994 Poul Christdensen.

Bygningsudvalg:

Leo Rønneberg.

Aktivitetsudvalg:

Merethe Rudolfsen. 1997 Kaj Christoffersen.

Kapsejladsudvalg:

Varetages af Laila Pedersen. 1994 Finn Nielsen. 1995 Leila Pedersen.

Sejlerskolen:

Henrik Nygård. 1996 Peter Juhl.

Bladudvalg:

Mogens Skov. 1995 Kirsten Sørensen, (senere Kirsten S. Olsen.)

Ungdomsafdeling:

Christian Madsen. 1994 Søren Nybo. 1995 Kim Elmegaard.

Brædtsejlerafdeling:

Mogens Frandsen.

Nævnte, med årstal foran, er valgt på efterfølgende generalforsamlinger.

***Du nævner toiletforholdene som noget af det primære på din første formandsside?***

Det var næsten ikke til at holde ud at tænke på, at vi havde 2 gamle toiletter eller rettere lokummer på havnepladsen, og nogle der var lidt nyere, lidt længere mod vest, men ikke meget bedre og efter sigende ikke til at reparere på mere, hvis forskrifterne skulle overholdes for f. eks. afløbsinstallationerne, så vi ønskede os nogle nyere, ikke blot for vores egen skyld, men også for at kunne betjene den voksende turiststrøm til havnen.



***Organisationsplan, og som noget helt nyt vil du få sat nogle arbejds mål for dine udvalg, er det det man forstår ved visioner?***

Den noget fladere struktur på bestyrelsesarbejdet involverede de enkelte udvalgsformænd meget mere end hidtil, der lå en hel del arbejde og ikke mindst synligt ansvar på deres skuldre, man skulle stå til regnskab for eget udvalg på klubbens generalforsamling.

***Der har hidtil ikke været en bestyrelse der ikke har beskæftiget sig med vanddybden i havnen, og så også dig. Hvad sker der?***

Der sker slet intet, vanddybden er for lille og turisterne klager deres nød. Vi vidste, at der blev arbejdet med sagen i kommunen, men vi vidste også at det ville blive en kostbar sag, idet analyserne viste, at det opgravede materiale ikke kunne klappes til havs, men at det skulle deponeres på land under kontrollerede forhold.

Vi så ingen åbning i sagen der kunne retfærdiggøre en genoptagelse fra vores side.

***El på broerne, det var et finansieringsmæssigt problem I løste med kommunen?***

Kommunens havneudvalg kunne ikke forestille sig, at vi skulle blande private- og kommunale penge sammen på havnen.

Vi fik ikke en egentlig bemyndigelse til at sætte el-standere op på broerne fra den seneste generalforsamling, men udelukkende en bemyndigelse til at arbejde videre med projektet. Øvelsen skulle gå ud på at få standerne op uden udgift for sejlklubben og så skulle de være til at se på.

Der var megen diskussion omkring disse el-standere, de var for store, for dominerende, de var noget helt kvarterfremmed på en bro med sejlbåde osv.

Størrelsen var udelukkende dikteret af at teknikken i standerne skulle designes helt specielt, alt skulle f.eks. sidde minimum 1 m over ”grunden”.

Det lykkedes i efteråret 94 at få anlægget færdigt, standerne er store, futuristiske i design, men langtidsholdbare. Det var helt og holdent et godt Snekken-design.

Efter kommunevalget var der kommet et andet havneudvalg der helt ændrede holdning til el-standerprojektet, nu ville kommunen selv etablere det, men dog anvende vores design. Det medførte en generel brugerbetaling for el. på havnen.

***Kommunen etablerer toilethygning i 1994?***

Kommunen lod Ingeniørfirmaet Skude & Jacobsen projektere og stå for opførelsen af en helt ny toilethygning øst for Snekkens klubhus.

Den kom til at indeholde et havnemesterkontor med et handikaptoilet bag ved, dertil et lagerrum med tilknyttet teknikrum, vaskeri og dame- og herre- bad- og toiletrum og endelig en plads for brugte olie- og kemikalierester.

Der er åbne bedefaciliteter, idet det er det hurtigste, vandbesparende og det billigste i rengøring.

Det kan også nævnes at bygningen er traditionelt funderet op mod volden, mod nord, men pælefunderet ud mod vandet, endda sådan at der er slået et par skråpæle, hvor spidserne peger ud mod vandet, så kan bygningen ikke glide ned i vandet, fortalte den tilsynsførende ingeniør.

***Hvad kostede sådan en bygning og hvad fik pludselig kommunen til at iværksætte det byggeri?***

Jeg kan ikke huske hvad den kostede, men jeg tror at man byggede, da der efterhånden kom mere turistfokus på havnen og ligeledes for at pleje turistindtægterne ved havnen.

***Du er lidt utilfreds med at jeres arbejdskraft er anvendt på at få havnen til at fungere, det sociale er trådt lidt i baggrunden?***

Ja, det sociale liv var trådt lidt i baggrunden, eller det var ikke blevet plejet og passet af bestyrelsen, der er dog trods alt grænser for hvad der er tilbage af arbejdskraft i bestyrelsesmedlemmer, der også har et liv de skal pleje udenfor klubben.

For at få løst lidt op for den knude tog vi kontakt til Dansk Sejlunion for at få en konsulent ned og



fortælle lidt om formålet med det at være medlem af en sejlklub. Det var den 21. januar 1995, efter at vi var ovre al arbejdet med toiletbygning og forhandlingerne omkring en havneaftale.

Det var et møde der satte liv i kludene og vi fik afklaret nogle af de diskussioner der havde været blandt medlemmer og især blandt bestyrelsesmedlemmerne. Det styrkede sammenholdet i bestyrelsen.

***Olieuheld i 1994 til 70.000 kr., det var mange penge?***

En påfyldningsledning fra land til den flydende tankstation ved bro 1 var sprunget læk lige før bolværket og havde forurenet så meget, at der skulle opgraves og bortkøres et større antal kubikmeter jord.

Standernedhalingen det år, måtte ske et par måneder før det sædvanlige tidspunkt sidst i oktober, idet masten måtte nedtages og fundamentet fjernes for at få det forurenede jord bort.

Dette uheld gav i øvrigt anledning til yderligere overvejelser omkring tankens videre beståen.

Der blev aftalt følgende på bestyrelsesmødet den 22. september 1994:

Afskrift af mødereferat:

*“Regningen for oprydningen efter olieudslippet fra påfyldningssystemet til marinaen kom på ca. 70.000 kr.. Vi har kontakt med miljømedarbejder ved amtet, som rådgiver os om mulighederne for at få regningen eller en del af den dækket andetsteds fra. Hvis vi for eksempel skal kunne komme i betragtning ved Oliebranchens Miljøpulje, skal det være i forbindelse med, at vi sløjfer anlægget. Med baggrund i dette og i de sidste års problemer med og udgifter på anlægget, besluttede*



*bestyrelsen, at nedlægge anlægget og forsøge at afhænde ”marinaen”. Flemming Larsen arbejder videre med sagen. Der er i øvrigt almindelig stemning for at få etableret et enkelt og billigt anlæg til salg af diesel. På mødet med kommunen den 6. 10. aftales, hvordan man fjerner rørene under broen.”*

***Hvordan gik det, fik vi noget af udgiften refunderet?***

Nej, det lykkedes ikke, udgiften blev vores alene, vi skulle have anmeldt det til miljøpuljen før vi gravede jorden af og bortkørte den.

***Var det en naturlig udløber af oliespilds- sagen, at der blev forhandlet en generel forsikringsaftale igennem med Forsikringselskabet Codan?***

Ja, det kan man godt sige, sagen gav rig anledning til at få klarhed over vores forsikringsforhold, derfor den hovedaftale vi underskrev sammen med Codan den, 31. marts 1996.

***I vedtager at bruge 30-40.000 kr. til forskønnelse af havnepladsen?***

Vi nedsatte et forskønnelsesudvalg der arbejdede tæt sammen med Stadsgartneren og kommunens Beskæftigelsesprojekt og fik her udfærdiget en rigtig god plan for arealerne fra Ungdomsafdelingen og mod øst til bro 3. Denne plan indeholdt legeplads, estrade foran klubbygningen og en del flytbare blomsterkummer for an den nye toiletbygning. Drømmen var også at holde hele arealet fri af kørsel og parkering i sommertiden.

***Havneaftale, der er lavet ny- eller revideret havneaftale i alle tidligere formænds tid siden 1965, hvorfor det?***

Vi reviderede ikke havneaftalen med kommunen, nej vi fik en helt ny aftale efter helt nye principper, og vi, sejlklubben Snekken, blev indsat som administrator af havnen sådan at forstå, at vi opkrævede havnepenge og

betaling for både sommer- og vinterpladser. Til det arbejde havde vi først en havnemester der hed Ove Bak Petersen, men lidt senere ansatte vi Erik Dyekjær.

Det var den 15. december 1994 vi underskrev havneaftalen.

Det var en god aftale der indebar en hel del arbejde fra Snekkens side, arbejde der hovedsagelig lå på skuldrene af havneudvalgsformanden og klubbens kasserer, men som også genererede en del penge til at understøtte vort klubliv med. Her kan jeg nævne det princip aftalen var bygget på nemlig: Vi indkasserer alle indtægter for havnen, betaler alle aftalte udgifter inkl. aflønning af havnemesteren, hvorefter vi deler overskuddet med kommunen. Det var lukrativt og kunne danne basis for mange aktiviteter i sejlklubben.

Vores risiko lå udelukkende på ansættelsesforholdet med havnemesteren.

### ***Få styrket fællesskabet eller følelsen af fællesskab.***

Et lille sidespring. På bestyrelsesmødet den 19. marts 1996 fremkom pludselig spørgsmålet: ”Har vi styr på klubbens historie? Hvor gamle er vi? Er der mærkedage på vej? Hvem ved noget?

Nogle mener at klubben havde 60 års jubilæum i 1980. Skulle klubben være stiftet i 1920?

Det er en ide at spørge Svend Brorsen. Flemming Andersen har haft et arkiv, men det er desværre nedlagt”.

Der blev aldrig svaret på de spørgsmål.

### ***Overtagelse af ungdomshuset, idet det er kommunens hus man anvender efter at roklubben har forladt det?***

Vi var jo i den gamle roklub med vores ungdomsafdeling, men så opstod spørgsmålet om vedligeholdelsen af bygningen, taget var blevet utæt og det er jo ikke så enkelt at investere i andre folks huse.

Et af målene var så også at få Ungdomsafdelingen ind under fritidsloven, som alle andre klubber i byen, og dermed få de fleste af udgifterne til ungdomshuset dækket udenfor klubkontingentet.

Vi foreslog derfor kommunens havneudvalg, at vi overtog huset til et symbolsk beløb. Dette forslag var der tilsyneladende forståelse for og vi ventede blot på en tilbagemelding, med tilbud om pris og vilkår.

### ***Hvad blev enden på det?***

Vi købte huset for 10.000 krone og kunne derefter prale af at være ejer af et ungdomshus.

### ***Surferafdelingen har en hård tid?***

Vores Brætafdeling, som vi kalder den, har efterhånden genereret mere end 10 % af klubbens samlede medlemstal, så alene af den grund kaldte de på vores opmærksomhed.

Det er vanskeligt, der kan ikke undervises i brætsejls i vores nærområde, man skal ud hvor der er vind og bølger og så helst på en sydvendt kyst, således at der ikke undervises i fralandsvind.

Ude på Ore kyst er der ideelle forhold, men der er sommerhusområder helt ned til kysten og der vil man ikke have dem, de støjer og det ser ikke pænt ud.

Fredningsmyndighederne mener bestemt, at alt skal holdes minimum 100 m fra kystlinjen, også undervisning af børn og unge i brætsejls, det lyder ikke som om de ved noget som helst om sagen.

Hør blot hvad landstræner Frank Bidstrup, skriver af argumenter:

*”En succes er ikke nem at give opskriften på, men når den er der, er den nem at genkende!*

*Dette lille indlæg er inspireret af den diskussion, der har været i lokale medier om Sejlklubben Snekkens brætsejlerafdelings problemer med at få et fast sted at være.*

*Jeg startede selv med at windsurfe på Ore Strand og blev hurtigt grebet af den fascination der naturligt ligger indlejret i windsurfing disciplinen. Men fascinationen kom også af, at Ore var et naturligt samlingssted for os sejlere. Når vi tog ud på Ore, var der altid nogen at sejle med. Det betød meget for den måde windsurfingen blev dyrket på. Vi var sammen om at sejle, vi konkurrerede (visse mere end andre), og vi dyrkede et fællesskab, der var spontant og uforpligtende.*



*Windsurfing, i sig selv, har evnen til at fascinere og betage, men de fysiske rammer på Ore har været med til at så mange, unge som gamle, har haft skurvognen på Badevej som samlingspunkt – uanset om der var vind eller ej. Det var her vi mødtes for at omgås hinanden.*

*Det er derfor ikke en tilfældighed, at brætsejlerafdelingen kæmper for at beholde dette sted, som udgangspunkt for afdelingens aktiviteter. Og enhver kommune, der har en ungdoms- og idrætspolitik, der tager udgangspunkt i de unges behov, bør aktivt søge at løse sagen om et permanent tilholdssted for surferne.*

*Brætsejlerafdelingen består af ca. 50 aktive medlemmer, men dertil kommer alle de unge, der deltager i surf undervisningen, forældre og andre der kommer for at få en snak. Selvom 50 medlemmer ikke lyder af meget, har afdelingen formået at fostre mange gode kapsejlere – alene i år er 4 af de 10 udtagne sejlere til årets Europamesterskaber i Polen fra Sejlklubben Snekkens Brætsejlerafdeling.*

*Jeg tror, svaret findes ved en kombination af de overordentlige gode surf forhold og vindstatistikken, som Ore Strand kan byde på, og den opbakning sejlerne har fået af forældre og andre, der har deltaget aktivt i afdelingens arbejde. Og det er her, succesen kan genkendes. Afdelingen mobiliserer hvert år et stort antal medlemmer til gennemførelsen af det årlige ranglistestævne, hvor sejlerne fra hele Danmark mødes for at konkurrere, medlemmerne har startet en surf butik, og der gennemføres surf undervisning for skoleklasser og unge gennem hele sommeren.*

*Selv om jeg selv er flyttet til København, har jeg bibeholdt mit medlemskab i Sejlklubben Snekken. Jeg føler at det er her jeg hører til – selvom jeg ikke kommer på Ore så ofte. Afdelingen er ikke så gammel, men der er allerede opstået traditioner, som jeg gerne vil være en del af. Det være sig den årlige udflugt til Bork Havn i Store Bededagsferien, det årlige klubmesterskab og sammenholdet på stranden.*

*Jeg håber derfor, at afdelingen får mulighed for at fortsætte disse traditioner, og at den fortsat vil være i stand til at give unge gode muligheder for en sund og udfordrende fritidsbeskæftigelse.*

*Vordingborg Kommune – Wake up!*

*Tv-program:*

*Da jeg fik mulighed for at lave en række Tv-programmer om windsurfing, var valget for, hvor optagelserne skulle laves meget nemt – Ore Strand. Udsendelserne, som kan ses på DR2 fra torsdag den 26. juni 1997, kl. 22.00, samt kommende torsdage, handler bl.a. om, hvordan man kommer i gang med at windsurfe og teknikker for nybegyndere og mere øvede.*

*I programmerne medvirker både unge og lidt ældre medlemmer af Sejlklubben Snekkens Brætsejlerafdeling. Så god fornøjelse.*



Der var opstillet en skurvogn ved Badevej, men den skulle fjernes

De havde lov til midlertidig at have en container stående, men den skal også fjernes.

Vi har undersøgt muligheden for at købe et sommerhus, vi har undersøgt muligheden for at leje os ind på Ore Camping, men alt løber os af hænde.

Kommunens embedsmænd, og politikere fra både Amt og

kommunen har overhovedet ingen vilje til at finde løsninger der kan anvendes.

Det er synd, for Brætsejlerne fostrer nogle gode sejlere der er i stand til at konkurrere internationalt.

Jeg håber inderligt at min efterfølger som formand har mere held med at finde en brugbar løsning for brætsejlerne.

#### ***Hvornår blev du afløst som formand?***

På den ordinære generalforsamling den 27. november 1997. Der overlod jeg taktstokken til Henning Saabøll.

---

#### ***Samtale med ingeniør Henning Saabøll, den 13. august år 2013, omkring sejlklubben "Snekken" af Vordingborg under devisen: "Hvad skete der i sejlklubben i din tid som formand?"***

#### ***Hvornår er du født og hvor?***

Jeg er født den 30. juni 1949 i Ringe på Fyn, men er opvokset i Skælskør, idet mine forældre købte hus ned til fjorden, da jeg var omkring 3 år gammel. Den nære beliggenhed til vandet gjorde mig tidligt interesseret i at sejle.



#### ***Hvornår begyndte du at sejle?***

Min far købte et byggesæt til en optimistjolle ved Vordingborg Trælasthandel A/S, så den byggede han og jeg en vinter omkring 1961. Den båd sejlede jeg meget rundt i på Skælskør Fjord og jeg deltog også i det, der dengang hed Landsskolekapsejladser rundt omkring i landet.

***Hvad er din uddannelse og hvad beskæftiger du dig med?***

Jeg er håndværksuddannet som elektriker og senere uddannet som Teknikumingeniør ved ingeniørskolen i Odense.

På det tidspunkt havde jeg i øvrigt en Nordisk Folkebåd liggende i Bogense.

Desuden har jeg en HD i organisation og ledelse.

Jeg blev ansat som Stadsingeniør i Maribo kommune i 1990. Senere har jeg i en årrække været direktør i Birkerød, og er nu ansat som chefkonsulent i et rådgivende ingeniørfirma i Virum. Her arbejder jeg med vand- og miljøopgaver.

Jeg er gift med Lise, der er farmakonom, og er ansat på Næstved Sygehus.

***Hvornår kom du til Vordingborg og hvorfor blev du medlem af sejlklubben?***

Vi kom til Vordingborg i 1991 og samtidigt købte vi en båd, en Ballade, som vi naturligvis gerne ville have en plads til i Nordhavnen, så derfor blev vi medlemmer i sejlklubben Snekken.

***Hvornår begyndte du at beskæftige dig med ledelse af klubben?***

Jeg blev medlem af Havneudvalget i 1995 og arbejdede der nogle år indtil Flemming Larsen opfordrede mig til at opstille som formand til bestyrelsen.

***Hvornår blev du valgt til formand for sejlklubben?***

På generalforsamlingen den 27. november 1997 afløste jeg Skoleinspektør Flemming Larsen på formandsposten. Jeg var opstillet uden modkandidat.

***Hvordan så din bestyrelse ud da du blev valgt? Og forandrede den sig i de 4 år du sad som formand?***

Det var en rigtig god bestyrelse med mange personligheder, med hver sin holdning til de væsentlige spørgsmål i klubben, så konsensus var ikke noget der sådan lå lige for hver gang.

Der var:

Forretningsudvalget:

Formand: Henning Saabøll

Næstformand: Poul Christensen. 1999 Leila Pedersen. 2000 Kim Elmegaard.

Kasserer: Birthe Andreasen, 1998 Mona Larsen.

Økonomiudvalg:

Birthe Andreasen. 1998 Mona Larsen.

Havneudvalg:

Poul Christensen. 1999 Christian Madsen

Bygningsudvalg:

Torben Jensen. 1998 Henning Andresen. 1999 Torben Jensen.

Kapsejladsudvalg:

Laila Pedersen. 1998 John Hansen.

Bladudvalg:

Kirsten S. Olsen.

Brætafdeling:

Mogens Frandsen. 1998 vakant

Aktivitetsudvalg:

Kaj Christoffersen. 1999 Flemming Rasmussen.

Sejlerskolen:

Peter Juhl. 1999 J. P. Aakjær Ravn.

Ungdomsafdelingen:

Kim Elmegaard.

Der vil altid ske små ændringer hen ad vejen, men slet ikke noget drastisk, jo, måske da vi skiftede havneudvalgsformand, da oplevede vi et rigtigt kampvalg mellem to medlemmer, det er ikke noget der foregår hvert år, om nogensinde før.

***Du planlagde og afholdt en 75- års- jubilæumsfest den 20. juni 1998 på havnepladsen og den egentlige jubilæumsfest den 24. oktober 1998 som en aftenfest?***

Ja, vi var ikke helt sikre på vejrudsigten for den 20. juni, godt en måned før jubilæumsdagen, så derfor lejede vi et stort telt til opsætning på pladsen foran klubhuset, så vi kunne holde receptionen uanset vejret.

Der kom 100 – 120 gratulanter til den reception, hvor læge Ole Holst spillede og i øvrigt stod for den musikalske underholdning.

Den egentlige jubilæumsfest havde vi skubbet til godt efter sommerferien, til den 24. oktober, den faldt sammen med vores standerstrygning. Til det formål havde vi lånt aulaen på Marienberg Skole, min forgænger Flemming Larsen var skoleinspektør der.

Der kom 96 indbudte gæster til spisning, underholdning og dans, Musikken stod Brødrene Jacobsen for.

Maden blev leveret af vores daværende restauratør fr. Grethe Persson.

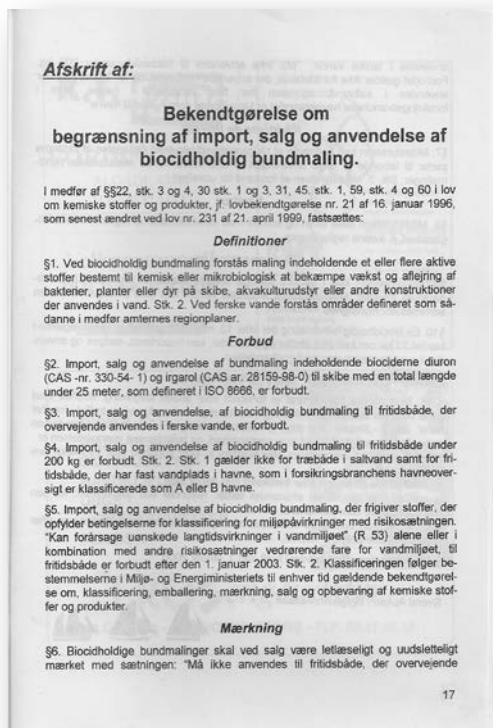
Gymnasielærer Ebbe Rask stod for underholdningen under desserten, men ellers var der fabrikeret adskillige sange og der blev holdt taler for jubilaren, foruden et Amerikansk lotteri.

Jeg holdt jubilæumstalen, men kan desværre ikke finde den og den findes åbenbart heller ikke i klubbens arkiv.

***Jeg ved du er en habil taler, jeg tror at du kan lide at skrive- og holde taler er det ikke rigtigt, hvor har du lært det?***

Jeg har været i så mange situationer hvor det var uomgængeligt nødvendigt at kunne tale til større eller mindre forsamlinger, begyndende på teknikum i Odense, fortsatte i Ingeniørforeningens ledelse, i forbindelse med mit arbejde, og ikke mindst ved mit medlemskab af Rotary International.

***Bundmalingerne var et issue i din periode. Svend Auken og Helge Andreasen udfærdigede: ”Bekendtgørelse om begrænsning af import, salg og anvendelse af biocidholdig bundmaling.” Forklar mig lige hvad det betyder for sejlerne?***



I

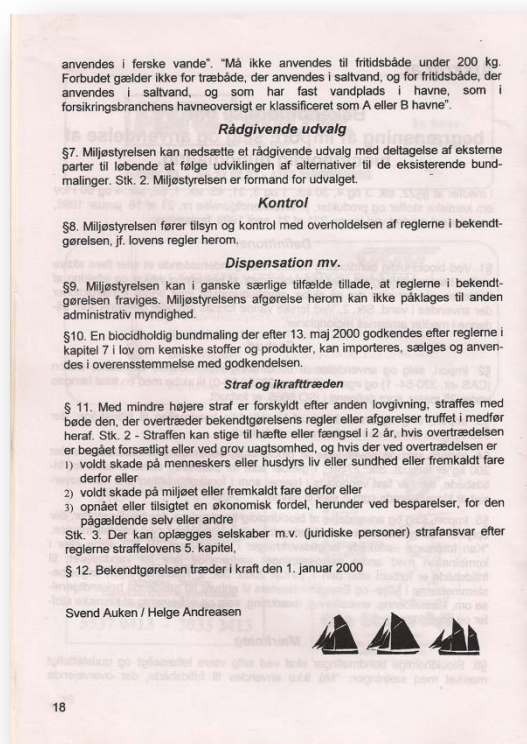
I sin yderste konsekvens ville det betyde at vi ikke fik vores både i vandet overhovedet, ingen giftig bundmaling ville betyde at alt mulig skidt satte sig på bunden af bådene og så er det ikke sjovt at sejle med dem.

Det var ikke realistisk, før der var udviklet en bundmaling der dels beskyttede mod algebegrøning o.l. og dels kunne godkendes af miljømyndighederne. Der måtte indgås nogle kompromisser og det blev der også hen ad vejen mod, at man påbegyndte udviklingen af nye bundfarver, men de mest giftigste blev taget ud og forbudt. Derefter fik man et års frist til at komme op med alternativer.

Jeg havde folk siddende i bestyrelsen der var svorne tilhængere af enhver miljøforskrift/afgift eller påbud/forbud, så det gav lidt dønninger på bestyrelsesmøderne.

***Du brød tilsyneladende en mangeårig, skal vi sige, neutralitet mellem klubben og byrådet, eller det længst siddende politiske flertal. I delte pludselig udgifterne, hvordan kunne det gå ti?***

Når tingene går i stå må man jo til at forhandle på en lidt anden måde og sagen var den, at kommunen gerne ville betale et helt nyt bolværk, der skulle strække sig fra bådebyggeren og mod øst til bro 2, men de ville under ingen omstændigheder deltage i betaling af slæbestedet.



Vi overvejede selvfølgelig om det var muligt at undvære det slæbested, idet mange både allerede blev søsat eller optaget ved hjælp af kranbiler.

Vi overvejede om vi kunne købe en traverses kran der kunne optage både og køre dem rundt på vinterpladsen. Den gik ikke, man kunne ikke komme op på "Sibirien".

Bølgerne gik højt, idet der ikke viste sig et flertal i bestyrelsen for nogen af løsningsmodellerne.

### ***Hvad gjorde du så?***

Der blev nedsat et ad hoc-udvalg bestående af:

Henning Saabøll, Christian Madsen, Søren Nybo, Hans Jørgen Munck, Mogens Skov,  
Ole Svensson og Bjarne Christiansen.

Dette udvalg fremkom med et forslag til et færdigt projekt, hvilket blev drøftet indgående og godkendt på et ekstraordinært bestyrelsesmøde den 16. marts år 2000.

Det blev samtidigt vedtaget, at der skulle afholdes en ekstraordinær generalforsamling den 13. april år 2000 med eneste væsentlige punkt på dagsordenen "Fremlæggelse af forslag fra ad hoc gruppen"

Hans Jørgen Munck ville bygge nogle modeller af slæbested og servicebro så klubbens medlemmer, på den ekstraordinære generalforsamling, kunne forestille sig anlægget i tre dimensioner.

### ***Blev det så vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling, den 13. april 2000?***

Der kan jeg klart henvise til den afholdte ekstraordinære generalforsamling der blev refereret af bestyrelsens sekretær og ledet af advokat Svend Brorsen.

Afskrift:

#### ***Fremlæggelse af forslag fra ad hoc gruppen:***

*Formanden fortalte om baggrunden for den ekstraordinære generalforsamling, som var indkaldt på baggrund af ad hoc udvalgets arbejde. Formanden undskyldte, at gruppens store arbejde ikke havde været færdigt til den 1. april, som lovet på generalforsamlingen i november 1999. HS håbede på en god og saglig debat.*

*Gruppens sammensætning af personer har været formanden Henning Saabøll, Christian Madsen, Søren Nybo, Hans Jørgen Munck, Mogens Skov, Ole Svensson og Bjarne Christiansen.*

*Udgangspunktet, eller kommissoriet for gruppens arbejde var som vedtaget i november:*

*"Der nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse fra bestyrelsen, forslagsstillerne og eventuelt andre relevante personer.*

*Gruppen på, maksimum 8 personer, skal gennemarbejde de foreliggende forslag og eventuelt inddrage yderligere muligheder til en samlet løsning omkring faciliteterne på havnen, herunder etablering af en mastekran, et slæbested, en servicebro og en travelift.*

*Forslaget skal indeholde projekt med økonomisk overslag, så det kan behandles på en ekstraordinær generalforsamling senest 1. april 2000.*

*Udvalget bemyndiges til at bruge rimelige økonomiske midler til projektet eller anden teknisk bistand."*

*Inden generalforsamlingen var indkaldelse og gruppens samlede forslag sendt til alle klubbens medlemmer.*

*Christian gennemgik ad hoc gruppens forslag, samtidig med at han viste overhead, som viste de forskellige konstruktioner, pæle, bro, mastekran, slæbested m.m. Han fortalte, at de fx havde haft dykkere med i undersøgelserne af de bestående anlæg.*

*Forslaget omhandlede foruden etablering af en servicebro, indkøb af en bedding vogn med løftepuder og en traktor med 4-hjulstræk.*

*Slæbestedet skal flyttes ca. 1 m mod øst, og skinner + sveller fjernes, hvor efter slæbestedet renoveres med bl.a. en miljørist i forbindelse med betonen i slæbestedet. Således er vi på forkant med miljøet, hvis der senere kommer specielle krav til spuleplads.*

*Efter Christians gennemgang af projektet var der spørgerunde. Der var mange spørgsmål – nogle kritiske og andre var bare uddybende. Bl.a. var der spørgsmål til belægningen i slæbestedet. Munck kunne fortælle, at der var taget højde for, at der vil kunne blive fedtet, så belægningerne vil blive udformet herefter.*

*Vanddybden i forbindelse med slæbestedet og servicebroen var der også en del spørgsmål til, da det måske kan blive et problem, når det er lavvandet, da det kan forudses, at medlemmerne måske hen ad vejen køber både, der er større og større.*

*Et medlem gjorde opmærksom på at tang også kunne blive et problem i forbindelse med servicebroen, hvis den er beklædt. Dette har gruppen også diskuteret.*

*Spørgsmål til funderingen kom også frem, og Munck forklarede at der tidligere (for år tilbage) er taget boreprøver, og naturligvis skal der udføres flere, når projektet skal i gang. Der var nogle medlemmer, der stillede sig tvivlende om de eksisterende pæle var rammet ned til fast bund.*

*Pælefunderingen undersøges hos kommunen, da HS udtaler, at kommunen har boreprofiler liggende. Der blev stillet spørgsmål om garanti for det som skulle udføres. Projektet skal udføres af et anerkendt firma, og der er det en selvfølge, at forsikringsforholdene er i orden.*

*Munck gennemgik afsnittene angående mastekran på servicebroen.*

*Mastekranen var beregnet til at kunne tumle master op til en højde af 19m, og en vægt på 350 kg. Mastekranen er beregnet med manuelt spil. Nogle medlemmer mente, at det kunne være en god ide med mastekranen på land, da man ville gå i vejen for hinanden ved bådoptagning. Det blev fremført forslag om en søjlekran.*

*Bjarne havde undersøgt indkøb af traktor og fundet en Fiat, der har 80-90 HK med firehjulstræk til en pris af kr. 50.000 Traktoren var gennemgået fra a – z og der var også gode dæk. Torben Wulff havde også lavet nogle undersøgelser for sig selv.*

*Munck viste en videofilm, som han havde optaget på Thurø. Filmen viste en beddingvogn i aktion.*

*Efter fremvisningen blev der en del diskussioner om, hvor skulle en sådan vogn stå, og kunne den stå i fred for hærværk? Munck oplyste, at på Thurø står den frit tilgængelig, uden at blive beskadiget. Forslag: Traktoren kunne måske placeres på Sibirien i en indhegning, når den ikke var i brug.*

*Christian gennemgik økonomien til projektet, som vil beløbe sig til omkring ca. kr. 700.000 + moms. Hvis projektet kan starte her i foråret, kan der spares ca. 50.000 kr. på anstillingsomkostninger. Firmaet der har udført forprojektet, vil udføre projekteringen uden omkostninger, hvis de får lov til at byde på projektet. Entreprenørfirmaet er i øjeblikket i gang med*

*et projekt i Nykøbing F.. Til økonomien var der også en del spørgsmål, hvorunder også – hvem og hvad betales i tilfælde af skader, og hvor meget er selvriskoen.*

*Forsikringen vil koste kr. 3.000 pr. år, med en selvrisiko på kr. 12.000 pr skade, og vil dække for max. 5 mill. ved personskader og kr. 2 mil. ved tingskader.*

*Beddingvognen og traktor skal bruges af navngivne personer, men ad hoc udvalget mener, at der altid vil kunne findes arbejdskraft på havnen til dette arbejde. Der blev spurgt, hvem der skal betale selvriskoen ved skader, svaret var, at det skal ”optagningsselskabet”, som bliver etableret til formålet, og derfor bliver klubben momsregistreret.*

*Told og Skat er spurgt til råds. Hvert løft er beregnet til kr. 160,00 kr. + moms.*

*I afsnittet om økonomi er der indregnet en indtægt på 51.000 kr. Der blev spurgt om, hvor denne indkomst skulle komme fra. Christian redegjorde for, at det er en merindtægt, som vi kan forvente at få, når servicebroen er etableret. Når der er forhandlet en ny havneaftale, vil de kr. 51.000 være ”øremærket”.*

*Christian gennemgik også alternativ 2 angående økonomien. Her ville et løft blive på 210,00 + moms, da klubbens egne kontante midler var anderledes i dette oplæg.*

*Laila roste ad hoc udvalgets store arbejde, men pointerede at der stadig ligger andre generalforsamlingsbeslutninger, som vi også skal huske at være trofaste overfor – såsom surf sagen, ungdomshuset og udvidelse af masteskuret. Vi skal huske at have penge tilbage til miljømæssige tiltag, da der skal huskes på de miljømæssige forhold angående tømningen af holdingtanke. Nybyggede både skal kunne tømmes i land fra år 2001, og der kan ikke kræves gebyr for dette, som er en stor investering.*

*Det er store beslutninger klubben står overfor nu og i fremtiden.*

*Efter mange spørgsmål og en ivrig debat satte dirigenten forslaget under afstemning. Inden denne fandt sted, erklærede forsamlingen sig enig i, at bestyrelsen i givet fald bemyndiges til selv at beslutte, hvilken af de to finansieringsformer, der bør anvendes.”*

*Dirigenten præciserede herefter:*

*”At ja-stemmer afgives under følgende betingelser:*

*At de tekniske forudsætninger som udvalget har lagt til grund, herunder bæreevnen, viser sig at kunne holde stik.*

*At de økonomiske forudsætninger der er lagt til grund, herunder især i relation til Vordingborg kommune, vil kunne opfyldes.*

*At der foreligger afklaring i relation til både forsikring og Told & Skat.”*

*Der blev valgt tre stemmetællere.*

*Det samlede projekt blev sat til afstemning.*

*Efter afstemningen og optællingen kunne det konstateres at 54 stemte for, 44 stemte imod og 1 stemme var ugyldig.*

*Forslaget vedtaget med kun 10 stemmer i overtal.*

*Bestyrelsen arbejder videre.*

***Det må også have været en omvæltning for klubben at skulle investere i havnen, altså en havn***



***der tilhørte kommunen, der må på en måde være blevet oparbejdet et tillidsforhold mellem parterne, eller du har formået at ”knække koden”?***

Det var det muligste kunst. Hvis du vil indgå i et samarbejde må du være parat til at investere i det du tror på, her, at vi sammen skulle etablere en rigtig flot og funktionsdygtig havn ikke blot til glæde for sejlerne, men også til gavn for handelslivet i byen. Derfor!

***Der var et af de sjældne uheld i Voksensejlerskolen, den 17. maj år 2000, da båden sank under instruktør og elever?***

Det er ikke sket før i klubbens historie og heller ikke for de omkringliggende klubber. Den Nordiske Folkebåd regnes normalt for at være en sødygtig båd, men den er at regne for ”en åben båd” dvs. den kan under meget særlige omstændigheder bordfylde.

Lederen af Voksensejlerskolen forklarede hændelsen således: (jfr. Pæleormen nr. 3, juli år 2000 side 5 og 6)

*”Jeg vil gerne orientere ganske kort omkring det uheld der opstod onsdag den 17. maj om eftermiddagen i forbindelse med undervisningen i sejlerskolen. Netop den lektion var planlagt til at være min, det var altid min eftermiddagslektion onsdage, men jeg var på familiebesøg i Jylland så politimester Niels Schmidt havde overtaget lektionen.*

*Helt planmæssigt begyndte den regelbundne undervisning kl. 15.00 onsdag eftermiddag.*

*Instruktøren havde på forhånd orienteret sig om vejrmeldingerne for området, og der var meldt om vindstyrker på 5 til 8 m/sec., men dertil, at der var en frontpassage i vente med mulighed for torden og op til 13 m/sec i stødene, altså intet der talte imod at sejle ud.*

*Efter en lille times undervisning, eller nærmere bestemt mellem Øst-mærket på Trellegrunden og den tilhørende røde farvandsafmærkning, traf man nogle ganske grove kastevinde, der tilhørte den omtalte front.*

*Herunder kom skødningen af forsejlet i bekneb og under udredningen af denne detalje, gik båden i stå, begyndte at bakke med klodshalede sejl, båden satte sig i en sø og der kom store mængder vand ind over bagbord agter kant af båden. Så store mængder at båden lå ganske tungt i vandet.*

*Samtidigt rejste søen sig og bølger slog ind over båden og bordfyldte den, båden sank under elever og instruktør.*

*Alle var iført redningsveste og instruktøren instruerede stadigvæk sine elever, men nu om at holde sammen, og om at holde ved hinanden og ikke bruge kræfter på at svømme mod land.*

*En tysk sejlturist opfangede situationen, afbrød sin tur og kom de fire nødstedte sejlere til undsætning.*

*Efter en meget dygtig bjærgemanøvre i den kraftige vind og den grove sø, fik de elever og instruktør om bord og fik dem sejlet til Vordingborg Nordhavn. Her blev de modtaget af blandt andre havnefogeden Erik Dyekjær der sørgede for varme bade og tørring af tøj i klubbens vaskeri.*

*Her blomstrede virkelig hjælpsomheden og kammeratskabet.*

Efterskrift:

Nogle dage efter blev båden hævet af et firma fra Sydhavnen, tømt for vand og sejlet i havn.

Her kom så taksator fra forsikringsselskabet Alm. Brand og opgjorde skaderne på båd og grej til små 30.000 kr..

Det vi ikke opdagede ved den lejlighed var, at masten havde taget så megen skade at den måtte fornyes, hvilket efterfølgende også blev betalt af forsikringsselskabet, ca. 10.000 kr. Vi aftalte med forsikringsselskabet at vi kunne få en helt ny mast, hvis vi selv ville lakere den og montere de gamle beslag på den nye mast, så slap vi for at der blev reduceret i erstatningen på grund af alder.

Noget helt andet var, og ret alvorligt stadig er, at instruktøren, Niels Schmidt, aldrig kom ud at sejle i en sejlbåd igen, han var så berørt af situationen, at det turde han ikke. Han skulle have haft noget krisehjælp, så det må vi huske til en anden gang.

### ***I regnede meget på ombygningen af den gamle roklub til nyt klublokale for Snekken?***

Ja, min forgænger nedsatte et nyhusudvalg der vist nok aldrig blev enige om noget som helst, så det blev nedlagt igen og vi begyndte spekulationerne om, at ombygge og reparere Ungdomshuset. Udgiften kunne godt løbe op i mere end en halv million kroner. Det turde vi ikke investere i det gamle hus, hovedsageligt fordi vi havde fået en geoteknisk rapport fra Skude & Jacobsen der viste, at der var næsten bundløst i den ene ende af huset, den sydlige, og stenhård moræneler, i den nordre ende. Huset havde kraftige sætningsrevner og var mildest talt knækket på midten og ingen kunne være sikre på, at det ville høre op inden der blev etableret et nyt bolværk ud for klubhuset.

### ***Du havde bøvl med surferne?***

Surferne var nogle rigtig dygtige og flittige folk og fuldgyldige medlemmer af Sejlklubben Snekken med Mogens Frandsen siddende i min bestyrelse. De havde derfor også krav på vores fulde opbakning og støtte fra klubledelsen.

De surfede især ude på Ore strand, idet det farvand var noget nær ideelt til surfing.

Vi havde fået en tidsbegrænset tilladelse til, at der blev opstillet en skurvogn til dem ved stranden. Den skulle så fjernes ved udløbet af den fastlagte periode. Vi skrev til politikerne i kommunen og i Amtet samt holdt møder med borgmester Bent Pedersen, der havde stor forståelse for problemet. Men lige lidt hjalp det og det viste sig, at vi var udsat for en negativ holdning, som vi ikke kunne påvirke. I Amtet var man hårdnakket modstander af at hjælpe os, da man mente skurvognen skæmmede stranden, selvom vi havde fundet en meget diskret placering til den.

Vi opgav til sidst i bestyrelsen og surferne ligeledes. Siden har vi ikke haft en surfergruppe i klubben.



### ***Medlemsarbejde med fjernelse af det gamle slæbested?***

Det var en rigtig arbejdsweek-end den 13. januar 2001. Der kom mange i arbejdstøj trods det, at det var et usædvanligt tungt arbejde der skulle udføres, vejret var taget og ubehageligt, men arbejdet blev gjort,

til sidst lå det hele, skinner, sveller og andet i store bunker på det tørre, slæbestedet var klar til entreprenøren.

Dette havde ikke kunnet lade sig gøre uden Ole Svenssons professionelle ledelse og lånt grej fra selskabet Falck.



***Ved indvielsen af ”Havneprojektet” den 28. april 2001 holdt du tale for de forsamlede medlemmer og gæster på havnen. Må jeg citere din tale?***

Ja bestemt.

***Du indleder med:***

*”Så lykkedes det.*

*Det er med stor glæde, at vi i dag kan indvie et helt nyt beddingsanlæg med tilhørende servicebro – et projekt der er gennemført som et godt samarbejde mellem Vordingborg kommune og Sejlklubben Snekken. Inden længe vil der også blive opsat en helt ny mastekran. Samtidigt kan vi også i dag tage vores nye beddingsvogn og tilhørende traktor i brug. Der er gået mange timers forarbejde inden vi kom så vidt.*

*Der har været lagt et stort arbejde for dagen i den arbejdsgruppe der fik til opgave at vurdere mulighederne for dette anlæg eller andre alternativer. Efter at projektet fik tilslutning på en ekstraordinær generalforsamling for et års tid siden – nemlig den 13. april år 2000 – har der ligeledes været ydet en stor indsats af mange gode kræfter for at nå resultatet vi nu kender. Der har under vejs været et tæt og konstruktivt samarbejde med Vordingborg kommune, først for at få en ny havneaftale på plads – dernæst i selve anlægsfasen.*

*Vi står nu med et topmoderne anlæg der kan benyttes til at tage langt de fleste af medlemmernes både på land for vinteren eller blot for en mindre reparation eller rengøring. Samtidigt har vi fået et fantastisk godt slæbested for udsætning af joller af enhver art (ja, nu er vi mindst i stand til at afholde DM for enhver jolletype), men også de turister der kommer med mindre sejljoller eller motorbåde på trailere, for at nyde sommeren i vores farvande, har nu særdeles gode faciliteter for udsætning og ophaling.*

*Endvidere får vi en ny kraftig og eldrevet mastekran, der er i stand til at løfte og håndtere alle master i klubben. Den skal stå ca 5 m ude på servicebroen, og der bliver således nem transport af masterne til dette sted. Udover den nye bros funktion, som servicebro, vil det sikkert også vise sig, at den bliver til stor gavn for gæstesejlere i højsæsonen.*

*Samtidigt er det også meget dejligt at se, at vi nu kun mangler et mindre stykke bolværk hen forbi ungdomsafdelingen, før hele Nordhavnens bolværker er udskiftet.*

*Jeg vil gerne rette en meget stor tak til alle, der har bidraget til gennemførelsen af dette projekt – det være sig ad hoc-udvalget, vores havneudvalg, bestyrelsen og andre medlemmer samt firmaer, der har bidraget på forskellig vis. Her vil jeg især gerne takke Falck i Vordingborg for den store*

*velvilje, der er udvist til lån af materiel og til hjemtransport af beddingsvogn m.v. Ole, vil du overbringe min store tak til din stationsleder.*



*Samtidigt vil jeg naturligvis gerne takke Vordingborg kommunes havneudvalg og teknisk forvaltning for at de kunne se ideen bag projektet og på et meget tidligt tidspunkt var klar til at gå ind i projektet med de*

*fornødne økonomiske ressourcer. I anlægsfasen har vi ligeledes haft et fortrinligt samarbejde og en meget positiv og konstruktiv holdning til gennemførelsen af projektet.*

*Endelig vil jeg gerne takke entreprenør Mogens Pedersen A/S i Nyborg, for et meget flot og gedigent stykke arbejde. Jeg er sikker på, at vi stadig har et vældigt godt anlæg når min generation forhåbentlig er blevet afløst af nye kræfter.*

*Det er således mit håb, at anlægget bliver til stor gavn og glæde for alle medlemmer og for andre, der benytter havnen og som har behov for de faciliteter anlægget kan tilbyde.*

*Hermed erklærer jeg det nye anlæg åbent, og der vil nu blive søsat en båd af Ole og Christian. Herefter er der forfriskninger til alle ved klubhuset.”*

Dertil svarede repræsentanten for Vordingborg Byråd, Poul A. Larsen, der var formand for havneudvalget:

*”Det er en stor glæde at være med til indvielsen af det nye beddingsanlæg. Det er snart et år siden vi i havneudvalget hørte om sagen første gang. Der har været ført mange forhandlinger mellem*

*udvalget og Snekkens bestyrelse, indtil man omkring 1. december 2000 underskrev en aftale om fordeling af udgifterne mellem Vordingborg kommune og Sejlklubben.*

*Med færdiggørelsen af dette anlæg har Vordingborg kommune investeret over en million kroner til renovering af bolværker og landdelen af dette anlæg, medens sejlklubben har stået for alt hvad der er bygget ude i vandet. Der har i denne byrådsperiode, som er den første med et selvstændigt udvalg, været et godt og konstruktivt samarbejde med sejlklubbens bestyrelse og det vil jeg gerne sige mange tak for.*

*På vores årlige møder har vi kunnet sætte de fleste ting på plads til stor tilfredshed for udvalget. Når man går en tur på havnen kan man se at der er fuldstændig styr på tingene hernede, og der er altid orden og rent – ikke mindst takket være Erik Dyekjær, som også skal have en tak for godt samarbejde. Det sidste nye er at man for tiden er ved at renovere broer, som længe har trængt til en kærlig hånd – med disse nye tiltag har vi, som jeg ser det kun et stort hængeparti nemlig oprensningen af havnen tilbage, så vi kan få endnu flere gæstesejlere i de kommende år. Der foregår lige nu forhandlinger med Storstrøms Amt om, hvor man kan gøre af det opgravede slam.*

*Vi håber på en snarlig løsning af dette store problem.*

*Med disse ord vil jeg håbe på en masse aktiviteter på vores havn i de kommende år til forhåbentlig stor glæde for alle i Vordingborg kommune.*

*Og jeg håber på at beddingsanlægget vil være et godt værktøj for sejlklubben og vores mange gæstesejlere i mange år ud i fremtiden.*

*Så tillykke med anlægget og god vind fremover.”*

### ***Ny Havneaftale?***

Forhandlet på plads så den træder i kraft 1. januar 2001 og godkendt i Vordingborg byråd den 11. oktober år 2000.

Havneaftalen løber i 10 år, det vil sige den er uopsigelig i 10 år. Der ydes et årligt vederlag til Sejlklubben Snekken på kr. 450.000 til dækning af havnebestyrer og almindelig administration. Beløbsrammen er årligt indexreguleret.

### ***Hvornår trådte du af som formand?***

Den 28. november 2001 overlod jeg styret til Torben Jensen

---



*Samtale med Skolekonsulent Torben Jensen, den 22. juli år 1013, kl. 16.00 i Torben og Lottes båd.*

*En samtale omkring Torbens tid som formand i Sejlklubben Snekken under devisen: "Hvad skete der i din tid som formand.?"*

*Hvor gammel er du, det er måske for lige på og kontant, så må du sige til, men jeg tror på at det er mennesket bag beslutningerne der tæller, så derfor kommer jeg tæt på engang imellem?*

Det er OK med mig. Jeg er født den 19. december 1954 i Korsør, og hvis du spørger hvad jeg lavede der, så gik der megen tid med at plaske rundt i min fars jolle, altså ikke noget med sejl, men det kom jo senere.

### ***Hvad er din uddannelse?***

Jeg rejste til Vordingborg og gik på lærerseminariet der, hvor jeg blev færdig i 1979.

Der læste jeg i øvrigt sammen med Søren Nybo helt uden at vi kunne vide, at vi to skulle komme til at arbejde tæt sammen omkring Nordhavnen her i Vordingborg. Dengang gik det kun op i, at vi begge uddannede os i linjefaget Sløjd. Der blev i øvrigt projekteret og udført mange sejler/bådting på den sløjdsal.

### ***Hvad beskæftiger du dig med nu?***

Jeg er ansat som konsulent ved Vordingborg kommunes skoleadministration.

### ***Hvorfor blev du medlem af Sejlklubben?***

Jeg ville gerne prøve at sejle med sejl, hvilket jeg ikke havde prøvet før. Sejlklubben Snekken havde en Voksensejlerskole og jeg var så heldig at få en instruktør der hed Carl Emil Olsen, han var i øvrigt også læreruddannet, men havde samtidigt arbejdet med andre ting.

### ***Hvornår begyndte du så at beskæftige dig med klubbens ledelse?***

Jeg blev formand for Bygningsudvalget. Det blev nogle spændende år fordi klubbens bygningsmasse ikke er at betragte som helt almindelige, dels er byggesættene så sammensatte og bærer præg af at der er udvidet lidt hist og her efter det aktuelle behov og ligeså repareret i samme takt. Dertil de meget vanskelige funderingsforhold for bygningerne der giver sætninger og revner alle steder uden at vi rigtig kan finde ud af hvor der skal sættes ind for at standse det, eller om det er muligt overhovedet.

### ***Hvornår blev du formand for klubben?***

Jeg blev valgt ind på den ordinære generalforsamling den 28. november 2001, det skal lige siges at som sædvanen var, blev jeg valgt ind uden modkandidat, kampvalg, skriftlig afstemning eller sådan noget, nej med akklamation, og det er en rigtig god begyndelse på sådan et tidskrævende og ansvarsfuldt arbejde.

### ***Hvordan så din bestyrelse ud?***

Den havde en opbygning som bestyrelser havde haft de sidste mange år, og så således ud.

#### Forretningsudvalg:

##### Formand:

Torben Jensen.

##### Næstformand:

Flemming Rasmussen. 2003 Christian Madsen.

##### Kasserer:

Mona Larsen. 2002 Marianne Ejlersen.

##### Økonomiudvalg:

Mona Larsen.

##### Bladudvalg:

Kirsten S. Olsen. 2002 Mogens Skov. + 2004 Flemming Rasmussen.

##### Aktivitetsudvalg:

Flemming Rasmussen. 2004 Lene Grønborg.

##### Ungdomsafdeling:

Kirsten Rigbolt. 2003 Kim Elmegaard.

##### Sejlerskolen:

Johan Peter Aakjær Ravn. 2003 Gert Jerrebo.

##### Bygningsudvalg:

Henning Christiansen.

##### Kapsejladsudvalg:

John Hansen. 2002 Kirsten Rasmussen.

##### Havneudvalg:

Christian Madsen.

##### Brædtafdeling:

Vakant.

Udvalgsmedlemmer med et årstal foran er valgt på senere generalforsamlinger.

### ***Fik du så en god bestyrelse?***

Ja, det må man sige. Nogle blev valgt ind sammen med mig og nogle sad over fra den forrige bestyrelse. Sådan tror jeg reglerne har været siden klubbens begyndelse i 1923.

Nogle måneder henne i forløbet opdagede jeg, at det var en helt særlig bestyrelse jeg var i spidsen for, det er svært at forklare, men der var virkelig team spirit, et sammenhold, og en loyalitet overfor de bestyrelsesbeslutninger der blev truffet. Som formand arbejder man jo netop ved hjælp af de enkelte udvalg, og derfor er det gode samarbejde i bestyrelsen helt afgørende og det havde vi i den periode. Samtidig ydede alle udvalgsformændene uden undtagelse en fantastisk indsats i hvert deres udvalg.

### ***Var der nogle store opgaver der skulle tages hul på?***

Jo, det må man sige. Min forgænger i embedet, Henning Saabøll, havde arbejdet hårdt på bl.a. at få slæbestedet, servicebroen, mastekranen, bedding vognen, traktor og bolværk fra bådebygger og østover etableret. Det var lykkedes ham 100 % under meget svære betingelser og med kommunens havneudvalg som forhandlingspartner.

Nu stillede vores havnefoged, Erik Dyekjær, med det han kaldte ”Rædselskabinetet” en række fotos taget af broerne og bolværkerne ved lavvande. Det var i forfærdelig dårlig stand, og der var reel fare for at dele af dem ville falde sammen. Desuden var der fare for at folk der gik på broerne ville falde igennem og komme til skade, især i den vestlige del af havnen. Broerne var simpelt hen rådnet væk.

På faste møder med Kommunen talte vi meget herom. Vi havde en rigtig god dialog og et fint samarbejde med Søren Nybo, der var blevet formand for kommunens tekniske udvalg, og således også for kommunens havne. Der var virkelig noget at tænke over, for det er jo kommunens havn og dermed også kommunens ansvar.

### ***Hvad gjorde man ved det?***

Der var flere muligheder. Nogle ønskede, at man solgte havnen til private. Andre foreslog, at man kunne etablere en helt ny havn syd for den gamle losseplads ved Sydhavnen. Der var plads nok, og der ville vandybden ikke ændre sig når havnen først var etableret, og det ville passe godt ind i de ambitioner der var for udviklingen af det sydlige Masnedsund.

Hvis man fortsatte som hidtil med at reparere/forny noget bolværk og nogle pæle på broerne hvert år over den almindelige vedligeholdelses konto, så ville resultatet være, at man hele tiden var bagefter i forhold til det, der reelt var behov for.

Os andre der til daglig havde vores gang på havnen havde en helt anden plan, eller syn på sagen. Sagen var jo den, at vi på det tidspunkt var kommunens administratorer for havnen, vi opkrævede den årlige leje for bådpladser, sommer og vinter, og vi opkrævede alle havnepengene fra gæsterne i havnen.

I bestyrelsen kunne vi derfor se, at tog man alle disse indtægter og trak de løbende udgifter fra til havnefoged og små reparationer, så var der et anseeligt beløb tilbage.

Kommunens havneudvalg – et politisk udvalg – var i mellemtiden udskiftet med kommunens tekniske udvalg med Søren Nybo og den tekniske chef i spidsen. I samarbejde med kommunen drøftede vi muligheden for en helt ny havn med mange flere havnepladser. Forslaget byggede på, at det hele balancerede, at anlægget kunne afskrives over en 30-årig periode, som en normal investering hvor man også havde minimeret de årlige vedligeholdelsesomkostninger.

### ***I kom altså rigtig på talefod med kommunen?***

Ja, ja, Henning Saabøll havde gjort et godt stykke forarbejde ved at demonstrere at vi godt kunne samarbejde med kommunen, og at vi ikke var fremmede overfor, at tingene kom til at koste noget engang imellem.

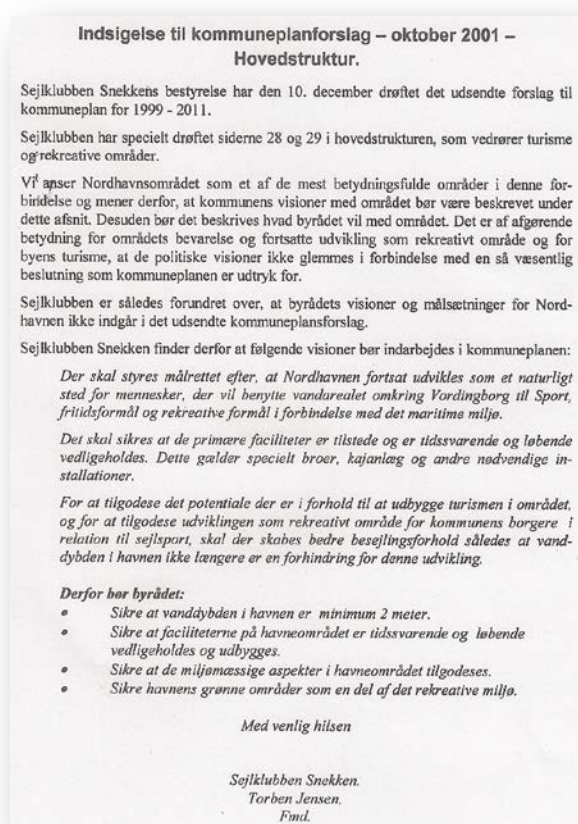


### ***I må have talt meget sammen de kommende år?***

Ja, I den periode hvor havnen blev ombygget, var der konstant møder med kommunens folk, møder med teknikerne, med entreprenøren, med fredningsmyndighederne osv. Men det ordnede vores formand for Snekkens havneudvalg, Christian Madsen der gjorde et fremragende stykke arbejde under meget vanskelige forhold, man må huske ”vi betrødte helt nyt land her”.

### ***I var rigtigt oppe på dupperne når der dukkede noget op der ikke passede jer, så faldt hammeren som nedenfor?***

Ja, vi tænkte os om hver eneste dag. Jeg ved du har fundet en indsigtelse vi lavede i forhold til at kommunen lave en ny kommunalplan.



Efterfølgende konstaterede bestyrelsen, jfr. Formandens beretning på generalforsamlingen den 28. november 2002.

*”at der i den endelige version var medtaget en enkelt sætning om at besejlingsforholdene til Nordhavnen skal sikres. Vi synes nok at et værdifuldt område som Nordhavnen havde fortjent lidt mere spalteplass med hensyn til de kommunale visioner for områdets udvikling; men vi er tilfredse med, at området trods alt er nævnt, hvilket som sagt ikke var tilfældet i den udgave, der først var udsendt til høring.”*

***Gjaldt det også uddybning af havnen, nu da den store tegnebog var fremme?***

Nej ikke helt, men der blev uddybet for ca. 2½ mio. kroner længere inde i havnen således, at de inderste broer kunne besejles, men vi ville gerne have haft mere, dog kunne man ikke komme af med slammet, idet det er forurenet med tungmetaller, det skulle til Kommunekemi, og det koster.

***På den ordinære generalforsamling den 28. november år 2002 havde bestyrelsen besluttet at skolebåden "Hvidanger" skulle fornys efter 22-års tro tjeneste?***

Ja, der var efterhånden for mange reparationer på den båd, vore frivillige bådsmand kunne ikke følge med, så der var mange undervisningsdage der måtte aflyses, fordi båden ikke var til at bruge. Samtidigt havde Garnisionens Idrætsforening, åbnet for en sejlafdeling, der så skulle undervise det militære personel i den ædle kunst at sejle.

Det mente vi nok kunne ske indenfor rammerne af Sejlklubben Snekken, idet de bestemmende kræfter i Garnisionens sejlinitiativ allerede var medlemmer i Snekken.

Min formand for voksensejlerskolen kontaktede Garnisionens idrætsforening og der kom et rigtig godt forslag på bordet.

Så derfor kom Forslag 4 på nævnte generalforsamling til at lyde sådan:

*Bestyrelsen foreslår at der indkøbes en ny skolebåd – en Nordisk Folkebåd – til erstatning af den nuværende, som sælges i forbindelse hermed.*

*Det forudsætter at den nuværende skolebåd sælges senest samtidigt med, at der indkøbes en ny.*

*Det foreslås, at der afsættes 50.000 kr. foruden indtægt, der kan påregnes for den nuværende skolebåd.*

*Det foreslås endvidere at den nye skolebåd finansernes ved at klubbens mini 12-meter sælges.*

Båden blev solgt til Garnisionen, ved Eli Grønberg, der foranledigede at båden fik en generel omgang den følgende vinter ude på kassernen.

Samtidigt blev der udfærgiget en aftale mellem Voksensejlerskolen og Garnisionens Idrætsforenings fraktion for sejlads således, at vi kunne trække på hinandens mandskab og materiel. Mini-12-eren var stadig til diskussion, idet spørgsmålet var, om man i realiteten kunne sælge en båd der var skænket til sejlklubben af firmaet Haribo i Faxe. Enden på det blev, at det kunne vi anstændigvis ikke. Min Udvalgsformand henvendte sig til direktøren for Haribo der lovede at finde en anden sejlklub der kunne bruge den.

Vi købte en anden Nordisk Folkebåd af et medlem af Snekken, tidligere kommunaldirektør Peter Andersen, og det gik sådan, at vi alt i alt fik en meget nyere båd med et stel helt nye sejl, vinterstativ og vinterpresenning for det budgeterede beløb på 50.000 kr.

***Så blev havnen indviet?***

Ja det var en stor dag. Jeg husker tydeligt det forår. Den sidst bro blev først revet ned omkring 1. juni. Derfor var det spændende, om vi blev færdige inden sejlersæsonen for alvor skulle begynde. Men det lykkedes jo – ikke mindst takket være stor forståelse og tålmodighed hos sejlerne.

***Jeg ser i Pæleormen at du forklarer klubbens medlemmer den dybere filosofi omkring betalingsfordelingen for den nye havn, skulle det opråb ikke ligeledes have været ud til borgerne i Vordingborg?***

Jo det er uden tvivl rigtigt, at budskaberne burde have været udbredt til alle borgere. For bestyrelsen synes jeg, at det var meget vigtigt, at alle medlemmerne var gjort helt bekendt med, hvordan tingene hang sammen. Derfor skrev jeg følgende:

”I henhold til den nu veloverståede havnerenovering har jeg lige to kommentarer, som jeg vil komme med:

- 1. jeg hører ofte fra forskellige sider, at det er Vordingborg kommune der nu af skatteborgernes midler har betalt for havnerenoveringen. Lad mig lige slå fast, at det ikke er korrekt. Finianseringen af broerne og bolværk er sket på den måde at det er aftalt at havnens drift over en 30-årig periode skal afdrage den investering der er foretaget på godt 6 mill. Kr. Det var jo også derfor at det var nødvendigt at hæve taksterne for både fastliggende både og for gæstesejlere. Oprensningen som kostede 2 1/2 mill. Kr. er betalt af Vordingborg kommune.*
- 2. Jeg hører også fra forskellige sider, at der ikke er oprenset tilstrækkelig. Det er alle sikkert enige i, for vi så helst minimum 2 1/2 m i hele havnen. Der er flere grunde til, at den afsatte økonomi ikke rakte hertil. For det første kan der ikke opnås klaptilladelse for den inderste del af havnen, hvorfor det meste af det opgravede materiale måtte bortskaffes på anden vis. Dels er det et historisk område vi befinder os i; derfor er der store restriktioner i området. Disse restriktioner kan vi ind imellem være irriteret over; men vi har jo også forståelse herfor. Men uanset dette nyder vi jo alle sammen det flotte resultat, og jeg vil gerne endnu engang benytte lejligheden til at takke kommunen og ikke mindst Søren Nybo for det fine samarbejde undervejs.”*

### ***Du foranledigede et ”100.000 km eftersyn af klubbens vedtægter?***

Ja, det gik ud på, at vi ønskede nogle ændringer i hele klubbens adfærd og ikke mindst bestyrelsens adfærd i forhold til generalforsamlingen. Det var en fortsættelse af det arbejde som Henning Saabøll havde igangsat og gennemført om formulering af de fremadrettede visioner og målsætninger for klubben.

Der blev taget kontakt til Dansk Sejlunion for at få lidt assistance omkring vore vedtægter. Vi ville gerne have dem skrevet så tæt på DS-standardvedtægter som overhovedet muligt. Det medførte, at alle formænd for de faste udvalg fremførte deres visioner for det kommende år på generalforsamlingen, og de skulle så igen sammenholdes med de penge, der var afsat til hvert enkelt udvalg.

Så kunne generalforsamlingen til næste år spørge: ”Nå, hvordan gik det så?”

En konsekvens af vedtægtsændringerne var desuden, at det så var sidste gang, at der blev afholdt generalforsamling om efteråret. Generalforsamlingen blev således flyttet til foråret.

Bilag til klubbens visioner:

**Kompetencefordelingsplan:**

Aktør	Kompetence
Generalforsamlingen	<p>Fastsætter de overordnede målsætninger og visioner samt godkender i sammenhæng hermed budgettet og fastsætter kontingentet.</p> <p><u>Kompetence iht. vedtægten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er i alle anliggender foreningens højeste instans</li> <li>• Fastsætter vedtægter</li> <li>• Vælger bestyrelsen og revisorer iht. vedtægterne</li> <li>• Godkender budget og regnskab</li> <li>• Fastsætter kontingent</li> <li>• Endelig beslutning i sager om nægtelse af optagelse af medlemmer i foreningen</li> <li>• Endelig beslutning om at ekskludere medlemmer ved særlige forhold</li> </ul>
Bestyrelsen	<p>Udarbejder egne -/drøfter udvalgenes målsætninger og handleplaner og udarbejder derefter forslag til budget og kontingent.</p> <p><u>Kompetence iht. vedtægten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udarbejder til generalforsamlingen forslag til budget og forelægger regnskabet</li> <li>• Kan tilslutte klubben andre organisationer</li> <li>• Kan nægte personer optagelse i klubben</li> <li>• Kan beslutte at kontingentet opkræves ½-årsvis forud.</li> <li>• Kan ekskludere medlemmer i tilfælde af kontingentrestance</li> <li>• Kan ekskludere medlemmer i tilfælde af at særlige forhold gør sig gældende</li> <li>• Vælger næstformanden, dog ikke kassereren</li> <li>• Fastsætter retningslinier for den daglige ledelse.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udarbejder en organisationsplan, hvori udvalgene vedtægten skal indgå.</li> <li>• Kan nedsætte andre udvalg</li> <li>• Formanden eller 4 medlemmer kan indkalde til bestyrelsesmøder</li> </ul>
Forretningsudvalget	<p><u>Kompetence iht. vedtægten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forestår den daglige ledelse af foreningen</li> </ul>
Udvalgsformændene	<p>Udarbejder sammen med udvalget målsætninger og handleplaner og i sammenhæng hermed forslag til budget for udvalgets område.</p> <p><u>Kompetence iht. vedtægten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formanden udpeger medlemmerne af det enkelte udvalg.</li> <li>• Udvalget vælger en suppleant for udvalgsformanden.</li> </ul>
Medlemmer (aktive)	<p><u>Kompetence iht. vedtægten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Træffer beslutning om indmeldelse og udmeldelse</li> <li>• 25 medlemmer kan forlange indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling</li> <li>• Kan indgive forslag til generalforsamlingen</li> </ul>

Vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling.

### ***Klubben har fået en hjemmeside?***

I de år hvor jeg var formand begyndte den fagre ny IT-verden, og der blev mulighed for at klubben kunne få sin egen hjemmeside. Sejlklubbens første hjemmeside blev lavet af Lotte Nielsen (som jeg er gift med !) og det viste sig hurtigt, at denne nye mulighed var en rigtig god ide.

Alle kunne nu gå på internettet og se hvad der skete i klubben. Et rigtigt godt stykke værktøj til at holde medlemmerne orienteret om klubbens liv. Ideen var at hjemmesiden skulle være et supplement til vores klubblad, Pæleormen, men den skulle ikke erstatte Pæleormen. Hjemmesiden skulle bl. a. indeholde data om klubbens bestyrelse og udvalg, referater af bestyrelsesmøder o.s.v.

Hjemmesiden skulle naturligvis holdes ved lige, og den blev derfor lagt ind under bladudvalget, hvor Mogens Skov i mellemtiden var blevet formand. Han arbejdede videre med at udvikle hjemmesiden, og han skabte samtidigt et helt nyt layout til vores klubblad og det præsenterede han i foråret 2005. Bladet blev rost ud over alle bredder for hans nytænkning og gode smag.

### ***Der lå dengang et par både i havnen, der kun lige netop holder sig flydende ved hjælp af fuldautomatiske pumper, det ser ikke godt ud, hvad kunne I gøre ved det?***

Det er meget svært, man kan ikke bare sådan fjerne dem fordi de ikke pynter. Vi prøvede mange ting overfor ejerne, men til sidst måtte kommunen tage sig af problemet, idet vi som sejlklub ikke var i stand til at løse det. Det endte med, at et par både blev fjernet af kommunen og flyttet til et areal ved den gamle losseplads. Jeg kan i øvrigt se dem når jeg kører forbi dernede, at den ene af dem står der endnu !!

### ***Miljøaktiviteten og det nedsatte udvalg?***

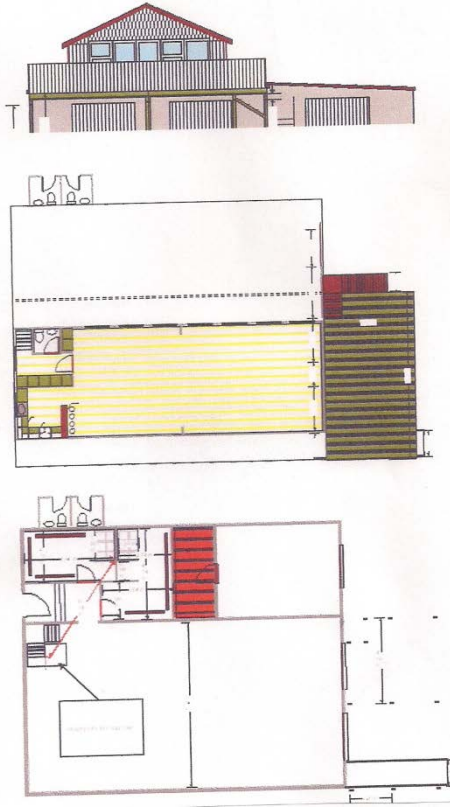
#### ***Det var vel i Hennings tid der blev sat fokus på miljøet, men du måtte fortsætte det?***

Ja det var noget vi beskæftigede os en del med. Der var på landsplan på det tidspunkt planer om at gennemføre nogle meget restriktive regler omkring bl.a. bundmaling og holdingtanke. Det var på den ene side nogle initiativer, som vi havde stor sympati for, og på den anden side var det også noget, vi så som problematisk i forhold til f.eks. mulige alternative løsninger til gift i bundmalinger.

### ***Noget af det sidste du besluttede i din formandstid var, at sætte et nyoprettet Bygningsudvalg på den opgave, at reovere ungdomsafdelingens hus?***

Ja, udvalget bestod af Marianne Ejlersen, Kim Elmegaard, Arne Kristensen og Flemming Rasmussen. Tanken om at reovere ungdomsafdelingens klubhus var ikke ny. Det var en opgave der også blev arbejdet med, mens Henning Saabøll var formand. Problemet var, at huset sank i den sydlige ende mod vandet, og at det ville blive for dyrt at ramme pæle ned for at forhindre dette. Men da der blev lavet et nyt bolværk vurderede vi i bestyrelsen, at huset ikke længere ville synke så meget. Det vi i min tid som formand arbejdede med var at drøfte den endelige udformning og at afklare økonomien, herunder hvordan vi kunne søge fonde mv. Opgaven blev derefter videregivet til min efterfølger Flemming Rasmussen. Det dejlige resultat i form af det fantastiske klublokale kender vi jo alle.

Tegningerne herunder er gengivet i tilfældig og forskellig målestok, men kan alligevel give et lille indtryk af, hvordan ungdomshuset kommer til at se ud - og efter ombygningen. Hele overetagen bliver et rum, der bliver gode badefaciliteter sidst, men ikke mindst, får vi en dejlig terrasse ud mod vandet.



***Du blev afløst på formandsposten under generalforsamlingen i foråret 2006, gjorde det ondt?***  
Ja, men sådan er reglerne jo, det gode varer ikke ved.

---



***Samtale med Konsulent Flemming Rasmussen den 30. juli 2013 på hans bopæl under devisen: ”Hvad skete der i din tid som formand for sejlkлубben Snekken?”.***

***Hvor gammel er du Flemming, og hvor er du født?***

Jeg er født i Holeby på Lolland, den 6. august 1947 og jeg er således lige straks 66 år gammel.

***Hvad er din uddannelse og hvad har du beskæftiget dig med?***

Jeg er oprindeligt udlært møbelsnedker, hvilket var noget naturligt, idet mine forældre beskæftigede sig med møbler. De ejede og drev et snedkeri og møbelforretning i Holeby på Lolland.

Min uddannelse er så blevet udbygget med en merkonomuddannelse i markedsføring, og jeg har arbejdet med salg siden først i 1970-erne.

Jeg skulle i grunden have overtaget forretningen i Holeby, det var det min uddannelse sigtede på, men det satte den første energikrise i midten af 1970-erne en stopper for, forretningen gik i stå og blev solgt. Jeg har de sidste 20 år arbejdet som virksomhedskonsulent ved Arbejdsformidlingen og Jobcenteret.

***Hvornår kom du til Vordingborg?***

Jeg rejste til Vordingborg i 1976 efter at min mor og jeg havde afviklet forretningen i Holeby. Jeg byggede et helt nyt hus i Nyråd, hvilket senere blev solgt i forbindelse med en skilsmisse.

***Hvornår blev du medlem af Sejlkлубben***

Jeg mødte Jens, der havde en 20 fods sejlbaad så vi sejlede sammen nogle år i den indtil vi, i 1991 købte en noget større baad sammen. Den har vi stadig.

***Hvornår begyndte du at beskæftige dig med klubledelse?***

Under en fælles efterårstur til Femø i 1992, havde Aktivitetsudvalget, under nogle festlige omstændigheder en aften, lavet et lotteri og jeg var så heldig at vinde en præmie, det var en plads i Aktivitetsudvalget. Der arbejdede jeg så i mange år og endte som formand for udvalget. Den formandspost gav mig en plads i Sejlkлубben Snekkens bestyrelse. Der sad jeg så indtil 2006, hvor jeg blev opfordret til at tage formandsposten for bestyrelsen i en periode, som efterfølger for Skolekonsulent Torben Jensen.

***Hvornår blev du formand?***

Jeg blev valgt ind som formand for bestyrelsen under generalforsamlingen torsdag, den 2. marts 2006 og uden modstand, men med akklamation.

Generalforsamlingen forsynede mig med en fuld funktionsdygtig bestyrelse undtaget herfra var, at jeg manglede en formand for kapsejlsudvalget, sådan én var det ikke til at finde den aften.

Dette forhold signalerede klart, at det kan være udfordrende, at få gang i det frivillige arbejde i klubben, at få udvidet kredsen af ”de sædvanlige”.

Bestyrelsen kom til at se således ud:

Formand:

Flemming Rasmussen.

Næstformand:

Christian Madsen. 2007 Mogens Skov. 2009 Vivian Gartoft. 2010 Ole Svensson.

Kasserer:

Marianne Ejlersen. 2009 Jørgen Andreasen.

Ungdomsafdeling:

Anders Knudsen.

Aktivitetsudvalg:

Lene Grønberg

Sejlerskolen:

Gert Jerrebo. 2007 Vivian Gartoft. 2011 Per Hansen.

Blad og Web:

Mogens Skov. 2009 Jørn Klemmensen. 2011 Hanne Rossé Jensen.

Bygningsudvalg:

Henning Christiansen. 2009 Mogens Hansen.

Havneudvalg:

Christian Madsen. 2007 Ole Svensson.

Kapsejladsudvalg:

Vakant. 2007 Benny Bruhn. 2011 Steen Graves.

Bestyrelsesmedlemmer med et årstal foran er valgt ind det angivne år.

***Så vidt jeg ved, var der blevet arbejdet hårdt på at få renoveret havnen gennem de to foregående formandsperioder. Hvad var nu dit helt overordnede mål for din periode, hvordan skal vi huske Flemming Rasmussen?***

Det er rigtigt, Henning Saabøll tog hul på renoveringen af havnen ved at få fornyet slæbestedet, få etableret et nyt langtidsholdbart bolværk fra Bådebyggeriet og frem mod øst forbi det nye slæbested, få etableret en servicebro og ikke mindst en helt ny konstruktion for bedding vogn.

Torben Jensen fortsatte disse takter hele havnen rundt.

Jeg havde, så vidt jeg kunne se 3 helt forskellige mål jeg kunne sigte efter, men der var ingen "lavt hængende frugter" at plukke, men 3 ting trængte sig på:

**At** få færdiggjort den planlagte ombygning og forbedring af ungdomshuset, hvilket var tiltrængt.

**At** få sejlklubben administrativt helt skilt ad fra Vordingborg Kommune og få havnen etableret som en selvejende institution, efter samme model som der på det tidspunkt var i Kalvehave havn..

**At** få lidt mere gang i det sociale liv i klubben.



### ***Det tog du så hul på umiddelbart?***

Ja, det var i min forgængers tid, hvor jeg sad som næstformand i klubben, at der blev dannet et ungdomshusudvalg, eller en styregruppe, der så således ud:

Arne Cristensen.

Kim Elmegaard.

Marianne Ejlersen.

Og mig.

Grundlaget, det gamle Roklubhus, og nu gennem mange år det gamle Ungdomshus, var slet ikke nemt.

Huset var for så vidt knækket, idet huset havde sat sig adskillige centimeter gennem årene mod syd, men ikke mod nord, dels fordi bunden er blød og ikke mindst fordi den bløde bund tid efter anden smutter ud under bolværket. Dette sidste forhold er nu standset ved etableringen af det nye bolværk og vi tør nu investere i det gamle byggesæt, vi tror de væsentligste sætninger er stoppet her.

Arne står øverst, han var virkelig den der lagde arm med projektet, han tegnede, søgte byggetilladelser, søgte penge i store fonde, han søgte penge både her og der og det lykkedes for ham.

### ***Pludselig stod I så med et nyt klubhus?***

Nej, så let går det ikke, der måtte en masse frivillig arbejdskraft til før det kunne lykkes og her kan jeg nævne:

Gert Hyldgaard, John Hansen, Jens Larsen, Bo Ejlersen, Kurt Andersen, Grethe og Flemming Detlevsen.

Disse medlemmer gjorde det simpelt hen muligt, de gjorde det umulige muligt.

Styregruppen med Arne i spidsen skaffede ca. 150.000 og resten op til 550.000 betalte klubben.

Der blev også brugt entreprenører ude fra, idet der blev gjort indgreb i de tekniske installationer og de bærende konstruktioner.

Nu kunne de unge mennesker boltre sig både oppe og nede, de kunne bade efter endt træning, de kunne modtage teoretisk undervisning indendørs og forfriske sig udendørs på terrassen, osv..

Dertil fik Sejlklubben et rigtig flot klublokale som passede fint ind i mine visioner.



### ***Fik du så gang i det sociale liv i klubben?***

Ja nu havde vi rammerne og så barslede mit gamle udvalg, Aktivitetsudvalget, med Lene Grønberg i spidsen, med nogle vinteraktiviteter, nogle medlemsaftener hovedsagelig torsdage, hvor man blot kunne komme, eller man kunne melde sin ankomst, man kunne tilbyde at underholde med et eller andet der relaterede til sejlsporten.

Al begyndelse er vanskelig, også for sådan en aktivitet, men efterhånden er vi helt sikre på at samle mange medlemmer disse aftener.

De store klubaftener, festerne, kan holdes der, i det smukkeste beliggende lokale med den smukkeste udsigt på Sydsjælland og ikke mindst helt fri af klubbens restaurationsaktivitet i det gamle klubhus. Jeg vil godt fremhæve mine bemærkninger fra generalforsamlingen:

*De overordnede visioner er følgende:*

*Det sociale liv i klubben.*

*Bestyrelsens vision er, at det sociale liv blandt medlemmerne styrkes.*

*Det er visionen at der i bestyrelsen og i alle udvalgenes forskellige aktiviteter sættes fokus på, at det primære mål er at styrke det sociale liv og klubsammenholdet.*

*Dette skal ske ved dels at sætte fokus på om de aktiviteter, som det enkelte udvalg og bestyrelsen traditionelt har afholdt skal fortsætte uændret eller om de skal have en ny form. Desuden skal der sættes fokus på, hvordan der kan planlægges nye aktiviteter, som særligt kan styrke det sociale sammenhold og klublivet blandt medlemmerne.*

### ***Så tog du hul på de sidste aktiviteter for at få gjort havnen helt færdig?***

Der manglede lidt hist og her blandt andet nogle platforme på bro 2 og 3, det ville give yderligere 4 gode havnepladser for en meget ringe merudgift, samt nogle redningsstiger på broerne således, at man kunne komme op, hvis man faldt i vandet, det sker jo jævnligt på enhver havn.

Vi havde egentlig aftalt to årlige møder med kommunens havneudvalg, møderne blev ikke indkaldt så det måtte vi til at gøre selv således, at små problemer som ovenfor nævnt kunne drøftes og aftales der.

### ***Det "gamle" havneudvalg giver op, Hvorfor det?***

Renoveringen af Nordhavnen var et stort projekt, der stillede store krav til samarbejdet mellem de forskellige parter i sagen. På et tidspunkt opstod der en lidt for stor konflikt mellem min havneudvalgsformand og formanden for Teknisk Udvalg i kommunen.

Det kunne jeg absolut ikke leve med, det var helt uacceptabelt, hvilket jeg meddelte min udvalgsformand.

Det medførte en kollektiv udmeldelse fra udvalget for de fleste af medlemmerne.

Havneudvalgsformanden skrev et åbent brev, et brev der blev meddelt samtlige klubbens medlemmer gennem vores klubblad Pæleormen.

Afskrift:

Af Christian Madsen.

*Havneudvalget har "sagt op" i utide!*

*Den 1. september meddelte det samlede havneudvalg under SSV – formanden og bestyrelsen - at havneudvalget ikke længere kunne fortsætte, da grundlaget for det fremtidige arbejde nu var blevet helt uacceptabelt.*

*Sejlklubben (herunder havneudvalget) har efter havnens færdiggørelse for ca. 2 år siden, forhandlet med repræsentanter fra Vordingborg kommune på flere områder:*

*En fortsat udbygning/færdiggørelse af havnen, - herunder opsætning af redningsstiger ved broerne, færdiggørelse af platformene, udbygning af elforsyningen på bro 3 osv..*

*Mulighederne for etablering af en slags styregruppe for Nordhavnen i lighed med "Kalvehavemodellen" (som i øvrigt har været beskrevet her i Pæleormen).*

*I den møderække der har været mellem SSV og Vordingborg kommune, har det været SSV, som den udfarende initiativtager. De mange forslag fra SSV's side er tilsyneladende blevet godt modtaget af Vordingborg kommune, men det har knebet gevaldigt med at få forslagene omsat til praktisk handling. Flere aftalte køreplaner under punkt 1. hvor SSV havde påtaget sig det praktiske arbejde for at gennemføre planerne, er ganske enkelt ikke blevet overholdt af Vordingborg Kommune og er nu udskudt på ubestemt tid.*

*Der er ikke flere skattekrone til Nordhavnen som SSV har bedt om – men SSV har en forventning om, at de penge, som sejlerne selv indbetaler i form af gæstepenge og sommer-/vinterleje, bliver i havnen!*

*Nettooverskuddet på Nordhavnen i sæsonen 2005 var på ca. 150.000 kr.*

*Nettooverskuddet på Nordhavnen i sæson 2006 forventes at blive det samme, så de ønskede ting nævnt under punkt 1 kan gennemføres.*

*Den manglende handlingsvilje fra Vordingborg kommunes side, er set fra havneudvalgets side uforståelig og frustrerende, og har på det sidste gjort kommunikationen mellem havneudvalget og Vordingborg kommune meget vanskelig.*

*I forbindelse med havneudvalgets arbejde på at skaffe plads i Nordhavnen til en meget stor motorbåd her i august måned, er det gået helt galt med samarbejdet! Her har havneudvalget oplevet, at formanden for UTM (udvalget for teknik og miljø) har blandet sig helt unødvendigt i vores arbejde.*

*Tidligere har han uden at spørge nogen, - ageret "arbejdsgiver" over for vores havnefoged Erik Dyekjær. Det i sig selv er en tilsidesættelse af alle gældende spilleregler, som i øvrigt er nedfældet i den nuværende havneaftale, idet Erik Dyekjær alene er ansat og lønnet af SSV.*

*Det her nævnte handlingsforløb er set fra havneudvalgets side helt uacceptabelt, og da vi samtidigt ikke føler vi har SSV formandens fulde opbakning i det her forløb, har et samlet havneudvalg valgt at trække sig.*

*Det "gamle" havneudvalg.*

Det blev nogle hektiske dage, et flertal, ikke alle, forsøgte at presse mig ved kollektivt at tage deres tøj og gå, altså standse al arbejde i klubbens travleste og på det tidspunkt absolutte nøgleudvalg. Efter lidt sonderinger henvendte jeg mig til Ole Svensson – medlem af havneudvalget – og bad ham om at retablere havneudvalget.

Det gjorde Ole så godt at alle gamle medlemmer, inkl. den gamle formand, fortsat sad i udvalget blot nu med Ole for bordenden.

### ***Hvad var stridens genstand?***

Det egentlige stridspunkt var økonomi. Renoveringen af havnen blev stoppet på et tidspunkt hvor der ikke var flere penge til projektet, selvom der var flere ting der manglede blandt andet nogle platforme, ved bro 2 var pælene slået, så det så lidt halvfærdigt ud.

I de efterfølgende år blev den halvfærdige platform lavet færdig og der blev lavet ekstra platforme på bro 2 og bro 3. Redningsstigerne blev opsat.

Selve driften af Vordingborg Nordhavn, indtægter og udgifter, havde vi en fornemmelse af, men vi havde ikke et retvisende regnskab.

De budgetter og driftsregnskaber vi modtog fra Vordingborg kommune var meget svære at gennemskue.

Jørgen Andreasen sørgede efterfølgende for at der blev lavet et retvisende regnskab og et budget.

### ***Fik I forhandlet en ny havneaftale igennem i din tid? Jeg kan oplyse dig om at samtlige bestyrelser siden 1960 har kæmpet med kommunen om fornyelse eller revision af havneaftalerne, så hvorfor ikke dig?***

En af mine andre visioner var at få etableret Nordhavnen som en selvejende institution, men her kom kommunesammenlægningen i 2007 på tværs. I 2007 blev landets 271 kommuner reduceret til 98, og en af dem var naturligvis Vordingborg kommune. Det var blevet en stor kommune med interesser fra sydsiden af Næstved over Præstø og til de østligste dele af Møen. I Vordingborg kommune var der 9 kommunale havne og dertil et antal private havne. Det gav anledning til at der blev udarbejdet et oplæg fra Vordingborg kommunes side der hed "Oplæg til fremtidens havne i kommunen".

Det oplæg godkendte politikerne, da man havde et ønske om at harmonisere Vordingborg Kommunes havne.

Den havneaftale som Sejlklubben Snekken havde haft med Vordingborg Kommune i 10 år blev forlænget et år og derefter opsagt.

### ***Nå, det måtte da være blevet en lettelse at slippe for al den administration?***

Ja, og nej, Sejlklubben Snekken havde nu i 11 år drevet og administreret Vordingborg Nordhavn for Vordingborg Kommune og det var klubben blevet honoreret for af kommunen. Selvfølgelig manglede vi nu de penge i kassen og det har efterfølgende betydet at kontingenterne er blevet hævet for at klubben kan fastholde aktiviteterne. Samtidigt er klubben dog blevet fritaget for ansvaret med lønnede ansatte og driften af havnen.

### ***Hvem skulle så administrere eller rettere lede havnen?***

Der blev etableret en lokal havnebestyrelse der ideelt set skulle bestå af en repræsentant for samtlige interessenter på havneområdet.

Altså Roklubben, Søspeglerne, Sejlklubben Snekken, foreningen ”Det sorte Pakhus” og de erhvervsdrivende. Med en repræsentant for hver afdeling eller erhverv. Det var vi ikke helt tilfredse med så vi forhandlede os frem til, at vi skulle have 4 pladser ud af de ti i den havnebestyrelse og den kom derefter til at se således ud:

Formand:	Flemming Rasmussen.
Roklubben:	Christian Damgaard.
Søspeglerne:	Torben Nielsen.
Selvstændige erhvervsdrivende:	Jens Olav, bådebygger.
”Det sorte pakhus”:	Willy Becke.
Kommunens havnechef:	Claus Christensen.
Kommunens Havnefoged:	Erik Dyekjær.
Sejlkubbens bestyrelse:	Niels Mikkelsen Jørgen Andreasen. Ole Svensson.

Man blev enige om at driften skulle klares i det udvalg, men at større investeringer skulle ansøges ved Vordingborg Kommune.

Vores havnefoged, Erik Dyekjær, blev afskediget da vores havneaftale udløb. Han blev samtidigt ansat ved Vordingborg kommune, så vi mærkede slet ikke, at han var ansat andet sted.

### ***Så var klubben helt skilt fra havnen?***

Ja, næsten vi havde en lille bid tilbage, idet vi var ejere af servicebroen, vanddelen af slæbestedet, mastekranen og bedding vogn med traktor.

Disse effekter, eksklusiv mastekranen, forhandlede vi solgt til kommunen for 300.000 kr. – vores nedskrevne pris – og vi fik på den førstkommende generalforsamlings godkendelse til, at vi kunne effektuere salget.

***Er der stadig mangel på bådepladser til nye borgere i Vordingborg kommune?***

Ja, det bliver ved, der er udbygget nogle store arealer i blandt andet Nyråd området og det alene giver et vist pres på havnen.

***Penge til oprensning af havn, 1 mill, er det nok?***

I mellem bro 2 og 3 er der endelig sket en oprensning af det meste, det har været en lang og sej omgang. Oprensningen længere inde i den vestlige del af havnen rækker 1 mill. kroner nok ikke til det hele. Politikerne har nu afsat penge i de kommende år, så vi forventer at det lykkes at få oprenset længere inde i havnen.

***Er klubben nu blevet et serviceorgan med det ene formål at fordele havnepladser?***

Det kan godt se sådan ud, men vi vil på alle måder sørge for at klubbens medlemmer ikke betragter os som sådan. Det ligger blandt andet i vores visioner om, at søge et større socialt engagement i klubben, det nye klublokale hjælper os meget på vej. Ungdomsafdelingen genererer en masse socialt arbejde og vores Voksensejlerskole lige så.

***Sejlerskolen lukker måske?***

Nej det gør den ikke, den har nu eksisteret siden 1980, altså ca. en tredjedel af klubbens levetid.

***Sejlerskoleformanden blev genvalgt på generalforsamlingen?***

Igennem flere år havde der været tegn på, at det ikke stod så godt til med sejlerskolen. Der havde været en svigtende tilgang af elever og der var problemer med at skaffe nok instruktører. Det trak op til at det måske var sidste år, hvor Sejlklubben Snekken havde en sejlerskole.

Det blev så hovedindholdet af drøftelserne under punktet "Eventuelt" hvor det viste sig at alle var nervøse ved situationen og utilfredse med at vores snart 30-årige Voksensejlerskole var i fare for lukning.

Der viste sig også mulige redningsmænd og jeg indkaldte til en uformel drøftelse af skolen med disse.

Det satte liv i kludene og skolen blev videreført og den har det godt i øjeblikket.

***Hvornår blev du afløst som formand?***

Ved generalforsamlingen marts 2012 blev Niels Mikkelsen valgt som ny formand.

Jeg havde da været formand i 6 år, og det har været 6 spændende år med mange udfordringer og gode oplevelser.

## *Afslutning:*

Efter at have talt med tidligere formænd for sejlkлубben Snekken, efter at have arbejdet mig igennem samtlige tilgængelige arkivalier efter 1960, efter at have plaget alle nulevende formænd for klubben med mine naive spørgsmål, er det vel tid til at filosofere lidt over, hvordan tiderne har udviklet sig.

For at få et overblik skulle man måske kravle op i Gåsetårnet, for at få øje på det store mønster i havnens historie og dermed også i klubbens historie. Hvorfor det? Jo, for så forstår man måske bedre, hvad det er der er foregået gennem årene.



For før 1923 var havnen udelukkende en kommerciel havn, lidt færgetrafik mellem landsdelene, lidt trampfart og meget fiskeri. Udskibning af mursten fra teglværket, råvarer og færdigvarer fra garveriet, losning af landbrugsprodukter, losning af forbrugsvarer af enhver art på havnen og videretransport med Kalvehavebanen til det meste af Sydsjælland og i nogen grad videre med færgerne fra Masnedsund og sydpå til Lolland Falster og omvendt.

Der var mange arbejdspladser den gang, og stort set ingen fritidsinteresser knyttet til havnearealerne.

Sejlkлубben Snekken var fra 1923 med til radikalt at ændre dette forhold? Jeg tror at nogle af de toneangivende mænd i byen fandt deres helt egen legeplads i havnen. I stedet for at opstille gynger, karrusseller, vipper og klatrestativer, købte de sig en motorbåd og begyndte at sejle. Efterhånden udviklede det sig til også at være sejlbåde, hvor man forhyrede unge mænd fra byen til at gaste på bådene, ja, endda sejle bådene frem og tilbage fra kapsejlsbanerne.

Den næste udvikling kom da man begyndte at interessere sig for jollesporten. Der var de omtalte mænd særdeles aktive og helt på forkant med hvad der foregik ikke blot i Danmark, men også i de øvrige nordiske lande, samt i det nordlige Tyskland. Der blev introduceret mange nye jolletyper i byen, der blev rekvireret tegninger og der blev udviklet byggesæt for i hvert fald Piratjollen, OK-Jollen og Optimistjollen og Snekken, hvilke alle kunne købes som byggesæt på Vordingborg Trælsthhandel A/S.

Det er næsten ubegribeligt, at det har været muligt at bygge et klubhus før Anden Verdenskrig også på efterdønningerne af depressionen fra sidst i 1920-erne op til sidst i 30-erne.

Hvordan aktiviteten var under Anden Verdenskrig har jeg kun sporadiske oplysninger om, men sikkert er det, at den tyske værnemagt lukkede for al fritidssejlad øst og vest for den nybyggede Storstrømsbro, i hvert fald i nogle år. Derefter blev der lempet lidt på reglerne fra Vordingborg og ud til Kalvehave. Der var mangel på brændstof og der var formentlig alle mulige andre forhindringer fra besættelsesmagts side.

Jollebyggeriet lå hovedsagelig mellem Anden Verdenskrig og 1960. Så først i 1960 da Bjarne Biskoptø kom til byen med sin spidsgatter, begyndte der at tegne sig en klub der ville udvikle sig, der ville mere end at være en legeplads for de toneangivende i byen.

I de næste år under Maskinmester Hans Jørgen Muncks formandskab udvikledes der et koncept, hvorefter der blev undervist unge mennesker i jollesejlad i Ungdomsklubben. Der blev undervist i brætsejlad, ligeledes ved Jørgen Munck. Det førte meget store resultater med sig på kapsejladsbanerne, det har givet dønninger i klubben helt op til nutiden, mange af de sejlere der er aktive i klubben i dag er folk der har lært at sejle nede ved "Munken" eller "Biskoppen".

Leder vi stadig efter den røde tråd kommer vi videre i 70-erne, hvor der kom folk til, der havde en vis tæft for penge og hvad de kunne bruges til i klubregi. Der blev sat utroligt mange aktiviteter i gang, således at man virkelig kunne mærke, at det var en sejlkлуб man var medlem af.

Sidst i 70-erne først i 80-erne dannede man en Seniorsejlerskole, altså en skole for voksne mennesker. Situationen havde vel været den, at nye medlemmer, der ønskede at lære at sejle, altid var kommet med de "garvede ud" og havde derved efterhånden lært så meget, at de kunne købe skib og få eget dæk under fødderne. Det system kunne ikke følge med længere, for velstanden steg og mange kunne blot købe skib, uden tanke for at lære at sejle. Der var ikke plads nok hos "de garvede", så Seniorsejlerskolen skulle ses som et led i klubbens bestræbelser for at højne sikkerheden til søs i vores område, og for ligeledes at opfylde en væsentlig del af klubbens formålsparagraf, nemlig "at fremme sejlad".

Ind i mellem kom der også formænd der ligesom tog den lidt mere med ro og fik konsolideret de aktiviteter der var bygget op.

Medens sejlkлубben Snekken udviklede sig var afviklingen af den kommercielle havn i Vordingborg i gang. Trampfarten mellem landsdelene blev mindre og mindre, gods kom til byen på landevejene, Kalvehavebanen blev nedlagt i 1957, stationsbygningen fjernet, skinnerne fjernet og der blev etableret asfaltvej forbi Snekkens klubhus.

Færdig med at køre varer frem og tilbage på Sydsjælland, på skinner, færdig med trampfart, færdig med færgefart, Storstrømsbroen var færdigbygget, færdig, næsten, med fiskeri.

Havnen forvandlede over ganske få 10-år fra at være en stor arbejdsplads til en legeplads for det sejlede folk. Arbejdspladser på havnearealet kan i dag tælles på en hånd. Fiskerhusene langs havnen, der havde været ramme om livet for mange fiskerfamilier, med mange børn, og ikke altid



så fede livsvilkår, er nu solgt til velhavende folk der ikke har andel i havnen, men måske gerne vil forvandle den til noget der ligner en "Havnefront", der kan fotograferes til Bo Bedre.

Havnen har nu også forvandlet sig til en meget væsentlig del af Vordingborg bys turistliv, idet der årligt kommer mange tusinde turister sejlene til byen. Disse turister er en væsentlig indtægtskilde for byens handelsliv.

Vordingborg kommunes interesse i havnen, og i de anlæg der rettelig tilhører kommunen, blev vakt midt i 1960-erne. Langsomt, meget langsomt og fodslæbende, kom kommunens politikere og embedsmænd i tanke om, at det måske var en god ide, hvis man kom "med på vognen" og fik et samarbejde i gang med folkene i klubberne ved vandet. Man begyndte en aktiv medvirken til, at få ordnet de formelle forhold mellem sejlklubben Snekken og kommunens havneudvalg således, at det hele kom til at hvile på et skriftligt kontraktforhold, en "havneaftale", således at det ligger klippefast hvem der skal betale hvad for hvad og hvorfor.

Disse havneaftaler er jævnt hen blevet justeret med ca. 5 års mellemrum, ikke hver gang på foranledning af klubben, men fordi kommunens interesse skærpedes efterhånden som mulighederne for lidt indtægter forøgedes.

Det er foreløbig endt med at kommunen helt har vedkendt sig sit ejerforhold til Nordhavnen.+ Sejlklubben Snekken, der vel gennem årene har drevet denne forretning frem, er helt ude af ejerforholdet og administrationen, der er ingen havneaftale mere.

Jeg er nu, i mine bestræbelser, kommet op til den nuværende formand for sejlklubben Snekken, Niels Mikkelsen. (nr. 20 i rækken af formænd siden 1923.) Ham vil jeg lade være i fred, men jeg håber at nogle andre tager ham under kærlig behandling, når hans formandsperiode udløber.

Fejl! Naturligvis er der fejl i materialet, det kan ikke undgås når der skal huskes 10 til 50 år tilbage, kronologiske fejl er der sikkert også, når man tager i betragtning at "mands minde" er ca. fjorten dage, det ville være usandsynligt at tro, at man kan undgå det. Men alt i alt er det min overbevisning at billedet af klubben i de 50 år der er beskrevet er retvisende og væsentligt er det, at de medvirkende er overbeviste om, at netop deres afsnit er sandheden.

I øvrigt kan materialet altid suppleres.

# Bilag: 1.

## Oversigt over klubbens formænd gennem tiderne:

1923 Maskinmester Madsen.

1925 Murermester Tarp.

1927 Prokurist Fritjoif Jensen.

1928 Bankassistent Eriksen.

1942 Direktør Arne Welm.

1945 Grosserer Sven Sommer.

1950 Driftsbestyrer A. G. Henriksen.

1961 Farvehandler Bjarne Biskopstø.

1966 Regimentsmusiker Tuck Christoffersen.

1970 Farvehandler Bjarne Biskopstø.

1975 Maskinmester Hans Jørgen Munck.

1978 Bankfuldmægtig Jørgen Andreasen.

1981 Maskinmester og forstander Poul Christensen.

1985 Civilingeniør Hans Jørgen Jacobsen.

1989 Gymnasielærer Ebbe Rask.

1993 Skoleinspektør Flemming Larsen.

1997 Ingeniør Henning Saabøll.

2001 Skolekonsulent Torben Jensen.

2005 Flemming Rasmussen.

2011 Administrerende direktør Niels Mikkelsen.

## Bilag: 2.

### Vindfløjen:

Fra Pæleormen nr. 4. oktober 1982. afskrift.



Fortalt af Georg Peter Nielsen – også kaldet Peter Munkebjerg.

Mange unge mennesker i ”flyvepap-alderen” har interesseret spurgt om vindfløjen på klubhuset skal forestille at være en Starbåd, eller noget mere moderne, idet den har

alt det nymodens med fin-køl og knækspant o.s.v, men det er noget helt andet, nemlig en bådtype der er næsten helt glemt.

I sejlklubben Snekken er der igennem årene startet adskillige nye bådtyper. Den første type er vel nok ”Snekken”, af hvilken en model tjener som vindfløj – vindviser – på taget af klubhuset.

Historien om bådtypen ”Snekken” er i korthed følgende:

I begyndelsen af trediverne fandt man i Finland en måde at lave vandfast krydsfiner på. Velsagtens for at få noget at bruge den til, fik man den finske konstruktør Estlander til at tegne en finn-kølsbåd, der kunne bygges i krydsfiner.

Direktør H.C. Brorsen fik tegningerne og i vinteren 32 – 33 byggedes 5 stykker i Vordingborg og 4 stykker i Nykøbing Falster. Bådene blev søsat i 1933 og deltog samme år i pinsestævnet på Fejø.

Om klubhusets vindfløj med denne Snekken på kan følgende fortælles: Skaberens af den udvendige konstruktion i jern, har det ikke været muligt at finde navnet på, men ”sladreviseren” med det

spejlvendte kort over vores farvand (i loftet af vores gamle "slyngelstue") er udført af elektriker W. Franck. Billedet af den ene båd i hjørnet forestiller hans båd "Mia" også kaldet "Fladlusen". Den anden båd er Christian Hansens W-båd "Chris".

**Tilføjelse:**

**Der er kommet en mail fra Erik Riisager til Erik Dyekær 22.08.2011.**

*"Jeg hedder Erik Riisager og er søn af Anders Riisager, maskinmester på toldbåden i Vordingborg og boende fra 1935 til 1954 på Østervej 12 i Vordingborg.*

*Min far var medlem af SSV fra 1937 til 1954 og aktiv ved byggeriet af det nye klubhus lige før krigen, og han lavede bl.a. den vindviser af snekken med tilbehør.*

*Vindfanen på taget er formet som en snekke, af hvilken sejlbådstype der på det tidspunkt fandtes 3 eksemplarer af i klubben, blev udskåret i kælderen på Østervej af en svær galvaniseret jernplade efter originaltegningerne af snekken. Rør og viser for N. S., o.s.v. på taget blev også lavet der.*

*Rosen i kontoret blev lavet af et medlem, der var billedskærer, men jeg husker ikke navnet.*

*Men alt metalarbejde blev udført af min far som var udlært maskinarbejder før han gik på maskinmesterskolen i København og derefter startede i Marinen, senere maskinmester i ØK inden han kom til toldvæsenet i Vordingborg.*

**Endnu en tilføjelse:**

Sejlkлубben Snekken kan altså ikke være opkaldt efter den bådtype idet klubben er navngivet i 1923, altså ca. 10 år før båden blev konstrueret i Finland.

Vi skal vel formentlig helt ned til vikingetiden for at finde grundlaget for navnet Snekken.

## Bilag:3.

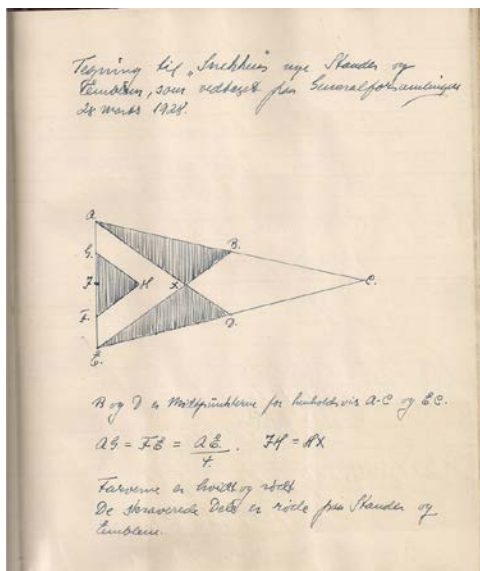
### Snekken-standeren:

Fortalt af Bjarne Biskoptø:

Med hensyn til Snekkenstanderen så fortalte A.G. Henriksen, at standeren var tegnet af kunstneren Helge Jensen, i øvrigt bror til købmand Fritjoff Jensen, der var en af klubbens første formænd og som var med fra Snekkens start.

Den var tegnet som Gåsetårnet med det spidse spir omgivet af de karakteristiske røde tage på husene omkring tårnet.

Den gamle protokol anfører således det matematiske system for standerens konstruktion.



Der står anført i den gamle protokol over generalforsamlinger og bestyrelsesmøder:

”Bestyrelsens forslag om stander vedtoges derefter med 18 for og 7 imod.

På bestyrelsens vegne stillede Fritjoff Jensen derpå følgende forslag til ændring af §1 i Snekkens love.

Paragraf 1 vil fremtidig lyde således:

§1. Klubbens navn er ”Snekken”. Dens stander og emblem er i hvide og røde farver efter tegning vedtaget på generalforsamlingen den 28. marts 1928.

Denne lovændring vedtoges derefter med 12 af de tilstedeværende 14 aktive medlemmers stemmer”.



CHRISTIANI &amp; NIELSEN A/S

## MØDEREFERAT

SAG: Farøbroerne

ANGÅENDE: Sejlsportens forhold

O.N. 29.395

REF. AF: OJ/EK

MØDESTED: Ørstedhus

DATO

## DELTAGERE:

Hr. Erik Foss

Hr. Damgaard Petersen

Hr. Maagens Maag

Hr. Søren M. Winther

Dansk Sejlunion (DS)

Civiling. S. K. Andersen

Civiling. Ole Jensen

Vejdirektoratets motorvejskontor, Næstved  
(VMN)

Christiani &amp; Nielsen A/S (C&amp;N)

Mødet var arrangeret efter anmodning fra DS til belysning af sejlsportens forhold ved en ny motorvejsforbindelse over Storstrømmen ved Farø.

Man enedes ved mødets begyndelse om den nedenfor benyttede dagsorden.

1. Orientering om projektprogrammet.

VMN omtalte lov af 4. juni 1970 om projektering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen med tilsluttende motorvejsanlæg, som forudsætter bro over Kalvestrømmen til Farø og bro over Storstrømmen (Sortsø Gab) til Falster. Nævnte videre, at selve loven ikke omhandler gennemsejlingsmulighederne, men at der i bemærkningerne til lovforslaget var nævnt en fri højde på 26m såvel over Kalvestrømmen som over Sortsø Gab.

VMN omtalte desuden projekteringsloven af 29. marts 1972 vedrørende den resterende del af sydmotorvejen fra Falster til Lolland inklusive højbro over Guldborgsund ved Hjelms Nakke.

Forslag til anlægslov vedrørende broerne ved Farø forventes fremsat i efteråret 1974, idet der sigtes på en åbning for trafik i efteråret 1982.

.... /2

## CIRKULATION:

41.20

c.c.

Dansk Sejlunion

Vejdirektoratets motorvejskontor, Næstved

KH - KK - OB

Arkiv mappe 19-00-01





CHRISTIANI & NIELSEN A/S		MØDEREFERAT	
SAG: Farøbroerne		ANGÅENDE: Sejlsportens forhold	
O.N. 29. 395	REF. AF: OJ/EK	MØDESTED: Ørstedhus	DATO: 23. 6. 72

side 2.

DELTAGERE:

2. Arbejdets stade og kort gennemgang af Rapport I.

VMN omtalte det igangværende skitseprojekteringsarbejde til fastlægge se af linieføring og brotyper, hvorved Vejdirektoratets motorvejskontor projekterer motorvejsstrækningerne med bistand af landskabsarkitekt Jørgen Vesterholt, medens man har overdraget projekteringsarbejdet vedrørende broanlæggene til ingeniørfirmaet Christiani & Nielsen A/S med arkitektfirmaet Alstrup & Villefrance som æstetisk konsulent.

Det nævntes, at der efter første etape af skitseprojekteringen og udsendelsen af VMN's Rapport I vedr. Farøbroerne havde fundet forhandlinger sted med en række myndigheder, og at der var konstateret bred enighed om den af projekteringsgruppen foreslåede liniekorridor D1.

Endvidere havde der vist sig at være enighed om 26m's fri højde i 260m's bredde i Sortsø Gab, med den ene undtagelse, at Søfartsrådet ønsker 30m's højde i så stor bredde som muligt.

Der er derimod konstateret flere divergerende meninger om den fri gennemsejlingshøjde for en bro over farvandet mellem Sjælland og Farø, i loven kaldet Kalvestrøm, men herefter kaldet Sjællandsrenden. VMN citerede fra Rapport I, at en fri højde på 26m ikke vil give indskrænkninger i forhold til den eksisterende trafik, medens 20 m's fri højde vil forhindre ca. 1 passage om måneden af et fragtskib på ca. 500 tons dødvægt, og 18m's fri højde vil forhindre ca. 5 passager om måneden af fragtskibe på fra 200 til 500 tons dødvægt, medens 3 - 5m's fri højde vil forhindre ca. 140 passager om måneden af fragtskibe, hvoraf 5 - 10 på over 200 tons dødvægt, beregnet i forhold til den nuværende skibstrafik.

.... /3

CIRKULATION:

c c.



SAG: Farøbroerne

ANGÅENDE: Sejlsportens forhold

O.N. 29. 395

REF. AF: OJ/EK

MØDESTED: Ørstedhus

DATO: 23. 7.

DELTAGERE:

side 3.

Vedrørende forslaget om lavbro og dæmninger mellem Sjælland og Farø kombineret med sejltreder, nævntes, at alle søfartsmyndigheder kunne tiltræde dette, men at Statens naturfrednings- og landskabskonsulent samt VMN's landskabsarkitekt foretrak højbro-løsningen, som mentes at være mest skånsom overfor det sjællandske kystlandskab.

Vedrørende omkostningerne der var forbundet med de stillede forslag forevistes nedenstående skema, som indeholder merpriser i forhold til det af de undersøgte forslag, der havde den laveste anlægspris: linie D2, lavbro - dæmning mellem Sjælland og Falster, højbro mellem Farø og Falster, samt dæmning mellem Farø og Bogø. De i parentes anførte tal svarer til en af Vandbygningsdirektoratet angivet lavere uddybningspris samt en ligeledes af Vandbygningsdirektoratet angivet snævrere gennemsejlingsåbning, 20m, i dæmningen mellem Farø og Bogø.

D1	Anlæg Mill. kr.	Drift + vedligeholdelse Mill. kr.
LAVBRO	+1	0
LAVBRO +		
Sejlrende og klapbro, Farø-Bogø	+14 (+12)	+3.5
Sejlrende og klapbro, Bogø-Møn	+23 (+19)	+4.0
Sejlrende og tunnel, Farø-Bogø	+31 (+24)	+3.0
Sejlrende og tunnel, Bogø-Møn	+51 (+42)	+3.5
HØJBRO med		
18m fri højde, lavt, bølget	+34	0
20m fri højde, lavt, bølget	+39	0
18m fri højde, højt, lige	+46	+0.5
20m fri højde, højt, lige	+55	+0.5

.... / 4

CIRKULATION:

41.20

c.c.

CHRISTIANI & NIELSEN A/S		MØDEREFERAT	
SAG: Farøbroerne		ANGÅENDE: Sejlsportens forhold	
O.N. 29.395	REF. AF: OJ/EK	MØDESTED: Ørstedhus	DATO: 23.

side 4.

DELTAGERE:

3. Beskrivelse af foreliggende skitseprojekter i korridor D1 og gennemgang af deres konsekvenser for sejlsporten.

Der henvises her til det af C&N udarbejdede memorandum nr. 4-22-2, som inden mødet var tilstillet DS.

Supplerende oplyste C&N, at en højbro mellem Sjælland og Farø ville få spændvidder af størrelsesordenen 50m, svarende til frie gennemsejlingsbredder (ensrettet trafik) på 40m. Brobredden vil blive ca. 27,50m og pillerne formentlig ca. 25m lange i gennemsejlingsretningen.

De i Rapport I behandlede forslag til erstatningssejlrønder har følgende data :

Normalprofil :

4,1 m's dybde ved DV i 40m's bredde, sidehældning 1:5.  
d. v. s. 2,4m's dybde ved DV i 57m's bredde.

Ved krydsningen med Farø-Bogø landevejen nedsættes dette profil ved klapproforslaget til :

4,1m's dybde ved DV i 25m's bredde, lodrette sidebegrænsninger.

og ved tunnelforslaget til :

4,1m's dybde ved DV i 40m's bredde, sidehældning 1:3,  
d. v. s. 2,4m's dybde ved DV i 50m's bredde.

Hertil var der nu fremsat følgende ændringsforslag :

Normalprofil :

4,1m's dybde ved DV i 40m's bredde og 2,4m's dybde ved DV i 80m's bredde.

.... /5

CIRKULATION:

41.20  
c.c.



CHRISTIANI & NIELSEN A/S		MØDEREFERAT	
SAG: Farøbroerne		ANGÅENDE: Sejlsportens forhold	
O.N. 29.395	REF. AF: OJ/EK	MØDESTED: Ørstedhus	DATO: 23.6.72

side 5.

DELTAGERE:

Klapbro :

4,1m's dybde ved DV i 20m's bredde, lodrette sidebegrænsninger. Ikke prisberegnet.

Tunnelforslag :

4,1m's dybde ved DV i 20m's bredde, lodrette sidebegrænsninger.

Det fremhævedes, at de lodrette, snævre sidebegrænsninger kun vil findes på en længde i gennemsejlingsretningen på 10 - 12m, hvorefter profilet udvides efter ca. 45°.

#### 4. Diskussion.

DS udtalte, at deres principielle indstilling var uforandret, idet man gik ind for højbroløsningen, som man mente bedst bevarede de eksisterende sejlmuligheder i området.

Man havde følgende indvendinger mod et lavbro - dæmning forslag kombineret med sejlrende mellem Farø og Bogø forsynet med klapbro :

Selv om ændringsforslaget tog højde for modvind, mente man, at modstrøm i renden kunne blive et alvorligt problem.

På sommerlørdage og -søndage, hvor der kan forventes livlig trafik, såvel på landevejen Farø-Bogø-Møn som i sejlrenden, vil der komme betydelige kødannelser ved klapbroen. Disse vanskeligheder må forventes at blive større år for år.

Manøvreringen gennem den smalle åbning, i modstrøm og i uberegnelige vindforhold på grund af den hævede klap og vejdæmningen vil blive vanskelig, og i hvert fald uøvede sejlere kan blive årsag til store forsinkelser for den øvrige trafik. Man havde dårlige erfaringer.

CIRKULATION:

..../6



CHRISTIANI & NIELSEN A/s		MØDEREFERAT	
SAG: Farøbroerne		ANGÅENDE: Sejlsportens forhold	
O.N. 29.395	REF. AF: OJ/EK	MØDESTED: Ørstedhus	DATO: 23.6.72

side 6.

DELTAGERE:

ger med klapbroen ved Karrebæksminde.

Afholdelsen af den populære kapsejlad "Sjælland rundt" vil næsten umuliggøres.

I stormfuldt vejr er sejlruten langs Sjællands kyst lettere farbar end farvandet Sortsø Gab - Storstrømmen, hvor søen bliver betydeligt højere.

Der vil samle sig betydelige mængder af tang og lignende langs dæmningerne til skade for milieuet.

Tilkomsten af sejlmuligheden mellem Tærø og Møn kan ikke opveje tabet af sejlmuligheden langs Sjællands kyst. For lystsejladens vedkommende er i øvrigt en fornyet afmærkning tilstrækkelig til at åbne denne rute.

Der er kun en forholdsvis beskedent økonomisk gevinst ved et sådant forslag.

Vedrørende lystsejladens størrelse og betydning kunne DS oplyse, at Vordingborg havn sidste år i juni til august var blevet anløbet af ca. 2000 lystsejlere, og at formentlig endnu flere såvel danske som udenlandske sejlere besejlede området uden at anløbe Vordingborg. Endvidere oplyste man på basis af Vandbygningsteknisk Selskabs publikation: Lystbådehavne, at der udover de eksisterende ca. 23.000 bådepladser vil være behov for yderligere 64.000 pladser frem til år 1985.

C&N oplyste vedrørende strømforholdene, at Dansk Hydraulisk Institut har foretaget orienterende beregninger vedrørende de fremsatte forslag og har konstateret, dels at de ikke vil have væsentlig indflydelse på vandføringerne i området, bortset fra,

..../7

CIRKULATION:

c c.



CHRISTIANI & NIELSEN A/S		MØDEREFERAT	
SAG: Farøbroerne		ANGÅENDE: Sejlsportens forhold	
O.N. 29.395	REF. AF: OJ/EK	MØDESTED: Ørstedhus	DATO: 23.6.72

DELTAGERE:

side 7.

at strømhastighederne som følge af den lokale indsnævring af strømtværsnittet i brolinien vil forøges med 30 - 50 % i forhold til de nuværende, dels at strømhastighederne i de gravede render vil blive væsentlig mindre end hastighederne i hovedløbene. C&N tilføje, at strømhastigheden ved indsnævringen ved klapbro eller tunnel vil f. eks. fordobles, hvis gennemstrømningstværsnittet halveres i forhold til sejlrendens normalprofil.

Som konklusion af mødet blev det fastslået, at alle de fremsatte forslag for så vidt var brugelige ud fra en sejlsportsmæssig synsvinkel, men at DS på basis af kvalitetsforskellene kunne opstille følgende prioriteringsrækkefølge :

1. Højbro Sjælland-Farø, hvor man var tilfreds med 18m's gennemsejlingshøjde.
2. Lavbro-dæmning kombineret med sejlrender og med tunnel for Farø-Bogø landevej.
3. Lavbro-dæmning kombineret med sejlrender og med klapbro for Farø-Bogø landevej.

CIRKULATION:

4120  
c.c.

Vordingborg byråds havneudvalg  
Vordingborg.

Som det vil være havneudvalget bekendt har sejlkлубbens bro i nogen tid været fuldt belagt, og klubben har i det sidste par år ikke haft mulighed for at anvise nye medlemmer pladser ved broen. I stedet har man måttet henvise de pågældende, ~~xxxxxxxxxxx~~ (specielt de udenbys boende), til fortøjningsbøjer i Noret. Dette er i sig selv ikke nogen dårlig løsning; værre er det, at tilgangen af nye både har medført, at også mulighederne for anbringelse af bådene på land om vinteren nu er udnyttede i fuldt omfang. De senest optagne medlemmer har ~~der~~<sup>således</sup> måttet indstille sig på ikke at kunne få deres både anbragt på det areal, "Snekken" disponerer over. Disse medlemmer vil derfor være nødsaget til at lade deres både transportere til vinteropbevaring andre steder, men da en sådan fremgangsmåde er såvel vanskelig som bekostelig, har klubben overvejet mulighederne for at etablere vinteropbevaring for det overskydende antal både i havnens nærhed. Man er herunder stødt på arealet vest for FISKERØGERIET i nordhavnen, hvor der på et areal på ca. 15 x 50 m ville kunne anbringes omkring 10 både, hvilket ville løse det mest presserende opbevaringsproblem. På dette sted vil bådene formentlig kunne anbringes direkte ved hjælp af havnekranen og derved kunne placeres på en hensigtsmæssig måde. Man er fra sejlkлубbens side af den opfattelse, at en sådan benyttelse af pladsen vil kunne ske uden gene for de øvrige brugere af området, ~~der~~<sup>der</sup> som iøvrigt stort set henligger ubenyttet OM VINTEREN.

Man skal derfor tillade sig at forespørge, om udvalget ~~xx~~ vil være villigt til at udleje ca. 750 m<sup>2</sup> af det omtalte areal til sejlkлубben til benyttelse i perioden 1. oktober til 30. april og i bekræftende fald for hvilken leje.

Med venlig hilsen

X Under henvisning til tidligere mundtlig drøftelse herom foreslår sejlkлубben hermed deres havneudvalget velvilligt undersøge muligheden for udleje af ca. . . . m<sup>2</sup> af arealet vest for . . . til klubben til benyttelse som foresat i perioden 1. okt. til 30. april og i bekræftende fald for hvilken leje.

Havneudvalget

Sejlklubben Snekken  
v/hr. farvehandler  
B. Biskopstø  
Græsbjergvej 48  
4774 Nyråd

Deres ref.

Deres skrivelse af

Vor ref.

Dato

D.K..813:627.3

27-4-1972

I et møde på rådhuset den 17. d.m. mellem repræsentanter for sejlklubben og havneudvalget fremsatte sejlklubben ønske om, at den del af provenuet af afgifter for benyttelse af broerne i nordhavnen, som kan anvendes til dækning af udgifter til opkrævning af afgifterne, for tiden 1 kr. pr. fartøj (jfr. overenskomstens stk. 2), må blive forhøjet til 2 kr. pr. fartøj.

I den anledning skal man meddele, at havneudvalget i sit møde i dag har imødekommet sejlkubbens ønske.

*Hatger Jensen*



12.5.1972

Vejdir.j.nr. 2-26-06-00-01.  
BjØ.

JB.

Med henvisning til Deres skrivelse af april 1972 vedrørende de planlagte broforbindelser ved Farø skal jeg oplyse, at der ikke på nuværende tidspunkt er truffet bestemmelser vedrørende udformningen af projektet.

Der foretages i øjeblikket undersøgelser, der skal belyse de forskellige muligheder for broforbindelser dels mellem Sjælland og Farø, dels mellem Farø og Falster. Forskellige alternativer undersøges, og herimellem er forslag til såvel en højbro som en lavbro mellem Sjælland og Farø. Der foretages økonomiske overslag over de forskellige alternativer, og de søfartsmæssige konsekvenser belyses.

For at sikre en behørig hensyntagen til arten og mængden af den eksisterende og fremtidige skibstrafik føres der i øjeblikket forhandlinger med bl.a. handelsministeriets søfartsafdeling.

Deres henvendelse om hensyntagen til sejlbådssejladser vil naturligvis indgå i den bedømmelse og afvejning af de forskellige alternativer, der til sin tid vil blive foretaget ved udvælgelsen af det endelige projekt.

Jens Kampmann

Sejlkлубben "Snekken",  
4760 Vordingborg.

VEDBÆK SEJLKLUB  
KLUBHUSET  
2950 VEDBÆK HAVN  
TELF. (01) 89 18 41 - 89 12 64

*bedes gennemlæst og returneret  
på næste bestyrelses møde  
Litsen Birkedal*

11. juli 1972.

Jh/rg

Storstrøms Amtsråd,  
Langgade 11-13,  
4800 Nykøbing F.

Vedr.: Lavbro mellem Sjælland og Farsø.

Gennem bl.a. en artikel i Høstved Tidende den 27. maj 1972 har vi i Vedbæk Sejlklub erfaret, at der på lokalt politisk plan snarest skal tages stilling til udformningen af den nye Storstrømsbro.

I planerne indgår overvejelser om en kombineret lavbro med fri gennemsejlingshøjde på 3 m og dæmning mellem Sjælland og Farsø. Forbindelsen vil i så fald under visse omstændigheder kunne videreføres med en klappbro fra Farsø til Bogø i kombination med en ny, gravet rende gennem Letten.

På et bestyrelsesmøde i Vedbæk Sejlklub den 3. juli 1972 har de aspekter vedrørende sejlads i disse farvande, som vil blive resultatet af, at ovennævnte tanker realiseres, været indgående drøftet. Bestyrelsen har herefter måttet erkende, at der vil blive lagt meget alvorlige hindringer i vejen for mange medlemmers sejladsmæssige udførelsesmuligheder, idet den eksisterende sejladsmulighed gennem Høgestrømmen traditionsmæssigt er stærkt udnyttet i forbindelse med langtursejladser.

Bestyrelsen må på denne baggrund protestere mod, at den ovennævnte løsning for en ny Storstrømsbro realiseres, selv om den skulle frembyde umiddelbart økonomiske fordele. Vi må på det bestemtteste stille krav om, at en ny forbindelse mellem Sjælland og Farsø udføres som en bro med en fri gennemsejlingshøjde,

Fortsættelse af brev af 11. juli 1972 til Storstrøms Amtsråd. - 2 -

som på tilfredstillende måde tilgodeser sejlbådens behov i forbindelse med fortsat fri og uhindret sejlads i farvande, som vi traditionsmæssigt har høvd på, og som vi helt aktuelt har store interesse i at bevare.

Med venlig hilsen

P.b.v.



Genpartier af nærværende brev er samtidig hermed fremsendt:

Sejlklubben Snekken,  
4760 Vordingborg.

Hr. Søren Winther,  
Hr. Farinagsvej 1 A,  
4780 Høstved.

Dansk Sejlunion,  
Svanemølle Havn,  
Strandvejenget,  
2100 København Ø.

Helsingør Amatør Sejlklub,  
Nordhavnen,  
3600 Helsingør.

VEDBÆK SEJLKLUB  
KLUBHUSET  
2950 VEDBÆK HAVN  
TELF. (01) 89 18 41 - 89 12 64

*bedes gennemlæst og returneret  
på næste bestyrelses møde  
Litsen Birkedal*

11. juli 1972.

Jh/rg

Storstrøms Amtsråd,  
Langgade 11-13,  
4800 Nykøbing F.

Vedr.: Lavbro mellem Sjælland og Farsø.

Gennem bl.a. en artikel i Høstved Tidende den 27. maj 1972 har vi i Vedbæk Sejlklub erfaret, at der på lokalt politisk plan snarest skal tages stilling til udformningen af den nye Storstrømsbro.

I planerne indgår overvejelser om en kombineret lavbro med fri gennemsejlingshøjde på 3 m og dæmning mellem Sjælland og Farsø. Forbindelsen vil i så fald under visse omstændigheder kunne videreføres med en klappbro fra Farsø til Bogø i kombination med en ny, gravet rende gennem Letten.

På et bestyrelsesmøde i Vedbæk Sejlklub den 3. juli 1972 har de aspekter vedrørende sejlads i disse farvande, som vil blive resultatet af, at ovennævnte tanker realiseres, været indgående drøftet. Bestyrelsen har herefter måttet erkende, at der vil blive lagt meget alvorlige hindringer i vejen for mange medlemmers sejladsmæssige udførelsesmuligheder, idet den eksisterende sejladsmulighed gennem Høgestrømmen traditionsmæssigt er stærkt udnyttet i forbindelse med langtursejladser.

Bestyrelsen må på denne baggrund protestere mod, at den ovennævnte løsning for en ny Storstrømsbro realiseres, selv om den skulle frembyde umiddelbart økonomiske fordele. Vi må på det bestemtteste stille krav om, at en ny forbindelse mellem Sjælland og Farsø udføres som en bro med en fri gennemsejlingshøjde,

Sejlklubben Snekken,  
Vordingborg

Den 13. august 1972

Til  
Hr. Preben Skåning, Politiken.

Vedlagt fremsendes den protestskrivelse som sejlklubben Snekken har sendt til samtlige klubber i Sydsjælland, de Københavnske klubber og D.S.U. i protest mod planerne om en lavbro mellem Sjælland og Farø.

Jeg forstår, at De allerede gennem Thomas Bredsdorf delvis er orienteret om problemet. De øvrige fakta i sagen fremgår vist af vedlagte skrivelsen.

I sagen er der iøvrigt sket det, at vi ~~ved~~ gennem DSU og syd-stævnekredsen har opnået man på lokalt basis ikke vil tage stilling broens udformning før der har været afholdt et møde med repræsentanter fra DSU. Det er endvidere blevet oplyst, at flere lokale politikere er forstående overfor vores problemer - bl.a. borgmesteren i Vordingborg og Næstved.

Til orientering herom vedlægges et udklip fra Næstved Tidende. De vil kunne få nærmere oplysning herom hos Damgaard-Petersen i DSU og hos formanden for sydstævnet, kiropraktor Søren Winther, Nr. Farimagsvej 1a, 4700 Næstved, tlf. 77 1220.  
Vi håber De evt. kan støtte sagen ved et indlæg i politiken.

med venlig hilsen  
på Snekkens vegne  
Kai Worsaae.

Gennemtaget 80  
1985 KUM K.



*Sejlskibet Snekken, Vordingborg.*  
TIL SYDSTAVNEKREDSSENS KLUBBER.

PROTEST MOD EN LAVBRO MELLEM SJÆLLAND OG FARØ.

I en artikel i Næstved Tidende lørdag den 27/5 d.å. blev det oplyst, at man på lokal politisk plan snarest skulle tage stilling til udformningen af den nye Storstrømsbro mellem Sjælland og Farø.

I artiklen fremhævedes med vægt, at den billigste løsning for en forbindelse mellem Sjælland og Farø ville være en lavbro med en gennemsejlingshøjde på ca. 3 m. samt en dæmning. Da man ved en sådan forbindelse fuldkommen lukker de nuværende sejlrender til Bøgrstrømmen, nævntes det, at man eventuelt - dvs. hvis erhvervsskibsfartens interesse er stor nok - kunne grave en ny rende mellem Farø og Bogø med forbindelse til Bøgestrømmen ad en rende gennem Letten. Sejladsen skulle her ledes gennem en klapbro mellem Farø og Bogø. Ovennævntes rigtighed er bekræftet overfor Snekken af en anden pålidelig kilde.

Hvis ovennævnte planer gennemføres, - med eller uden gennemsejling mellem Farø og Bogø - vil det være et lammende slag for sejlsporten i et af de vigtigste rekreative farvande i Danmark. Der vil reelt blive sat en bom for gennemsejlingen af de tusindvis af både fra Øresundsområdet, der sejler gennem Bøgestrømmen hver år. Da mange af disse både formentlig ikke vil sejle udeh om Møen, vil de for fremtiden ikke komme i Smålandsfarvandet. Konsekvenserne for vores egen sejlads i Sydstavne kredsen skulle det være unødvejdigt at nævne.

Vi skal derfor anmode alle klubber i kredsen ved skriftlig protest at støtte arbejdet for en bro med fri gennemsejlingshøjde. Da afgørelsen bliver truffet snarest, bedes i reagere omgående. Protesterne bedes sendt til Storstrøms amtsråd, Langgade 11-13, 4800 Nykøbing F.

Kopi af protesterne bedes sendt til : Søren Winther , Nr. Fariagsvej 1A, 4700 Næstved og til Dansk Sejlunion.

e.b.  
Kai Worsaae

Reference: Ny broforbindelse over Storstrømmen

Til Trafikminister Jens Kampmann,  
Slotsholmsgade 10,  
København K

Hr. Trafikminister,

Med stor interesse og voksende bekymring har sejlklubben "Snekken", Vordingborg, fulgt de langvarige drøftelser om en ny broforbindelse mellem Sjælland og Falster. Folketingets principbeslutning i 1971 om at føre en ny bro i to afsnit over farvandet mellem Bakkebølle Fredskov og Farø (og fra Farø videre over Sortsø Gab) har ikke mindsket denne bekymring hos dem, der er fortrolige med besejlingen af disse farvande, vel de skønneste og efterhånden mest besøgte her i landet.

Til belysning heraf kan anføres, at "Snekens" lystbådehavn i Vordingborg i sommeren 1971 blev anløbet af over 1800 fremmede sejlbåde hovedsagelig udlændinge, på vej til Bøgestrømmen og Øresunds danske og svenske havne. Et betydeligt større antal sejlbåde besejler området mellem Smålandsfarvandet og Bøgestrømmen uden at anløbe vor havn.

Såfremt den skitserede bro mellem Sjælland og Farø, som det er antydnet gennem pressen, ikke skulle blive gennemført med samme sejlhøjde som Storstrømsbroen og Mønbroen (Dronning Alexandrines bro), nemlig med 26 m. over søen i gennemsejlingsfagene, men som lavbro, vil en meget stor del af denne sejlads, der turistmæssig er af stadig voksende betydning, simpelthen blive spærret ude.

Dersom det kostbare "Farøprojekt" ikke skulle blive erstattet af en både billigere og, efter vor opfattelse, mere hensigtsmæssig broplacering vest for Storstrømsbroen, må det være i alle danske og talrige udenlandske sejleres varme interesse, at en eventuel forbindelse mellem Sjælland og Farø gennemføres som højbro af samme højde som de to nævnte ældre broer og som Farø-Sortsøbroen, der vel nødvendigvis også må have en sejlhøjde af 26. m.

Det er vort håb, at disse betragtninger måtte blive inddraget i fornyede overvejelser angående denne sag.

Vordingborg, april 1972