

Korsør Sejlklub



1926



2016

Jubilæumsskrift

Forord:

Det har tidligere været en tradition i sejlklubbens historie, at man i forbindelse med runde fødselsdage har udarbejdet et jubilæumsskrift. Da det kun er 15 år siden, vi sidst var på banen, kan man med rette spørge, om der er behov for en opsummering her i forbindelse med foreningens 90 års fødselsdag.

Personligt føler jeg både trang og lyst til at få opdateret historien. Derfor har jeg påtaget mig opgaven, vel vidende at jeg ikke vil være i stand til at fuldende en historisk afhandling, men forhåbentlig kan jeg bidrage til rækken af jubilæumsskrifter. Som noget nyt indeholder dette skrift en oversigt over foreningens formænd og æresmedlemmer suppleret med en kort beskrivelse.

Tilblivelsen af dette skrift ville aldrig kunne virkeliggøres uden hjælp. Derfor vil jeg takke for støtte fra Jørgen Dam, der har bistået med fototeknisk ekspertise, Lokalhistorisk Arkiv der har stillet historisk materiale til rådighed, og for Karl Sigsgaards uvurderlige korrekturlæsning af mit knudrede manuskript, samt alle der har været mig behjælpelig med fremstilling af dette skrift.

Alle medlemmer i Korsør Sejlklub ønskes tillykke med en driftig 90 årig forening med håb om, at den fremover vil være en synlig sejlklub i konstant udvikling.

Georg Schönemann,
2016.

Foreningens oprindelse:

I begyndelsen af 1900-tallet var lystsejladis ikke særlig udbredt, og sejlerlivet var næsten 100% præget af erhvervsfiskernes sejlbåde og småjoller. Om sommeren sejlede man tur med familien, hvor bådene blev rigget om og ryddet for garn og andre fiskeredskaber, og således sejlede de en dagtur til f.eks. til Agersø, Omø eller Reersø. Men til hverdag sejlede fiskerne med deres smækker ud på Storebælt, og det rummede altid en form for konkurrence om at komme først ud til de bedste fiskepladser.

Fiskerbåde var på den tid klinkbyggede smakketyper rigget med gaffelsejl, topsejl og et bovspryd med en fok og klyver.

Trangen til at sejle hurtigt har senere medført, at ”velhavere” fik bygget både med direkte fokus på fartpotentialet. Deraf kom de forskellige kuttertyper, spidsgattere og kragejoller.



Kutter



Spidsgatter



Kragejolle

Det er vanskeligt at forestille sig situationen i 1926, da man beslutter sig for at danne en sejlkлуб. Tiden mindre end 10 år efter 1. verdenskrig, har næppe været præget af mange lystbåde, tværtimod har billedet nærmere været en blanding af fiskerbåde og joller.

Da fiskerihavnen var forbeholdt erhvervsfiskere, og området ved Strandvejen har været fyldt godt op af bundgarnsfiskere og garnfiskerne, steg behovet for nye bådpladser til fritidsbåde. Derfor blev fritidssejlerne tildelt området yderst i benzinhavnen, hvor der var et velegnet område til etablering af en bådebro.

Kommunen stod for anlægget, medens den nyetablerede sejlklub stod for opkrævningen af havneafgifter, som i øvrigt efterfølgende skulle indbetales til kommunekontoret.

Af de tidligste journaler kan man læse, at antallet af medlemmer i stiftelsesåret 1926 langt har oversteget det direkte behov for bådpladser, således udviser tallene fra 1926 et medlemsantal på over 150 medlemmer.

Det kunne tyde på, at man har skaffet driftskapital ved at tegne medlemskaber, der dog ikke selv har haft akut behov for en bådplads, men som har støttet op omkring projektet.



Benzinhavnen med sejlklub og badeanstalt.

I begyndelsen bestod flåden af 5 kuttere og 5 spidsgattere samt en blanding af forskellige former for sejljoller og motorbåde.

Sejlklubben fik deres første bro slået tæt op til den sydligste mole, og senere i 1933 byggede medlemmerne selv et nyt klubhus.

Det første klubhus blev finansieret ved at tegne andelsbeviser, så allerede her brugte man andelstanken til at skaffe kapital. Det havde front ud imod vest, så man kunne se starterne for de ugentlige kapsejladser. Senere blev klubhuset dog vendt med udsigt til havnebassinnet og blev således mere orienteret imod bådene i stedet for mod udsigten til Storebælt.

Det har fra begyndelsen været en udfordring at afvikle kapsejladser i området udenfor trafikhavnen, samtidig med at færgetrafikken skulle respekteres, men med mange sejlere ansat ved overfarten blev der oparbejdet en gensidig forståelse for at give plads til alle.

Foreningen begyndte nu at udvikle sig til en rigtig fritidsforening med stigende tilslutning fra forretningslivet især fra de ansatte ved overfarten. Det sociale liv med fester og sammenkomster bl.a. de årlige karnevaler fik fra begyndelsen stor betydning for foreningens trivsel.

Det første karneval afholdtes i 1928, og her deltog bl.a. officerer og mandskab fra skoleskibet "København". I øvrigt blev Korsør en af de sidste havne skibet anløb, før det sporløst forsvandt i sydatlantten.

Disse karnevaler var gennem 31 år den store årlige vinterbegivenhed i Korsør Sejlklub.



Gl. klubhus med front imod vest.

Mellemkrigsårene:

I 30-erne blev der hvert år sejlet en stor hovedkapsejlads med deltagere fra mange af vore naboklubber. Det var en begivenhed, som omfattede både kapsejlads, men også betydelige festligheder på land, spisning omklædt i landgangstøj og med div. præmieoverrækkelser. Derved var kimen lagt til det sociale liv, som i dag er en vigtig del af klubbens DNA

Der blev også bygget en del nye både til lystsejlads, bl.a fik Sødring bygget en 45 m² spidsgatter, som fortsat er i familiens eje. Den blev døbt Viking og kan endnu ses på bro 3 i lystbådehavnen.



”Viking”.

På den tid begyndte også et nært samarbejde med sejlklubber i Kiel. I begyndelsen foregik sejlads altid fra Kiel til Korsør, og her forestod sejlklubben måltagningen. Dette samarbejde skulle senere udvikle sig.



Jørgen Rasmusens, "Arianne".

1940-erne:

Under 2. verdenskrig blev betingelserne for lystsejlads kraftigt begrænset af den tyske besættelsesmagt. De fleste sejlads foregik i Noret, og mange har sikkert stiftet bekendtskab med de lavvandede forhold, især på Marsk Stigs rev ved Tårnborgh kirke.

Alle bådene var på den tid bygget af træ, og samarbejdet med "Knastens" bådbyggeri var derfor naturligt. Mange både var vinteropbevaret på pladsen ved hans værft, og her blev også den første skolebåd "Prøven" bygget. Det var en kragejolle, og den blev taget i brug i 1944 med sejlads i Noret.



Vinterplads ved "Knasten".

1950 -70erne:

Velstanden i samfundet begyndte at sætte sine spor i form af større og hurtigere både. Klublivet centrerede sig især omkring klubhuset, hvor der nu var ansat personale i køkkenet, og forskellige foreninger lejede sig ind og holdt deres møder her. Onsdagssejladserne var en fast bestanddel af aktiviteterne, og her var Fyrmester Jühne foregangsmanden. Starterne blev skudt i gang med et jagtgevær, hvilket sikkert effektivt forhindrede tyvstarter!



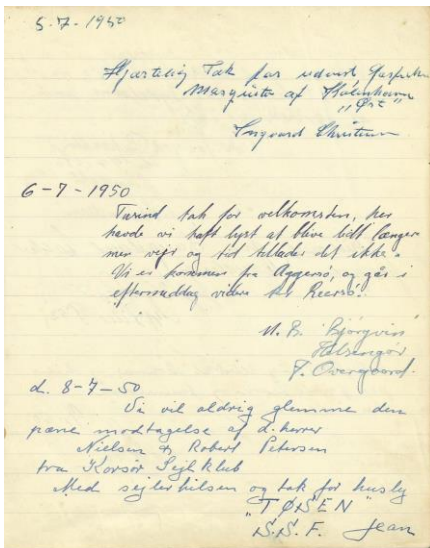
Jühne med gevær.

En tilbagevendende begivenhed var de årlige pilkekongurrencer. Alle både var af havn, og værtparret i klubhuset tilberedte efterfølgende fangsterne, som udviklede sig til større torskegilder.



Karen Askegaard med vindertorsken.

Gæstebogen fra 1950 vidner om mange tilfredse gæstesejlere. Især mange tyskere sejlere, specielt fra Kiel-området, gæstede Korsør i disse år. Da havnen til daglig var fuldt belagt, kunne dette naturligvis kun lade sig gøre, fordi de lokale sejlere selv var på tur.



Gæstebog fra 1950.

Sidst i 50-erne fik nogle Korsørsejlere ideen til at bygge deres egne både.

Den Nordiske Sejlunion havde udskrevet en konkurrence om at tegne en Folkebåd, og den blev hurtigt meget populær, da alle kunne købe rettigheden til at bygge efter de godkendte tegninger. Det var en klinkbygget platgattet sejlbåd på ca. 26 fod. Materialet var træ og derved velegnet til selvbyg. Der var således 5 medlemmer, der byggede deres egen folkebåd i perioden 1958-60.



Det indre havnebassin.

Sidst i 60erne og i begyndelsen af 70erne blev der virkelig forsket i fartpotentiale, og hurtigt kom glasfiberbåde til at dominere billedet.

Dette nye byggemateriale åbnede muligheder for at eksperimentere med formgivning, ikke kun for kapsejlsbåde, men også for motor- og turbåde.

Danmark fik på den tid stor indflydelse på kapsejls. Det skyldtes især Poul Elvstrøm, der med sine fantastiske evner til at fartoptimere skabte stor opmærksomhed i den del af sejlsporten. Hans mange medaljer, bl.a. ved de Olympiske lege, fik stor opmærksomhed og satte gang i hele den kapsejlsdømmæssige struktur, vi kender i dag.

Sejlklubben voksede stødt og roligt, og foreningen udviklede sig kraftigt især på kapsejlad- og ungdomsområdet. Tidligere havde ungdomsarbejdet ligget i skolebådsregi med sejlad i kragejolle og juniorbåde, men senere da Optimistjollen, Pirat- og OK-jollerne blev moderne, steg behovet for et mere struktureret ungdomsarbejde. Bl.a. John Michaelsen og Axel Caspersen var utroligt aktive i dette arbejde, og flåden af sejljoller voksede hurtigt.

På trods af løbende udvidelser af havnefaciliteterne steg efterspørgslen efter bådpladser hurtigere end kapaciteten kunne følge med, og man måtte indføre ventelister. Samtidig blev pladsen på land indsnævret, da kommunen solgte et naboområde til Storebælt Sten & Grus. Således måtte man om vinteren placere en del både på den gamle fodboldbane ved Sylowsvej.



Standerhejsning i gl. havn.

Nu var det ikke kun folkebåde, der var moderne til kapsejlad. En kreds omkring John Michaelsen begynde at sejle Drabant 22, og hurtigt købte en gruppe på en halv snes lokale sejlere denne bådtype.

I forbindelse med byjubilæet i 1975 blev Korsør – Kiel sejladserne genoplivet, og de fortsatte igennem en årrække for igen at slutte sidst i 80erne.

I 1975 var der så mange deltagere, at hovedparten af de 185 gæstende både måtte ligge i industrihavnen. Samtidig afholdes et danmarksmesterskab for Drabant 22.

I forbindelse med klubbens 50 års jubilæum i 1956 afholdt man et stort og velbesøgt kapsejladstævne for International Folkebåde. DM for IFerne havde flere lokale deltagere, bl.a. Richard Malmvig, Hermod Jørgensen fra Korsør og både fra Skælskør. Det blev dog ikke til lokale mestre i denne omgang.

Den nye havn:

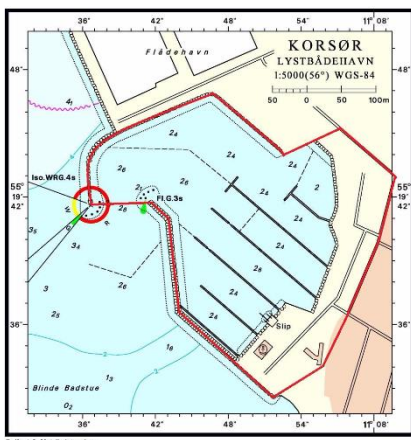
Sejlkubbens stigende pladsbehov, samt generne i forbindelse med bl.a. de store færger til Kiel, medførte lange og seje drøftelser om en løsning både internt og med det politiske system. Resultatet blev, at man fik tilladelse til at opføre en helt ny lystbådehavn ved Sylowsvej.

Anlægsudgifterne skulle alene afholdes af brugerne, og på den baggrund stiftede sejlkubbens medlemmer et nyt andelsselskab, Korsør Lystbådehavn A.m.b.a., som skulle opføre og drive den nye havn.

Formand for det nye selskab blev et af sejlkubbens mangeårige medlemmer, advokat Per Banke.

Den store opgave bestod nu i at fremskaffe andelskapital til projektering og anlæg af en moderne lystbådehavn. Placeringen tæt ud imod Storebælt var en udfordring i sig selv, da vind og bølgeuro ville stå ret ind på havnen fra vest og sydvest. Projektet lykkedes, og man kunne i juni 1978 indvie en lystbådehavn med en bro.

I en overgangsperiode måtte man således være to steder, da den nye havn ikke straks kunne rumme alle de både, der lå i den gamle havn. Men hurtigt fik man etableret plads til alle både i den nye havn, og i sæsonen 1980 var den gamle havn helt øde og forladt.



Den nye havn.

Den kultur, der herskede i den gamle havn, bestod ud over det sejladsmæssige også af et betydeligt arbejdsfællesskab. Da broer og anlæg var i en meget dårlig forfatning, brugte man utrolige kræfter på at holde klubhus, broer og pæle intakte. Med etablering af den nye havn blev denne kultur med et slag erstattet af et betalingsfællesskab, hvor økonomi kom til at spille en helt afgørende rolle.

Nogle vil påstå, at man ikke nåede at få den gamle kultur med over i den nye havn, men der opstod snart en ny, som især blev skabt med øget tilgang af medlemmer fra ”baglandet”.

Allerede i juli 1979 kunne man indvie et helt nyt klubhus i den nye havn. Det blev indrettet med havnekontor og restaurant. Og med Dan og Aase som værtpar blev det hurtigt et socialt samlingspunkt for medlemmerne.

Havnen havde i begyndelsen store økonomiske udfordringer, og de fyldte meget i hele det foreningsmæssige billede, og helt gnidningsfrit blev samarbejdet mellem Sejlklub og A.m.b.a. da heller ikke.



”Lilleø”, bygget af et bådlaug, med bla. John ”dellen”.

”Lilleø” der er en tro kopi af en lodsåbåd fra Agersø, blev bygget af et lille privat bådlaug på Lilleø skibsværftet.

1980 – 2000:

Det sociale islæt har altid været et centralt element i vores forening, og en god lejlighed til at afholde en fest lå altid lige for. Således også i anledning af klubbens 60 års jubilæum i 1985, hvor der blev afholdt en større fest, denne gang på Klarskovgård. Pris kr. 160 for en overdådig menu og efterfølgende dans og selskabeligt samvær, hvilket blev en stor succes.

Disse fester på Klarskovgård fortsatte en årrække, især på grund af den daværende formand Georg Jørgensens store engagement.

I 80erne deltog mange korsørsejlere i de store kapsejladser rundt om Sjælland og Fyn.

Klubbens Ylvaer, med især Erik Borg og Jørgen Springer var altid godt placeret.

Snart kom der flere klassebåde til klubben bl.a. en del H-både, således var der på et tidspunkt en halv snes af slagsen, som naturligvis skabte en god indbyrdes konkurrence på onsdagssejladserne.

Men ikke alt handlede om kapsejlad. Som tidligere var atter det sociale element fremtrædende. I Sømands Hvile samlede de ældre sejlere sig omkring det berømte sildebord og en øl og med storslåede beretninger om fordums præstationer.

Årets pinsestævner til bl.a Slipshavn samlede også mange deltagere, og tursejladsen fik atter tag i sejlerne.



H-både på sommertogt til Bøgevig.

I denne periode kom der mange nye medlemmer fra ”baglandet”, og det var en stor opgave at få dem integreret i klublivet.

Mange nye medlemmer oplevede sikkert en klub opdelt i forskellige fraktioner. Med tiden blev dette dog langsomt opløst, og fokus blev rettet imod sejlerlivets mange muligheder, fik man snart knyttet de nye ind i fællesskabet.

2000 – 2016:

I O-erne blev der købt mange nye store både, og nogle kaldte ligefrem sejlerlivet for campingferie til søs. Det var naturligvis ikke dækkende, men komforten adskilte sig dog kraftigt fra tidligere tiders familietur i en Folkebåd.

I dag har klubben et rigt samlingspunkt omkring terrassen, hvor der sommeren igennem bliver grillet, og det åbne klubhus er meget velset blandt især havnens gæster. De største aktiviteter er i dag centreret omkring en særdeles aktiv sejlerskole og en kraftig voksende juniorafdeling, hvorimod kapsejladselementet er lidt stagnerende.

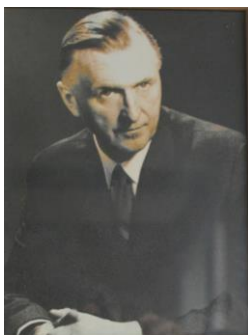
Formænd for sejlklubben:



Jens Sødring, 1926 – 43.



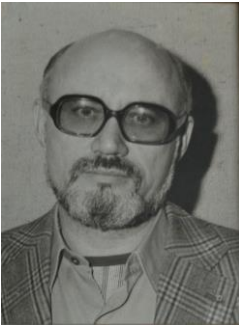
P. Vilendal Petersen, 1943 - 66.



Otto Christiansen, 1966 – 70.



Ib Bundgaard Lassen, 1970 – 72.



M. Garsaae, 1972 - 74.



*Georg Jørgensen, 1974 – 79,
1982 – 90.*



Per Banke, 1979 – 82.



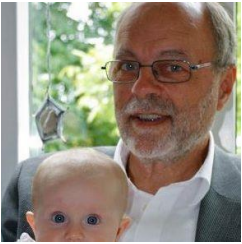
Peter Emdal, 1990 – 94.



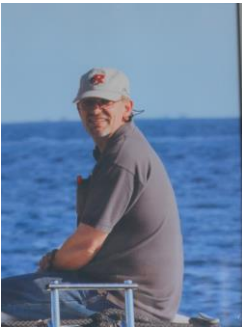
Visti Petersen, 1994 – 2000.



Erik Borg, 2000 – 08.



Knud Vagn Larsen, 2008 – 08.



Roel Jørgensen, 2008 – 11.



Thomas Mantzius, 2011 – 15.



Kasper Jørgensen, 2015 -

Klubbens æresmedlemmer:

L.M. Jühne, i 1938.

Klubbens mangeårige onsdagsdommer..

Chr. Mejer, i 1951.

Vel nok klubbens egentlige stifter, medlem af den første bestyrelse gennem 14 år.

J. Recknagel, i 1951.

Medlem af den første bestyrelse gennem 22 år.
Onsdagsdommer efter Jühne.

Jens Sødtring, i 1951.

Klubbens første formand gennem 18 år.

Leander Hansen, i 1965.

Medlem af bestyrelsen i 20 år. Havnemester i den gl. havn.

Carl Emil Jensen, i 1976.

Klubbens kasserer i mange år.

Gunnar Andersen, i 1976.

Mangeårigt medlem og aktiv pladsmand i den gl. havn.

Michael Leismann, i 1976.

Bestyrelsesmedlem i 1973-76. I mange år havnemester i den gl. havn.

Otto Christiansen, i 1982.

Næstformand 1958 – 60. Formand 1967-71.

Per Banke, i 1988.

Igangsætter af den nye havn. Formand 1979 – 82.

John Klintskov, i 1988.

Medlem af bestyrelsen 1988 – 93. Medlem af havneudvalget 1989 – 93. Havnemester i den nye havn.

M. Garsaae, i 2001.

Formand 1972 – 74. Igangsætter af havneudvidelser i den gl. havn..

Georg Jørgensen, i 2001.

Formand 1972 – 79 samt 1982 – 90. Arrangør af mange store kapsejladsstævner.

Peter Emdal, i 2001.

Formand 1990 – 94. Medlem af havneudvalget 1989 -93, og i en periode både formand og havnemester.

Erik Borg, i 2011.

Formand 2000 – 08. Særdeles aktiv kapsejler.

Kurt Trebin, i 2014.

Aktiv tur- og kapsejler og en god repræsentant for klubben. Har været aktiv instruktør for juniorer, sejlerskole og medhjælper ved utallige kapsejladser.

Fremtiden:

Fremtidens fritidsliv vil helt sikkert efterspørge aktiviteter og faciliteter, der kan kombineres indenfor hele familien, og da sejlerlivet kan udøves som en samlet familieaktivitet, vil vort fritidsområde kunne tilfredsstille en stor gruppe af familier i deres fremtidige fritidsvalg.

Kombinationen i sejlerlivet mellem sportsevents, tursejls og ikke mindst ungdomssejls, vil være vigtige faktorer i deres valg, hvorfor både sejlklub og havn må tilpasse sig disse forventninger.

Sejlerlivet alene kan dog ikke udfylde alle forventninger, også andre maritime aktiviteter på havnen og i periferien, er nødvendige for at skabe en marina med en samlende tiltrækning.

Da havn og sejlklub ofte opfattes som én enhed, og langt hen ad vejen er 2 sider af samme mønt, vil et tæt samarbejde blive afgørende for den fremtidige succes i vort fritidsområde.



Fremtidens sejlere.