



SVAJEREN



VSB 40 år og Veddelev Havn 25 år

29. årg. nr. 6 JUBILÆUMSNUMMER Juni 2005



Svajeren

Indhold

Udkommer i juni 2005 som jubilæumsnummer i anledning af VSB 40 års jubilæum og 25 året for indvielsen af Veddelev Lystbådehavn.

Mange medlemmer har bidraget til dette jubilæumsnummer af Svajeren i form af artikler, billeder og oplysninger om VSB og Veddelev Havn igennem tiderne.

Redaktion: Erik Damgaard,
Piet Jansen
Jimmy Mårtensson
Stig Sandvang

Oplag: 650 eksemplarer

Produktion: Fila Offset ApS
2690 Karlslunde.
lars@filaoffset.dk
Tlf. 4615 3245
Fax: 4615 0739

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.



VSB i fortid, nutid og fremtid..... 3

af Piet Jansen, formand

Sådan begyndte VSB.....7

af Mourits Nielsen og Piet Jansen

Veddelev Lystbådehavn.....10

af Piet Jansen

VSB klubhuse 22

af Jørgen Renvald

Eget klubhus 2004 26

af Erik Damgaard

4. juni 2004 - billedcollage 28

af Lars Chr. Hartig, Fila Offset ApS

Veddelev Havn gennem 31 årene - historisk set

af Frank Ludvigsen

Fra svajligger til havneplads35

af Erland Nielsen

Juniorafdelingen 2000-2005.....41

af Jakob Voltzmann

Sejlerskolen i VSB 45

af Jimmy Mårtensson og Stig Sandvang

Kapsejladser 50

af Christian Skougaard og Stig Sandvang

Anakonda 56 - havnens ældste båd 1895

Af Arne Kemp

Veddelev og H-båden 59

af Bjørn Sejr Johansen

VSB i fortid nutid og fremtid

af Piet Jansen, formand

Et jubilæumsår giver anledning til at gøre status over udviklingen i det bådelaug, som i 1965 blev startet af en gruppe entusiastiske unge nybyggere i Veddelev. Hvordan har det udviklet sig, og hvorledes man kan forestille sig udviklingen i de næste 10 år og længere frem.

Rammerne for Bådelaugets i Veddelev har ændret sig fra den oprindelige lille lavvandede havn i 1965 med plads til ca. 20 mindre både, samt længere ude de lidt større både liggende for svaj. I dag er både havnen og bådene blevet væsentlig større. Mange både er i dag på 30 fod eller derover. Vi har i Veddelev en dejlig

havn, med gode faciliteter, et nybygget klubhus, havnekontor, gode toilet- og badeforhold, samt grønne arealer udenom. Hertil kommer udsigten til et af Danmarks smukkeste farvande med den blå fjord og de grønne skove på Bognæs.

Når man læser i de gamle protokoller fra de første år, ser man tydeligt de store visioner og planer, som var til stede helt fra starten. Penge havde man ikke mange af, men ønsker og drømme havde man for, hvorledes sejlerlivet skulle blomstre i Roskilde Fjord med Veddelev havn, som det naturlige udgangspunkt.

I Bådelaugets første mange

år blev de fleste opgaver løst med frivillig arbejdskraft. Ikke alle projekter var lige holdbare og drivisen om vinteren har flere gange ”ryddet op” i de mindre holdbare bådebro projekter. Artiklerne i Svajerens jubilæumsnummer fortæller mange gode historier om VSB og andelselskabet VSL fra de første år.

Juniorarbejdet startede nærmest spontant ved, at de glade unge pionerer i VSB var begyndt at få børn, som også gerne ville ud på vandet. Der blev skrevet ansøgninger om støtte til både optimistjoller og en flydebro. Der blev undervist både juniorer og seniorer i kunsten at sejle. Mange af både-laugets medlemmer deltog aktivt i disse aktiviteter. Det fundament, som blev skabt af juniorlederne dengang, er stadig det fundament, der helt bogstaveligt bygges videre på i dagens juniorafdeling. Faktisk har flere af instruktørerne selv trådt deres ”optimistsko” i VSB juniorafdeling.

Samarbejde og hyggesnak på havnen var fra starten et afgørende element i Bådelaugets. Bare det at sætte en mindre kølbåd i vandet kræ-



Dommerbåden passerer i H-bådsstævne ud for Veddelev.

vede et team raske folk til at betjene jernbane og beddingsvogn. De mange projekter skulle først diskuteres nøje igennem, inden de blev igangsat. Efter arbejdet skulle der naturligvis både slappes af og også festes. Det sidste har man i VSB altid haft en god sans for.

Personligt har jeg, som mange andre, haft fornøjelsen af at starte i VSB i sejlerskolen. Det var i 1978 med Ole Tarnø som instruktør i hans (syntes vi) store og veludstyrede båd med kahyt og det hele. Det var en Hurley 18.

Havnebyggeriet startede i 1979 og fyldte meget i de næste år, både rent fysisk og i Bådelaugets økonomi og aktiviteter. Det er nu 25 år siden, at havnen stod færdig. En helt ny form for sejleraktivitet tog sin



Klubmesterskab i VSB 1996 - sådan er kapsejladsgå.

begyndelse. Vi skulle ikke længere sætte slæbejollen i vandet og sejle ud til båden, der lå for svaj og huggede i bølgerne, når det blæste. Vi kunne nu gå tørskoede ud af broerne og direkte ombord. - Det var vild luksus.

VSB klubhus har været en lang tid undervejs, inden vi for 1 år siden kunne holde indvielse på vores nye klubhus på havnen. I de

40 år har vi i VSB prøvet næsten alt. Vi startede med en udrangeret skurvogn på havnen. Der blev holdt julestuer i børnehaven og fester i en opstillet festbarak på havnen. Et rigtigt hus fik vi først, da det lykkedes at få husly i det nedlagte børnehjem "Brinckhjemmet" oppe på Standvejen i 1979. Her kunne vi være indtil det ifølge kommunens plan skulle nedrives. Det kom imidlertid til at vare i 25 år, indtil vi i 2004 kunne tage vore egne nyopførte klublokaler i brug på havnen.

VSB nye klubhus på havnen har givet VSB et klubmæssigt stort løft og nye muligheder. Også for havnens gæster betyder det nye og bedre faciliteter. Med opførelsen af klubhuset kan man sige, at nu er alle de ideer og planer, som sejlerne i VSB havde lige fra starten i 1965, blevet ført ud i livet.



Afriggerfest i VSB klubhus Brinckhjemmet. Teddy spiller og vi synger fra sanghæftet 1997.



VSB doryer klargøres til at udlægge kapsejlsbane.

Råstoffet i enhver klub til at drive aktiviteterne er til stadighed, at der er en kreds af medlemmer, som står sammen og yder en frivillig indsats. Selvom det ikke er de samme mennesker, der i dag udgør medlemsskaren som dengang, er fundamen-

tet principielt det samme. Det betyder også, at alle aktiviteter fra bestyrelse til hjælpere i diverse udvalg er helt afgørende for, hvilke aktiviteter der kan gennemføres og hvilke, der må lægges på hylden. Dette betyder, at der med tiden sker

forskydninger i hvilke udvalg, der er gang i, og hvilke aktiviteter der er interesse for. Her er god plads for personlige initiativer, indenfor de økonomiske rammer, som gives af medlemmerne.

Hvor vil VSB, så være henne om 5-10 år ? - Et svært spørgsmål at svare på, da alt afhænger af de personer, der vil gøre en indsats, deres ideer og entusiasme. Det bedste for VSB vil sandsynligvis være at arbejde på et fortsat højt aktivitetsniveau i de nuværende kerneområder, som omfatter tur- og familiesejlere, tirsdagsaftenkapsejladser, junior optimistsejlere og ungdomssejlere, sejlerskole for nye sejlere. Hertil kom-



VSB juniorer øver i det store havnebassin 2003.

mer de nye sejleraktiviteter: modelsejlerne og surferne, samt skipperkoneaftener. Det sidste år har også seniorer etableret sig med møder og aktiviteter.

Havnens videre udvikling bestemmes af medlemmerne og udviklingen. Nye ønsker fra medlemmer og andelshavere, samt myndigheder vil sætte kursen for, hvad der skal ske i fremtiden. Bådene er generelt blevet større i de forløbne år. Motorbåde på trailere er noget andet nyt, som nyder godt af vore gode slæbesteder. Surfere ser vi også mange af. Forhåbentlig kan havnen følge med udviklingen også i fremtiden.

Så, hvem ved, hvad fremtiden vil bringe?

De nye meget unge sejlere, som hver mandag og onsdag sejler i optimistjoller ud fra havnen, kan meget vel blive de næste 25 års sejlere og komme til at blive de fremtidige andelshavere i VSL og aktive medlemmer af Veddelev Strands Bådelag.



Formand VSB Piet Jansen



Formand VSL Erik Damgaard

Formænd i VSB 1965-2005

- Frank Højerup
1965 - 1968
- Jørgen Skjold Petersen
1968 - 1969
- Hans Kurt Andersen
1969 - 1972
- Frank Huusom
1972 - 1978
- Jens Kirk Johansen
1978 - 1982
- Hans Kurt Andersen
1982 - 1988
- Ole Rittermann
1988 - 1989
- Frank Rasmussen
1989 - 1990
- Stig Sandvang
1990 - 1993
- Piet Jansen
1993 -

Formænd i VSL 1978-2005

- Frank Huusom
1978 - 1989
- Jørgen Renvald
1990 - 1999
- Leif Knudsen
1999 - 2003
- Erik Damgaard
2004 -



Sådan begyndte VSB

Af Mourits Nielsen og Piet Jansen

I gennem årene har bestyrelsen i VSB modtaget en del materiale fra Bådelaugets første år. Heriblandt har vi også modtaget den første "Forhandlingsprotokol for Veddelev Strands Bådelaug", der dækker tiden fra starten i 1965 til 1970, og det følgende er taget fra denne protokol. Her kan man således af referatet fra det stiftende møde læse, hvorledes det hele startede:

Den 26 marts 1965

Stiftende møde hos Frank Højerup.

"Indbydelsen til dette møde var af Veddelev Strands Grundejerforening sendt til grundejerforeningens medlemmer, samt til beboere i

Veddelev. 26 mennesker var mødt."

"Mødet indledtes med, at Frank Højerup fremhævede det ønskelige i at oprette et bådelaug til varetagelse af Veddelev havns drift. Det udkast til love, som var udarbejdet af Mogens Nielsen og Jens Chr. Hansen samt Frank Højerup blev uddelt og gennemgået. Efter nogen diskussion enedes man om at vedtage dette lovudkast som foreningens love. Det vedtoges, at den bestyrelse, der nedsattes, skulle udarbejde forslag til lovrevision til næste generalforsamling, således at der fremtidigt afholdes to generalforsamlinger om året, en om foråret og en om efteråret."

"Valg af bestyrelse: Følgende valgtes: Peter Højsgård, Holger Christoffersen, Mogens Nielsen og Mourits Nielsen. Som udpeget af grundejerforeningen indtrådte Frank Højerup i bestyrelsen. Mødet sluttede med at alle 26 mødte tegnede sig som medlem af foreningen."

Allerede på det første bestyrelsesmøde d. 30 marts diskuterede man mulighederne for havnens udbygning. På det næstfølgende møde, som allerede var den 7 april fremlagde Mogens Nielsen en plan, som gav mulighed for søsætning af både på op til 3 ton fra havnen ved hjælp af en bådevogn, som kunne køre på træskinner. Der var desuden i planerne et slæbested for at man kunne sætte joller i vandet fra det sydlige molehjørne. Planen omfattede også anskaffelse (langtidslån) af to spil med wire, hvoraf det ene spil anvendes ved op- og nedtagning af både og det andet til en mastekran.

Ambitionerne var store; men der var også store vanskeligheder, bl. a. opstod der et modsætningsforhold til grundejerforeningen, og det afspejlede forståeligt



Tilskuere ved slæbestedet og bådebroen syd for den gamle havn ca. 1970.



Sidstepræmien - en lagkage - deles af Henrik Aarasin, Mogens Nielsen, Hans Georg Bach Bacc, Poul Ringstrøm og Mourits Nielsen. Ca. 1970.

nok en forskel i interesser mellem de mange nye tilflyttere på Veddelev halvøen og de etablerede beboere, der havde boet her i længere tid. Grundejerforeningen nedsatte på et tidspunkt sit eget havneudvalg og startede bygningen af en ny bådebro og nægtede, at bådelaugene havde nogen ret på havnen.

VSB's første rigtige generalforsamling blev også

kendt ugyldig på grund af formelle fejl i indbydelsen. Alle problemer blev dog overvundet i løbet af det første år, og alle var glade. Der blev holdt mange møder i laugets bestyrelse og lagt store planer, der ikke helt rimede med de meget beskedne økonomiske evner; men med bidrag fra forskellige sider og masser af frivillig arbejdskraft blev en del af projekterne dog gennemført, ikke alle med

lige stort held. En stort anlagt og lang bro bygget med bl. a. betonrør væltedes af isen den første vinter efter opførelsen.

Bådelaugene voksede hurtigt med fordobling af antallet af joller og af svajligerne pr. år. Efter 3 år var der etableret jolleslæbested syd for den gamle "krigshavn" (det var 1' verdenskrig), en træbro ud til et molehoved, hvor svajligerne kunne lægge deres både til, og endelig jernbanen med ophalerspil så både kunne sættes i vandet og tages op, dog med besvær. Ved hjælp af løse skinner på land kunne bådene køres rundt på beddingsvognen på havnepladsen. Skinnerne var tunge. De måtte flyttes med håndkraft og blev løbende lagt ud foran beddingsvognen. Afsporinger undervejs var her en normal begivenhed. Så måtte man til med donkraften igen at løfte det hele op på sporet igen. Båden og vognen blev naturligvis skubbet med håndkraft. Den mest kritiske del af opgaven var, uden kran eller anden hjælp udover et par donkrafte, at få båden fra vognen over på klodserne og bukkene. Nye sejlere kan nok spekulere en del over, hvordan dette kan lade sig gøre, da båden på den gamle beddingsvogn



Søsætning af Lynæs senior med beddingsvognen ca. 1970.

stod på de faste tværvanger. Nå men opgaven kunne ”nemt” løses i løbet af en times tid eller to. Blev det for svært, måtte der flere mand og mere øl til !. Det kunne således let tage mere end en halv dag at få taget en båd op eller sat i vandet. Ophaling eller isætning kostede 20 kr, hvoraf 15 kr gik til ”pladsmand” Kaj Ringstrøm.

VSJ blev tilsluttet Dansk Sejlunion, og der startedes juniorsejls, vinterundervisning for både juniorer og seniorer, samt kapsejls. VSJ arrangerede DM for ca. 50 OK joller i 1968. Endelig blev der afholdt meget populære sommerudflugter og julestuer.

Det fremgår af forhandlingsprotokollen, at lauet i 1969 havde 161 medlemmer. Også i årene 1969 og 1970 blev der gennemført mange projekter ved frivillig arbejdskraft, forbedringer og reparationer af bro, jolleslæbested og ikke mindst jernbanen med spil. Man byggede (arbejdede på) en mastekran, udvidede landarealet ved opfyldning, lavede Klods-Hans til udlægning af betonklodser for svajliggerne. Man diskuterede ivrigt at bygge et klubhus på 75 kvadratmeter, budget 75.000 kr. Men det blev stemt ned. Til gengæld

Bestyrelser de første 5 år:

1965 Frank Højerup+ Peter Højsgård, Holger Christoffersen(Stoffer), Mourits Nielsen, Mogens Nielsen..

1966 Frank Højerup+ Poul Ringstrøm, Peter Højsgård, Mourits Nielsen, Mogens Nielsen.

1967 Frank Højerup+ Jørgen Skjold-Petersen, Frank Huusom, Mourits Nielsen, Mogens Nielsen.

1968 Jørgen Skjold-Petersen+ Frank Huusom, Erik Nielsen, Hans-Kurt Andersen, Jørgen Bundgård.

1969 Hans-Kurt Andersen+Erik Nielsen, Jørgen Bundgård, Erik Andreasen, Helge Christoffersen.

1970 Hans-Kurt Andersen+Erlend Nielsen, E.Steenberg Knudsen, Erik Andreasen, Helge Christoffersen.

fik man anskaffet (gratis) en opklodset skurvogn.

Der blev arrangeret forårs- og efterårskapsejls sammen med Roskilde Sejlklub, og VSJ arrangerede jollestævner for optimister,

Moth-joller, og OK-joller og der var orienteringsløb for motorbåde.

Entusiasmen og aktivitetsniveauet var højt, og det sociale liv trivedes i VSJ's første pioner-år.



Veddelev gamle havn set fra bådebroen den sidste sommer 1979.

Veddelev Lystbådehavn

fra drømmen om en havn til virkelighed

Af Piet Jansen

En moderne havn med plads til Veddelev-sejlernes både var meget tidligt en drøm, som blev luftet allerede i 1965 i det nystartede Veddelev Strands Bådelaug blandt de mange unge nybyggere i Veddelev, hvoraf en del havde fået job på det nye atomforsøgsanlæg Risø. Mange havde slået sig ned i Veddelev og var i færd med at bygge hus.

I bestyrelsen begyndte man hurtigt at lave havneskitser og diskutere, hvor stor en udvidelse af havnen skulle være, og hvor mange pladser, der var behov for.

Den gamle Veddelev havn var i 1961 af Veddelev Grundejerforening overtaget fra de sidste fiskere i Veddelev Fiskerlaug. I 1973 fik VSB en lejekontrakt på den gamle havn. Lejekon-

trakten omfattede foruden selve havnen også landarealet bagved op til skrænten. Hermed havde man opnået en basis for at bygge en større havn. Det lejede areal tillod dog kun, at en havn kunne bestå af 2 smalle moler og et smalt havnebassin. Samme model, som havnen i Kignæs ved Jægerspris senere blev bygget efter. Strandarealerne nord og syd



Havnen er lukket og tørlagt oktober 1979.

for den gamle havn tilhørte Himmelev kommune, som i 1972 overgik til at blive en del af Roskilde kommune.

Efter flere forhandlinger med den nye Roskilde kommune lykkedes det VSB's bestyrelse at opnå en lejeaftale om strandarealet fra den daværende Veddelev Hage mod syd til lidt nord for havnen. Herved havde man sikret sig, at kunne bygge en stor god og harmonisk havn, som kunne passe ind i landskabet.

Et så stort projekt krævede også - som noget relativt nyt dengang: - en lokalplan.

Efter et stort forarbejde, hvori både VSB, Grundejerforeningen, Roskilde kommune og andre deltog, fik man udarbejdet et lokalplan forslag. Efter høringer og borgermøder blev der foretaget justeringer, som blandt andet medførte, at det oprindelige antal havnepladser blev reduceret fra 175 til 100. Dette skete ikke mindst på baggrund af en meget energisk protestgruppe i Veddelev. Den endelige vedtagelse i Roskilde Byråd skete i juni 1978.

Udover en lokalplan, skulle projektet også godkendes af både Ministeriet for Offentlige Arbejder og Hovedstadsrådet. Nye krav og betingelser blev stillet, og



Arbejdet på havnen igangsats med oplægning af moler august 1979.

nye justeringer i planerne måtte der til. Tidligt i planlægningen stod det klart, at VSB ikke ville have de økonomiske ressourcer til at bygge havnen. Man talte om ca. 3 mio. kr. Desuden var det ikke alle VSB-medlemmer, som havde brug for en havneplads. Frank Huusom var formand i denne periode og med assistance fra advokat Ole Jeppesen og revisor Bent Jørgensen, begge

medlemmer i Bådelauget, enedes man om at organisere og finansiere havnen som et andelsselskab for de VSB-medlemmer, som ønskede en havneplads. Andelshaverne skulle herefter indskyde 1/100 af anlægssummen i rater efterhånden, som bygningen skred frem.

VSB overdrog herefter i en gensidig aftale med Veddelev Grundejerforening og det nystiftede Veddelev



Havnen under bygning i sne i marts 1980.



Den gamle nedkørselsvej og både på land vinteren 1980.

Strands Lystbådehavn A.m.b.a. alle de rettigheder, som VSB havde erhvervet til bygningen af en havn i Veddelev, til det nystiftede andelsselskab. Aftalen indebar blandt andet også, at alle andelshavere skal være medlem af VSB og at VSB fik to pladser i bestyrelsen i VSL.

Stiftelsen af andelsselskabet foregik d. 25 april 1978 oppe i den gamle guldalder-

sal på hotel Prindsen i Roskilde. Der var på dette tidspunkt opstået to fløje i VSB med hver deres formandskandidat og forslag til en bestyrelse. Alle, der var med dengang, husker tydeligt de heftige valgtaler og debatter. Det var bestemt demokrati i aktion. Valget faldt på ingeniør Frank Huusom, som i en længere periode havde stået for projektet.

Dansk Geoteknik var på et tidligt tidspunkt blevet engageret til projektering og assistance med myndighedsgodkendelser, som indgåelse af entreprisekontrakt og tilsyn.

I forsommeren 1979 var alle godkendelser på plads. Man indgik derefter, for at komme i gang så hurtigt som muligt, en kontrakt med entreprenørfirmaet Hoffmann & Sønner, som ud over at have det rigtige grej også rådede over en stor mængde sten til molerne fra en grusgrav på Sjælland og så til den rigtige pris.

Arbejdet gik i gang allerede i slutningen af august måned samme år ved, at man begyndte at grave havbund op til de to moler. Spændingen var stor: Var bundmaterialet som forventet ler og ikke dynd, og kunne det holde som byggemateriale til kernen i molerne? Heldigvis – det kunne det!

I løbet af en måned var havnebassinet lukket helt af. Bassinet kunne nu tømmes for vand. Igen et usikkerhedsmoment – var der kildevæld i havbunden, som kunne gøre dette umuligt? Heldigvis igen – det var der ikke, så i løbet af 2 uger var det hele tørt.

Gravearbejdet kunne nu begynde. Hele projektet



Havnens landareal en stor mudderpøl, april 1980.

var udtænkt således, at alt det materiale, som skulle graves væk for, at der kunne blive et havnebassin med 3 m vanddybde, skulle køres op og danne den nye havns landarealer. Et sted ved nordmolen stødte man på en 5.000 år gammel tørvemose. Gravearbejdet tog det meste af vinteren og hele havneområdet var en stor mudderpøl. Men "Hofmænerne", som vi kaldte dem, arbejdede stødt videre og syntes at more sig med at tumle rundt i de store maskiner i mudderet. Det sidste ser man tydeligt på den gamle smalfilm, som Leo "Bager" optog under byggeriet.

I februar 1980 var havnebassinet færdigt, og de op til 9 m lange pæle til broer og fortøjninger blev banket dybt ned i leret i bunden af havnen. Pælene til broerne er af basralocus fra Guyana i Sydamerika, hvor de var fældet og hugget til med håndkraft. Man kan stadig se øksehuggene i overfladerne. Træarten blev valgt, da den ikke angribes af pæleorm, som i virkeligheden er en musling, der – hvis den angriber – kan ødelægge træet fuldstændigt på få år. Træet i broernes øvre del og i bolværket er en stærk, afrikansk træsort betegnet azobé. Dæk og fortøjnings-



Hullet i dæmningen, hvorigennem fjorden væltede ind i havnen.

pæle er af henholdsvis tryk-impregneret fyr og gran.

Havneselskabets projekt indeholdt efter de indgående aftaler en ny "jernbane" til VSB's beddingvogn, som VSB fornyede ved samme lejlighed, samt et nyt jolleslæbested, da de gamle anlæg var gravet væk. Havnen var projekteret uden kajstrækning, idet de større både, der ikke kunne tages op og søsættes på bedding-

vognen, blev kørt af Frede Rasmussen, der er Viggo Rasmussens farfar, til Roskilde havn og søsat eller taget op der.

Vi var mange i VSB, som syntes, at det var en god og langsigtet idé, når man nu byggede en ny og større havn, med det samme at etablere en kajstrækning til at søsætte og optage både fra. Det var også klart, at det ville blive væsentligt



Håndværkerne redder sig selv og deres værktøj op på broen.

dyrere at etablere sidenhen. Forslaget blev stillet på VSB's generalforsamling og vedtaget.

Pengene lånte VSB i banken, og kajstræningen blev anlagt. Samtidigt blev der banket pæle ned til et kranfundament op til 5 T.

I slutningen af marts 1980 var man nået så langt, at det var tid til at fylde vand i det nye havnebassin. Dette havde man fundet frem til skulle ske ved, at der i dæmningen tværs over havneåbningen blev indlagt et antal store plastrør, som så kunne fylde havnen over en weekend. Dette forløb nu ikke helt som planlagt.

En tidlig morgen blev rørene gravet ned i dæmnin-



VSB formand Jens Kirk Johansen tromler grusstien langs havnen .



Havnen set fra jernbanen, medens den hurtigt fyldes med vand.

gen og vandet begyndte at løbe ind som planlagt. Mange medlemmer og Veddelev-borgere var stimlet sammen for at overvære begivenheden. Også Leo, bageren i Veddelev, som hver uge havde været nede og smalfilme byggeriet, stod på midtermolen og filmede det. Efter ca. en halv time kørte jeg på arbejde med en bemærkning om ”Det skal jo alligevel løbe til på mandag, så her sker vist ikke mere foreløbigt.” Kort efter tog naturen sine egne veje, og vandet begyndte at løbe igennem - også ved siden af rørene. Derefter kom rørene

ud, og dæmningen begyndte at falde sammen, så vandet også startede med at løbe ind over dæmningen. Forsøg på at lukke hullet mislykkedes, og meget hurtigt fik føreren af den store gravemaskine meget travlt med at bakke tilbage på molen, hvis ikke også hans maskine skulle ende i hullet i dæmningen.

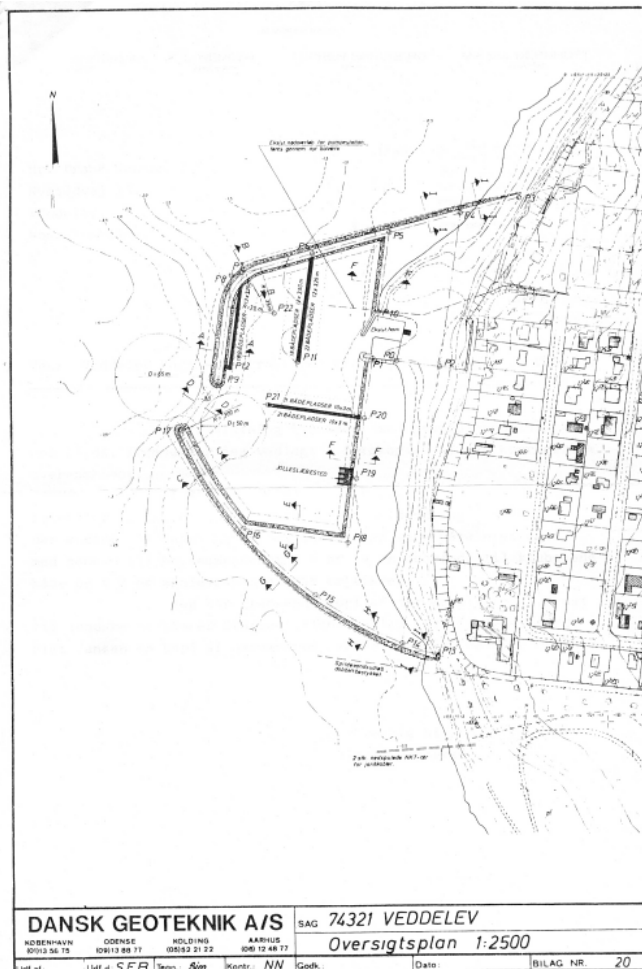
Hullet var efterhånden blevet 5-6 m bredt, hvorigenem vandet væltede ind. Imellem var også meter store isflager, som – når de stødte ind i T-broens pæle – fik broen, hvor de fleste tilskuere stod, til at svaje endnu mere. Nede på bunden gik nogle håndværkere, som var bagud, og som mente, at de nok havde en formiddag at blive færdige i. De fik pludseligt travlt med at redde sig selv og deres værktøj op på land.

Efter ca. 10 minutter faldt der ro over det hele, og broen holdt op med at ryste. En ivrig journalist fra Roskilde Dagblad spurgte den noget rystede tilsynsførende ingeniør Bøtger fra Dansk Geoteknik om det mon var sandsynligt, at der ikke ville ske mere? Noget rystet svarede ingeniøren, at det håbede han sandelig ikke, at der gjorde!

Da jeg var ankommet til mit arbejde, ringede min søn og sagde, at havnen var fyldt nu. "Det er umuligt! Det tager 3 dage," troede jeg, men blev altså klogere. Heldigvis var der ikke sket skader på havnens anlæg, og arbejdet med færdiggørelsen kunne fortsætte.

Allerede i påsken 1980 anløb den første båd havnen. Det var Poul Ringstrøm med sin Ballade "Ruth". I flere dage havde han forgæves prøvet at trænge igennem isen på fjorden fra Roskilde havn. Endelig lykkedes det. Et billede fra begivenheden hænger i klubhuset.

I april og maj måned fortsatte arbejdet med at færdiggøre havnen. På landarealet lå nu alt det ler, som var gravet op fra bunden og udgjorde et stort pløre. At komme til og fra bådene krævede en særlig



Dansk Geotekniks arbejdsplan over Veddelev havn 1979.

procedure, hvis det hele ikke skulle pløres til: Man parkerede oppe på strandvejen ved plænen og iførte sig her store gummistøvler. Herefter gik man ned af trappen og igennem pløret, hvor man skulle passe på, at en stovle ikke blev hængende i det ankedybe pløre. Ved broen skiftede man så støvlerne ud med

alm. sko. Ude ved båden blev der så skiftet igen, nu til sejlsportsskoene, inden båden blev betrådt. Kun på denne måde kunne vi holde bådene nogenlunde rene.

Efter forårets pløre kom tørken i forsommeren, og overfladen blev nu som cement, der i stedet støvede. Landarealerne blev anlagt



Flotiljen af både stævner ind i den nye havn.

af VSB med muldjord og græs samt grus på bådopbevarings- og parkeringspladser og jolleplads.

Indvielsen af havnen skete den 14. juni 1980 med flag, fest og musik af Roskilde Garden. Den officielle åbning skete ved, at Maaens Maag, formand for Dansk Sejlunion sejlede ud fra den gamle havn og klippede båndet over. Saksen hænger stadig i klubhuset.

Inde fra Roskilde kom den gamle "Livie" sejlede med et jazzorkester på fordækket. Efter de officielle taler var det store tilløbsstykke en dyst imellem formanden Frank Huusom og havnefogeden Bent Christensen. Dysten blev udkæmpet i slæbejoller, som blev roet af

en sekundant, og hvor de to duellanter stående prøvede at skubbe hinanden i vandet med en lang stang monteret med en fender på tværs for enden.

Dysten endte, som forventet med, at de to duellanter røg i vandet, og at de derefter koncentrerede sig om at kæmpe også de to joller med deres sekundanter.

Om aftenen var der stor fest på Brinckhjemmet for andelshavere og alle øvrige VSB medlemmer.

Til indvielsen fik havnen fra Hoffmann & Sønner forærende en søjlesvingkran til mastekran. – Noget, som har været værdsat lige siden, og som holder endnu.

Prisen på havnen var under-

vejs løbet op fra oprindeligt anslået 3-3,5 mill kr. til næsten 5 Mkr. Hver andelshaver måtte derfor indbetale 50.000 kr. Det var mange penge i 1980, hvor en alm. lånerente var på 16-18 % p.a.

Veddelev Havn var således den dyreste havn pr. plads i Danmark. Det var, og er nok også en af de allerbedste, bygget af gode solide materialer og med god plads i havnebassinene. Det er en kendsgerning, at skaderne som følge af is og storme i de forløbne 25 år har været meget små og formentlig vil være det mange år endnu.

På landarealerne, som VSB har haft ansvaret for, er udviklingen af faciliteterne foregået efterhånden som

behov og de økonomiske muligheder i VSB har været til stede. Efterhånden er også græsset og bevoksnin-
gerne groet til og har for-
vandlet den oprindelige grå
ørken til en grøn oase.

Udbygningen af facili-
teterne på land er sket
gradvist og er finansieret af
VSB over kontingenter og
servicegebyrer betalt af alle
brugere. Det første større
anlægsarbejde var bygnin-
gen af et masteskur i 1988.

Det blev for en stor dels
vedkommende bygget med
frivillig arbejdskraft. 8 år
senere i 1996 var der sparet
penge op til at bygge et hav-
nekontor og toiletter.

Allerede dengang blev
der talt om på havnen, at
der også burde bygges et
egentligt klubhus på hav-
nen. På den ene side var der
dengang ikke penge hertil,
og på den anden side skulle
et klubhus kunne tilføjes
senere hen på en måde,
så det kom til at udgøre et
samlet hele. Flere skitser
blev tegnet og kasseret,
inden vi på et besøg i Ka-
lundborg Sejlklub fandt den
rigtige løsning med et stort
glasindgangsparti. Alle døre
til lokalerne vender ud her-
til. På den måde kunne vi
derfor i 2004 let bygge det
nye klubhus til, så det i dag
udgør en samlet helhed.



Anna Skov Hansen fra byrådet bydes velkommen af VSB formand Jens Kirk Johansen.

I havnen skete der i 1995
en udbygning med en ny
ekstra bro. VSL så klart, at
man snart ville løbe tør for
større havnepladser, og man
besluttede at anlægge 10
ekstra brede pladser på 4-5
m inderst i havnen. Dette
var blevet muligt, efter at
man forud for bygningen
af havnekontor og toiletter

havde fået en ny lokalplan,
som tillod at antallet af hav-
nepladser kunne udvides fra
100 til 150.

Den nye lokalplans fødsel
i 1995 skete efter et stort
forarbejde, som strakte
sig over to år i en arbejds-
gruppe med VSB, VSL,
og de øvrige klubber i



Snoren klippes over til den nye havn af Maagens Maag DS Bådfører er Ivan Secher Marcussen



Formanden for VSL Frank Huusom og VSB Jens Kirk Johansen ønsker hinanden tillykke med havnen. Erland Nielsen holder mikrofonen.

Brinckhjemmet, samt Roskilde Kommune og en lokal beboergruppe. De sidste ønskede, at masteskuret og fremtidigt byggeri blev flyttet nærmere ind mod skræn-

ten. Dette skete ikke, og den nye indretning af havnen blev vedtaget i byrådet. Det var en svær proces med et stormfuldt borgermøde og to lokalplanforslag.

Lokalplanen og dens nøjagtige placering af byggefelterne på havnen var også forudsætningen for, at VSB kunne bygge havnekontor og toiletter til på nordsiden af masteskuret.

De landværts faciliteter, som varetages af VSB, har der igennem årene været mange forslag og synspunkter om. De senere år har det primære diskussionsemne på havnen drejet sig om faciliteter til optagning og servicering af både.

Den gamle jernbane og beddingvogn egner sig kun til både under 30 fod med en vægt under 5 ton og en tilstrækkelig lang og plan køl, til at båden kan stå sikkert på vognen.



Optimist kapsejls og opvisning i havnen.

Siden havnens bygning er optagning og søsætning af bådene sket sikkert og pålideligt med Viggo Rasmussen og andre vognmænd. Dette system fungerer stadig upåklageligt og er meget sikkert.

Forslag om anskaffelse af en 5 eller 10 ton kran til optagning og servicering af både har været fremsat flere gange, men er hver gang blevet stemt ned på generalforsamlinger både i VSB



Formanden Jens Kirk Johansen deler præmier ud.



Indvielsen af Zigeunerbroen Skiltet var lavet af Teddy Farver, som gammel købmandskommis.

og VSL. I 2003 nedsatte VSL en arbejdsgruppe til at se på andre muligheder for, at man selv kunne tage båden op. Resultatet af arbejdet blev fremlagt på VSL generalforsamling i 2004. Forslagene omfattede en ny beddingrampe og en hollandsk bådtrailervogn med en stor traktor, alternativt en 5 ton kran med stativer og vogne, som i Roskilde Havn. Efter en fremlæggelse på VSL generalforsamling i 2004 blev planerne skrinlagt indtil videre. Man vurderede på generalforsamlingen, at fordelene var for begrænsede og omkostningerne for store for en lille havn som Veddelev med 110 pladser.

Størrelsen af Veddelev havn med kun 110 pladser placerer Veddelev Havn i en eksklusiv klasse af havne, hvor alle har mulighed for



Bygningen af masteskuret på havnen i 1988.



Masteskuret blev bygget delvist ved frivilligt arbejde af medlemmerne.

at kende alle, og hvor alle kommer og kommer hinanden ved. Som i en landsby hjælper man hinanden og deler gode råd, erfaringer, kaffe og en øl i ny og næ. Man diskuterer alle forekomne emner om havnen, og hvad der ellers rører sig i tiden.

Det store sydlige havnebasin er en herlig tumleplads for nye sejlere i optimistjoller, kajakroere og modelbådssejlere. Her kan også sejlerekolebådene øve havnemanøvrer og andet.

VSB nye klubhus blev opført i 2004 og har givet VSB et klubmæssigt stort løft og nye muligheder. Også for havnens gæster betyder det nye og bedre faciliteter. Med opførelsen af klubhuset kan man sige, at nu er

alle de ideer og planer, som sejlerne i VSB havde lige fra starten i 1965, blevet ført ud i livet.

Havnens videre udvikling bestemmes af medlemmerne og udviklingen. Nye ønsker fra medlemmer og andelshavere samt myndigheder vil sætte kursen for, hvad der skal ske i fremtiden.



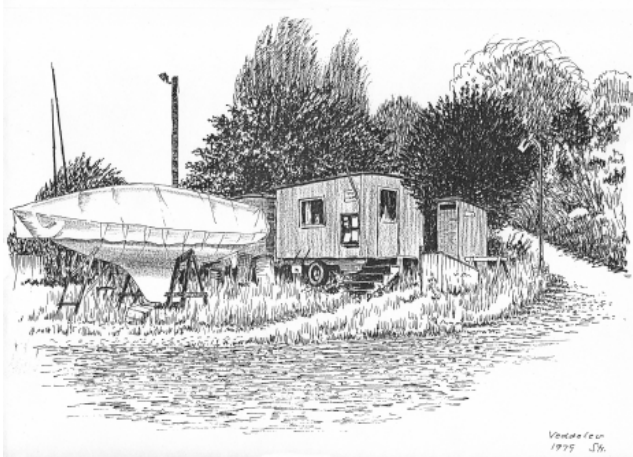
Bygningen af havnekontor og toiletter på havnen i 1996.



Indvielsen af VSB havnekontor og toiletter i 1996.

VSB klubhuse

Af Jørgen Renvald



VSB første klubhus på havnen 1979.

Efter klubbens start i 1965 opstod der snart et behov for et sted at kunne samles inden døre. Hvad er en klub uden et klubhus? Det er svært at holde gang i de sociale aktiviteter året rundt,

hvis man ikke kan komme inden døre.

Den første "julestue" blev holdt i Veddelev børnehave i 1968. Børnehaven var dengang nyetableret i en

bygning der oprindeligt var en "tyskerbarak" som Himmelev kommune havde købt af Frits Hansen Møbler i Allerød, hvor den fungerede som administrationsbygning.

I 1969 fik VSB via et af sine medlemmer mulighed for at erhverve en skurvogn fra et entreprenørfirma. Denne blev opstillet ved nedkørslen til havnen, og kan ses på den tegning der hænger i vort nuværende klubhus. Julestue blev afholdt i en lejet pavillon på havnepladsen.

Der var ikke sanitære installationer i skuret, men et fritstående lokum som var forbeholdt damerne ved de sociale sammenkomster.



VSB klubhus indviet 2004.

Brinchhjem

Roskilde kommune købte i 1979 Brinchhjem af Landsforeningen af Frie Børnehaver og VSB fik her mulighed for et "rigtigt klubhus", som dog skulle deles med Frømandsklubben og Kajakklubben.

Bygningen var indrettet som feriekoloni og fremstod meget nedslidt, men var dog et væsentligt fremskridt i



Børnehjemmet Brinchhjemmet på Strandvejen i Veddelev ca. 1946.

forhold til skurvognen på havnen. Her var både lys, varme og sanitære installationer.

Heller ikke dengang havde Kommunen så mange penge til istandsættelse, så de 3 klubber gik med til at udføre en stor del af det indvendige arbejde ved medlemmernes frivillige arbejdskraft. Roskilde kommune stod for de udvendige arbejder med nye vinduer, facadebeklædning og efterisolering.

Klubbernes engagement i det frivillige arbejde var en forudsætning for at nå et rimeligt resultat inden for de givne økonomiske rammer.

Arbejdet blev udført i vinteren 1982-83, og der blev lagt ca. 2000 arbejdstimer i det fra VSB medlemmer. I foråret 1983 kunne vi glæde os over et godt resultat af den fælles indsats.

Det gode resultat gjorde at også Kommunen ønskede at gøre brug af VSB's lokaler, bl.a. til midlertidig børneinstitution og kursusvirksomhed m.m.



Børn på sommerophold på Brinchhjemmet ca. 1946.



Restaurering af "Brinchhjemmet" til klubhus vinteren 1982-83.

Klubhus på havnen

Efter byggeriet af maste-skuret på havnen på havnen i 1988 og udvidelsen med havnekontor m.m. i 1996 var tiden moden til at undersøge mulighederne for etablering af klubhus på

havnen for derved at samle aktiviteterne på et sted.

2002 blev det på generalforsamlingen besluttet at undersøge mulighederne for et klubhus på havnen mere konkret. Efter diverse skitseforslag blev det på

generalforsamlingen i 2003 besluttet at færdiggøre projektet og indhente priser samt byggetilladelse. Ekstraordinær generalforsamling blev afholdt 8. oktober 2003 hvor det blev besluttet at igangsætte byggeriet hurtigst muligt.

Byggearbejdet blev påbegyndt i januar 2004 og indvielsen skete den 5. juni 2004.

Det er hermed lykkedes at skabe nogle gode og tidsvarende rammer for klubbens forskellige aktiviteter, samt åbne mulighed for medlemmers anvendelse af lokalerne til private sammenkomster.

Som det sidste er vi i gang med at flytte "husets sjæl"



VSMB medlemmer på havnen til standerhejsning ca. 1985.



Ved indvielsen af klubhuset 2004.

med, forstået på den måde at bl.a. klubstanderne som var på Brinchhjem er blevet genopsat i en hvis udstrækning. Den gamle lanterne der er genopsat ved baren i klubhuset, sad oprindeligt på tårnet i det nordvestlige hjørne af Brinchhjem, og

var opsat af dr. Brinch som byggede Brinchhjem i 1934. I forbindelse med indretningen af Brinchhjem til klubhus, ville havneselskabet VSL bekoste en istandsættelse af lanteren bl.a. nyt glas, og henvendte sig til firmaet der oprindeligt

havde leveret den. Firmaet kunne oplyse at det var et ca. 100 år gammelt havnefy, og at man på lageret havde et nyt glas, således at der blev brugt originale reservedele.

Eget klubhus 2004

af Erik Damgaard

På ekstraordinær generalforsamling den 8. oktober 2003 blev det besluttet at gå i gang med at opføre det projekterede klubhus på havnen. Bestyrelsen havde fået generalforsamlingens godkendelse af et budget på kr. 2.337.500,00 og nu skulle projektet finpudses og der skulle indhentes priser fra håndværkere.

Det hele stod og faldt med, om vi kunne få bygget huset indenfor det godkendte budget og efter nogle møder i byggeudvalget besluttede vi at udbyde arbejdet i hovedentreprise som underhåndsbud og indbød 4 entreprenører til at afgive pris. Blandt disse var malmesteren fra opførelsen af havnekontoret i 1996 og han samlede så et team med Ejner Hansen og Søn Aps. som hovedentreprenør. Tilbudene blev afleveret den 2. december 2003 og det viste sig, at Ejner Hansen og Søn Aps. var billigst. Med tillæg af diverse tilslutningsafgifter, hårde hvidevarer m.m. havde vi nu et budget med et rådighedsbeløb på kr. ca. kr. 134.000,00

Entreprisekontrakten blev underskrevet den 14. januar 2004 med en entreprisum



Byggeriet af det nye klubhus begyndte den 15. januar 2004.

på kr. 1.992.452,50 og arbejdet blev påbegyndt næste morgen.

Byggeriet blev gennemført i vinterperioden og måtte kun ligge stille i en uge på grund af en snebyge der forhindrede udstøbning af betongulvet.

Tømmerne havde på værkestedet fremstillet yder-vægselementer, så da sneen smeltede gik det stærkt, efter kun en uges arbejde blev der afholdt rejsegilde. Dette blev afholdt den 20. februar med overholdelse af de gamle traditioner med pølser og koldt øl., endnu en milepæl var nået.

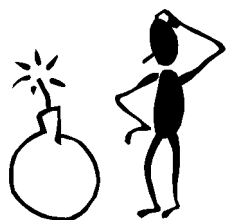


Støbningen af gulvet den 13. februar 2004.



Rejsegilde i strålende sol den 20. februar 2004.

Men der var nogle der var for høje!!!!



Byggeudvalget måtte se i øjnene, at de langsgående bærende bjælker kun havde en frihøjde som en almindelig dør! Piet skar igennem (flot) og meddelte, at det ville der ikke være megen ros for. Vi indkaldte hovedentreprenøren til møde og det lykkedes at finde den

løsning vi har i dag med den "rigtige" højde. Derefter var der kun mindre problemer, så som et gulv der ikke overholdt planheden o.l.

Hovedentreprenøren havde lovet os huset færdigt til den 14. maj 2004 og det var han meget opsat på at overholde, han ville endda meget gerne prøve at have et



hus der stort set var færdigt til vores standerhejsning den 1. maj 2004. Begge dele lykkedes, og der blev ved afleveringsforretningen konstateret at huset var afleveret rettidigt og med ganske få mangler.

Men der skulle selvfølgelig holdes en fest, en indvielse og det blev berammet til den 5. juni 2004, som da den oprandt selvfølgelig var med høj klar himmel og strålende solskin. Kl. 14.30 startede festlighederne, der kom en masse gæster fra nær og fjern, de overrakte gaver til den glade bestyrelse, hvorefter der kom gang

fortsættes side 30

Indvielse af det nye klubhus den 5. juni 2004







Det nye klubhus set fra toppen af stigevognen.

i talerne. Piet lagde for med et velkommen og blev fulgt op af borgmester Bjørn Dahl, efterfulgt af diverse formænd og sponsorer.

Dernæst var der sandwich, som nogle rare klubdamer havde produceret om for-

middagen, dertil vin og fadøl. Udenfor var Roskilde Brandvæsen ankommet med deres kæmpe lift/stigevogn, alle der havde mod kunne komme en tur i højderne. Der var også demonstration af redningsbåden uden for

havnen og i havnen sejlede juniorerne rundt i optimist joller. Og allerbedst det mest herlige solskinsvejr hvor klubmedlemmerne og vores gæster gik rundt og hyggede sig.

Men det var jo ikke fest nok! Om aftenen var der 130 klubmedlemmer der havde tilmeldt sig til festmiddagen med efterfølgende dans. Der var højt humør over hele linien og vores nye hus opfyldte til fulde vores ønsker. Der er ikke helt nogen der kan huske hvornår festen sluttede, men der var alligevel et oprydningsskud i huset om morgenen/formiddagen, for huset skulle jo efterlades lige så pænt som det havde været dagen før.



Veddelev havn ved indvielsen af klubhuset den 5. juni 2004.

Veddelev Havn

gennem årene, historisk set

af Frank Ludvigsen

Lad os bruge fantasien:

Forestil jer vores dejlige fjord 5.000 år før vor tidsregning.

Vandstanden var 4 meter højere end i dag. Veddelev halvøen var en ø og vores sejlområde ville være kendelig udvidet. I fjorden svømmede masser af fisk, marsvin og sæler. Der var østers og muslinger i hobetal.

Allerede i oldtiden var der livlig sejlads på fjorden. Ved udgravninger på Sønderø (den nuværende Veddelevhalvø) er der fundet spor fra vikingetiden, ca. år 750 – 1050, der tyder på, der har været en art "Bygdehavn" for oplandet. Et skibsværft var her også med nybygning og reparationer for handelsfolk såvel som lokale beboere.

Det var nok de første faciliteter, som kan ligne en havn i området.

Nu kører vi filmen hurtige frem, stopper ved år 1797.

I dette år pointerede landinspektør Ehlers, i forbindelse med jordfordeling,



Veddelevfiskernes stædeplads ved Højklint.



Fiskerne i Veddelev 1901 i havnen ved højklinten.

at der forsat skulle være et stykke jord ved Højklint, så Veddelevs husmænd, der supplerede deres beskedne indtægt med fiskeri, kunne trække deres både op og tørre deres garn. Dette

sted blev den første havn og lå ca. 75 meter nord for Risøhegnet. Den lå i læ af den række kampesten, som stadig kan ses specielt ved lavvande.

gængs forstand, nærmest et slæbested, hvor bådene blev trukket op på stranden, så de var beskyttet mod nordenvinden af de ovennævnte kampesten.

En havn var det ikke i



Postkort fra Veddelev havn 1914 i havnen ved højklinten.



Veddelev gamle havn med fjordfiskernes joller og grej, juli 1940.

Med til stedets historie hører beretningen om kampen på fjorden.

Fiskerigeligheden var blevet kendt viden om, helt til Harboøre. I 1871 kom en flok Harboørefiskere til fjorden. Med sig havde de et nyt fiskeredskab, ”Ankervoddet”. Dette kunne bruges af én båd, til forskel for det ”Pulsvod”, der blev brugt af fjordens fiskere. Det krævede tre både. Fiskerne var selvfølgelig vrede over konkurrencen med de effektive grejer.

En dag tog de så sagen i egen hånd, overraskede Harboørefolkene ved Gershøj og bugserede dem og deres både, under stor protest, op nord for Frederikssund.

Det endte med en retssag, hvor fiskerne blev dømt til

at betale erstatning for tabt arbejdsindtægt til Harboørefolkene.

Det var hård kost for fjordfiskerne, som ikke tjente for meget i forvejen. De begyndte dog selv at bruge ”Ankervod” efter et par år og produktiviteten steg folgelig til tre gange så meget. I 1912 skulle militæret bruge arealet ved stranden til skydebane, så fiskerne kunne ikke bruge slæbestedet mere. Som en slags erstatning til fiskerne byggede militæret en lille havn til dem. Før 1912 gik Fiskervejen fra Veddelev landsby, syd om det lille gadekær og i nordvestlig retning, ud til det lille fiskerleje. Da havnen var færdig i 1913, var Fiskervejen flyttet til det sted, hvor den ligger i dag.

Der var 33 fiskere i den lille havn. De rådede over 11 både. Der var 3 parthavere til hver båd og de skulle alle være ombord, når båden stak til søs. Der blev mest fanget sild og ål. Prisen var den gang 50 øre pr. kilo ål.

Det var fattige tider – tænk på kiloprisen i dag.

Indførelsen af mere effektive fiskeredskaber, sammen med den tiltagende forurening af fjordens vand, bevirkede at færre og færre kunne leve af at fiske, så dette erhverv svandt ind og fra sidst i fyrrende var der ikke flere fiskere.

Også sommerhusejerne og badegæster var stærkt utilfredse med forureningen, f.eks. blev toiletspandene på skydebanen tømt og vasket i havstokken!



Veddelev gamle havn med bådebroer og svajligere ca. 1977.

Men, kan man ikke bade – kan man sejle.

Nogle af Veddelevs drenge begyndte at sejle i fiskejollerne, der jo nu efterhånden mest lå på land. Det gav endnu engang krig på vandet.

Veddelevdrene lå i konflikt med drengene fra Frederiksborgvej, og når de mødtes til søs udkæmpedes drabelige slag med vandsprøjt fra øsekar. Der var faktisk én fra Veddelev, der engang havde fået en brandpumpe med, så denne gang gik sejren ubetinget til Veddelev.

Omkring 1950 blev der sluttet fred og Veddelevs

første sejlklub blev etableret med fødselshjælp fra Otto Kargaard. Der var ca. 20 medlemmer og var mest kendt for sine muntre bestyrelsesmøder og fester.

Havnen, der var fra 1913 og en del forfalden, tilhørte Veddelev Fiskerlaug. Den blev på et tidspunkt købt af Veddelev Strands Grundejerforening for et symbolsk beløb. Der blev udnævnt en havnefoged Peter Martin – som begyndte at opkræve havnepenge!

I 1965 blev Veddelev Strands Bådelaug stiftet og afløste herved den tidlige sejlklub, samtidig overtog

man den lille havn. Den var dog kun til småbåde, da vanddybden var beskeden. For at råde bod på dette, blev der i forbindelse med havnen slået en bro, med et molehoved, så det blev lettere at anløbe og komme i land. Bådene lå dog stadig for svaj, med alt hvad det indebar af ekstra arbejde med svajeklods og grej, ind og ud med jolle og ikke mindst øget risiko ved efterårsstorme, som kan sende nok så store søer ind på reden.

Alt dette gav grobund for tanker om en rigtig havn!

Fra svajligger til havneplads

af Erland Nielsen

Da vi for mange år siden første gang kom ned til Veddelev Strand var der en smal strandbred, en aflagt skurvogn som var bådelaugets klubhus og et lille hus med hjerte i døren som var toiletbygningen.

Der lå nogle få sejlbåde og nogle få motorbåde for svaj, de fleste af træ.

En af motorbådene var Siola som heldigvis stadigværker her og nu ligger i havnen.

Der var en slået bro, der gik langt nok ud fra stranden til at bådene kunne lægge til, når de skulle have folk og udstyr ombord.

Der var et slæbested med vogn og et spil til henholdsvis at søsætte bådene med og til at tage dem på land med.

Ved i landtagning blev slæbestedets vogn overført til skinner, som blev flyttet manuelt henover pladsen på den måde, at det sæt skinner, der var bag vognen, blev båret foran, medens vognen blev skubbet med håndkraft.

Bådene blev overført fra vognen til klodslag ved hjælp af donkrafte og holdt i balance med diverse bukke.

Ved søsætning gik det på samme vis den modsatte vej .

Det krævede, at man hjalp hinanden og det var temmelig arbejdsomt.

Den smalle strandbred blev stærkt forbedret, da et af bestyrelsens medlemmer havde aftalt med en vognmand, at denne kunne slippe af med overskudsjord ved at aflæsse det på stranden og derefter planere det.

Den gæve vognmand holdt ord med hensyn til at aflæsse, men glemte helt og aldeles den anden del af aftalen.

Stranden lignede et bjerglandskab til stor forundring for de omkringboende.

Bådelaugets måtte optage sit første lån 30.000 kr i Handelsbanken i Roskilde.

Jordbjergene blev planeret, der blev lagt sandfilter og sten langs strandkanten. Stranden var pludselig blevet dobbelt så bred og hævet betydeligt (helt mirakuløst for man havde vist nok ikke spurgt nogen om lov).

Broen måtte tages ind om efteråret. Hvis man ikke var hurtigt nok ude, tog Vor Herre den ind.

Efter en af disse tidlige storme gik vi så i strandkanten for at bjerge så meget af tømmeret, som vi kunne tage fat på.

Ik, der var læge, og som



Veddelev gamle havn.



Bådebro og svajligger ud for Veddelev gamle havn ca. 1978.

derfor gik under navnet medicinmanden, var sammen med nogle af os andre i gang med denne bjergning, da han pludselig siger: "I skal passe på med ikke at træde på nogle af de søm, der stikker op."

I et kort øjeblik tænker man så på, at det nok er rigtigt farligt med blodforgiftning etc., hvorefter han fortsætter: "for sådan en gummi-

støvle er ikke til at reparere bagefter".

Om foråret var det nødvendigt at slå broen igen. Da det var et stort arbejde. Der var mange forsøg på mere permanente løsninger. De første og mere bastante tog isen sig af.

Et senere forsøg var formandens ide med at etab-

lere jernbøjler, der blev sat fast i havbunden.

Bøjlerne kunne så lægges ned om efteråret, når man tog brofagene ind, og om foråret slås op og bære brofagene på ny. Det gik smadder fint det første år.

Det næste år var der sket noget med havbunden. For bøjlerne havde faet forskellige højder, hvilket forårsagede, at den før så lige bro fik en profil, der nærmest kan lignedes med savtakker på en kæmpesav.

Det følgende år var det tilbage med hammer og søm igen. Med tiden blev jernbanen ude i havet stærkt nødlidende. Til sidst i en sådan grad at den nærmest blev ubrugelig.

Dette forårsagede det største fællesarbejde i bådelaugets historie.



Den gamle bedding "jernbanen" som lå på nordsiden af den gamle havn.

Anført af ”Stoffer”, reder og skipper på Siola, blev der anskaffet jernbanesveler og skinner, som blev sat sammen til sektioner, der senere - på en enkelt dag - med tromler etc. blev flådet ud på plads.

Ud- og indhalertovet til den nye jernbane var 400 meter langt, hvilket vil sige at man ved frivillig arbejdskraft fik samlet et skinnelegeme på mindst 180 meter, og derefter fik det udlagt på havbunden, alt sammen ved rent manuelt arbejde.

Den nye strand og den nye jernbane gav mulighed for flere både, og de kom.

Det krævede flere svajepladser.

Desværre var ikke alle bådeejere helt fortrolige med hvor svært grej der er nødvendigt for at holde en båd på plads i en efterårsstorm fra nordvest.

Som vi populært sagde, det går ikke med en urkæde i en mursten. Der skal en stor klods til, helst med masser af indstøbt jern og en svær kæde der er mindst 8 gange vanddybden lang, for at båden kan ligge sikkert.

Næsten hvert år var der en eller flere både der slog sig løs, med både urkæde og mursten og drev med stormen ned igennem resten af



Julestue i VSB ca. 1970.

flåden, med diverse sammenstød og skader til følge.

En gang imellem fortsatte de ind på stranden ved Frederiksborgvej hvor de i nogle tilfælde måtte bjerges med kran.

Det kan godt være at det er vanskeligt at fordele pladserne i vor nuværende havn, men det er ingenting imod det daværende problem med fordelingen af svajepladser.

Bådelaugets bestyrelse prøvede at få indtegnet pladserne og fordele dem efter bedste evne, men det hjalp stort når nogle medlemmer sejlede ud med deres klods og kæde på ”klodshans” og derefter sænkede klodsen efter ”den mellemste køje” metode: Der ligger ingen der, så lægger jeg mig der.

At der ofte tilfældigvis lå en anden mands klods 2 meter



Julestue i VSB ca. 1970.



Med Anarkonda og Siola i spidsen stævner bådene ind i den nye havn den 14. juni 1980.

derfra var en helt anden sag.

Efter sejlsæsonens mange anstrengelser kom så årets eneste og store fest i bådelauget.

Da den aflagte skurvogn var temmelig meget for lille til et sådant arrangement, blev der rejst telt på stranden.

Opvarmningen var gasbrændere med tilhørende kondensdryp fra telttaget.

Kaj Ringstrøm der var pladsmand havde omhyggeligt tømt spanden i toiletbygningen om derefter var reserveret til damerne.

Herrerne måtte ty til krattet.

Maden var medbragt og stemningen var høj. Oh du glade ungdom. Om vi drømte om og gerne ville have en havn og et klubhus - Det kan i bande på.

Efterhånden blev planerne modnet i bådelauget og det blev besluttet at gå i gang med et havneprojekt.

Da det lå helt uden for bådelaugets muligheder at finansiere en havn blev det besluttet at oprette et havneandelselskab

Vi ønskede en havn for aktive sejlere og ikke et "gareanlæg" for både.

Vi ønskede at bevare bådelauget som en sejlklub hvor alle sejlere, uanset om de sejler i rojolle, sejljolle, kølbåd eller motorbåd er lige velkomne og ligeværdige medlemmer

Under et møde i Isefjordskredsen fortalte sejlere fra Havnsø hvordan deres sejlklub var ugleset i havnen og lidt om de besværligheder dette afstedkom.

Dette sammen med forpligtelserne til at sørge for de medlemmer der ikke havde brug for eller muligheder for at få havneplads gjorde at vi bestemte at man for at være andelshaver i det nye selskab skal være aktivt medlem af bådelauget.

Efter forhandling med Veddelev Grundejerforening, der accepterede på en meget pæn måde, kom langvarige forhandlinger med forskellige myndigheder, godkendelse af lokalplan etc. før vi endelig kunne gå i gang med projektering.

Indvielsen af havnen var en stor dag for os alle, og en stor fest. Dagen var med pragtfuldt solskin.

Anakonda den ældste sejlbåd i havnen og Siola den ældste motorbåd sejlede som de første officielle både

ind i den flagsmykkede havn efterfulgt af Roskildes Livie med gæster og New Orleans Band ombord.

Faxe havde sponsoreret fadøl fra vogn hvorfra smukke fruer fra bådelaugene udskænkede til de glade gæster

Albert havde dekoreret ladvognen til New Orleans bandet med blomster.

Maagens Maag daværende formand for sejlunionen klippede den røde silkesnor.

Anna Skov Hansen, der var repræsentant for byrådet talte og overdrog træet der står på pladsen foran fiskerskuret til havnen. Der var lykønskninger og taler fra mange.



VSB smukke fruer udskænker øl fra Faxe.

Der var underholdning på vandet.

Til aftenens fest på Brinchhjem gav entreprenøren 5 grillstegte vildsvin.

Med dette måltid, rødvin,

New Orleans musik, fælles-sang og dans og en aften der blev lun og stjerneklar, var dette det nye VLS's og det gamle VSB's hidtil allerstørste og allerbedste fest.



Festlig pyntet blokvogn dannede scenen ved indvielsen af havnen.



Roskilde Garden trak op på havnen.



Der lyttes til taler og musikunderholdning.



*Man bliver tør i halsen
- FAXE sponcerede.*

Juniorafdelingen 2000 – 2005

af Jakob Voltzmann



Op til sæsonen 2000 havde Juniorafdelingen ligget underdrejet. Faktisk havde det tidligere udvalg pænt ryddet op og overdraget ”nøglen” til bestyrelsen, idet de ikke følte de havde de nødvendige ressourcer og evner til at løfte opgaven. Bestyrelsen ledte med lys og lygte efter et hold forældre, der havde

lyst til at forsøge en ny opstart af Juniorafdelingen.

Endelig havde et hold forældre givet håndslag på at selvfølgelig skulle VSB have en Juniorafdeling, idet bådelaugene på sigt ville have svært ved at overleve når der ikke kom nye sejlere ind i miljøet.

Begyndelsen var svær; alt foregik op ad bakke, men takket være en stor hjælp fra bl.a. Jørgen Andersen, kom det første kuld nye juniorer, ca. 10 stykker, på vandet i foråret 2000.

Herefter gik det stødt fremad med genopbygningen af Juniorafdelingen, så efter den første ”nye” sæson havde 5 juniorer bestået Juniorprøven, giver tilladelse til at sejle to og to. Herudover var der også sejlads i Ynglingen ”Marie Louise”.

I vinteren 2000-2001 startede vinterundervisning med sejladsteori, navigation, sikkerhed m.m. således at juniorerne ville være bedre rustet til at komme ud at sejle.



En evig tilbagevendende begivenhed er skovturen. Juniorafdelingen har været begunstiget af godt vejr, så alle har kommet hjem med en masse gode oplevelser rigere.

For at sikre et godt tilbud til de juniorer der var vokset ud af Optimistjollen, blev det i 2001 besluttet at anskaffe en ekstra Yngling. Med hjælp og støtte fra bl.a. Tuborgfondet have vi fornøjelsen at navngive "Youngster" i forbindelse med standerhejsningen. Den ekstra Yngling gav et løft til afdelingen med tilgang af nye medlemmer og sejlads 2-3 dage om ugen.

Fleere af juniorerne havde fået blod på tanden og havde lyst til at prøve lykken udi kapsejlads. Da VSB ikke havde den store erfaring i kapsejladsstræning startede fællestræning med



bl.a. Roskilde Sejlklub og Jyllinge Sejlklub.

Indtil da havde der kun været sejlads om sommeren, men flere af juniorerne ville ikke kun modtage teoriundervisning om vinteren. De ville også sejle, så herefter opstår vintersejladsen. Det var koldt og besværligt (is), men alle gik på med krum hals og nød det på trods af alle strabadserne.



Alt dette har skabt et fundament for en god Juniorafdeling med det største antal Junior-medlemmer igennem mange år; nemlig 25 stk., heraf 6-8 piger. Med et så højt antal Juniorer var der selvfølgelig også været et meget højt aktivitetsniveau.

Flere af VSB's seniormedlemmer overværede tit denne megen aktivitet og var glade for hvad de så.

En typisk sæson startede med teoriundervisning, før sejlad på vandet primo maj. De af Juniorerne som deltog i undervisningen

blev fordelt på 3 hold: OPTI 1, OPTI 2 og Ynglinge. Det siger sig selv at de mange hold har medført utroligt megen sejlad; mandage, tirsdage (kapsejlad), torsdage samt weekender. Dette høje aktivitetsniveau har fået de allerflittigste medført op til 77 dage på vandet fordelt med 10 dage i træningslejre, 17 dage med weekend kapsejladser, 16 dage med hverdagskapsejladstræning og 17 dage med hyggesejlad. Er der mon nogle af Senior sejlerne der sejler lige så meget?

Der blev dog ikke kun sej-

let i de lokale farvande, da Juniorerne har været vidt omkring; 2 har bl.a. deltaget verdens største optistævne på Gardasøen, og en flok på 4-6 sejlere har været "udenbys" til flere stævner.

Nævnes bør Christian Aarasin for den store indsats ved at være "rejseseleder" på VSB's omrejsende optimistkaravane, hvor ungerne fik en masse spændende oplevelser med hjem.

Man kan kun opfordre de Juniorer, der endnu ikke har været på tur, at det skal prøves. Man lærer utroligt



meget omkring sejlads og teknik, men ikke mindst det utrolige gode kammeratskab man møder.

Selvsagt har al den træning og sejlads bedraget til gode og flotte resultater. Det bør nævnes i sæsonen 2003 at Patrick Juhl blev klubmester i VSB også klubmester i Jyllinge samt Kredsmester i Isefjordskredsen. Disse gode resultater medførte at Patrick var inde omkring Optimistslandsholdet. I dag er Patrick ivrig Zoom 8 sejler.

Afslutningsvis er det værd at fremhæve den gode opbakning forældrene udviser omkring Juniorafdelingen. Der er og har altid været en hjælpende hånd, et smil, en at trøste sig med hvis det ikke har gået så godt ude på vandet, så i forbindelse med Bådelauget's jubilæum skal der også lyde en stor tak til alle de forældre, som har gjort det muligt at få vores Juniorafdeling op at kører igen her i VSB.



Sejlerskolen i VSB

af Jimmy Mårtensson og Stig Sandvang

Indledning

At sejle er at leve - disse ord dækker ganske godt det at sejle. Danmark er fra naturens hånd begavet med et pragtfuldt sejlerfarvand. Vores fjorde, sund, bælder og hele det sydfynske øhav synes vi, er noget ganske særligt. I vores begrebsverden er det ideelle farvande til ture i al slags vejr. Her kan man sejle rundt i ro og fred. Andre steder er der mulighed for at sejle på åbent vand uden at have landkending...

Selvom vores farvande ikke

hører til begreber som Stillehavet, kan det godt være en skrap sag at komme ud i hårdt vejr. Derfor er det gavnligt, at enhver skipper er i stand til at kunne håndtere situationen og sin båd, for KUN EN TÅBE FRYGTER IKKE HAVET. Meget relevante ord.

I dag kan man bare købe enten en sejlbåd eller speedbåd til mange penge og begynde at sejle. Der forlanges ikke noget "kørekort" som bevis på at man kan sejle, som det kræves, hvis man vil sætte sig ind i en bil på landjorden.

På vandet er der nogle "færdselsregler", som man skal kende og overholde fuldkommen som på landjorden. Det er her, en sejlerskole som VSB's kommer ind i billedet.

VSB er et bådelaug, der i år fylder 40 år, og vi har stort set haft en sejlerskole i alle årene. Mange nye sejlere har modtaget undervisning i enten egne eller i instruktørens båd. Af instruktører gennem tiden kan nævnes Steener Jørgensen, Frank Ludvigsen, Stig Sandvang, Piet Jansen, Gregers Nielsen, Ole Tarnø, Ole Secher Markussen, Erik Damgård, Albert Nielsen, Klaus Wahl, Hans Kurt Andersen, Halfdan Nørregård Mortensen, Johannes Pedersen, Bent Jalving og Jimmy Mårtensson samt mange, mange flere af VSB's nuværende og tidligere medlemmer.

Formålsparagraffen i VSB's vedtægter

I Love for Veddelev Strands Bådelaug, Stiftet 26. marts 1965 står der i

§ 2. Laugets formål er at samle bådejere i og ved Veddelev og varetage disses interesser med hensyn til sejllads på fjorden samt vir-



Sejlerskolens H-båd.

ke til fremme af sejlsporten. Når man har læst formålsparagraffen, kan man stille sig selv spørgsmålet, hvordan man som sejlklub omsætter den i praksis.

En af måderne at gøre det på er at tilbyde de medlemmer, der måtte ønske det, undervisning i at sejle med en sejlbåd. En undervisning, der kan indgå i det pensum, man skal igennem for at erhverve et duelighedsbevis, hvilket kan betragtes som "søens kørekort".

Sejlerskolen begynder

VSB var heller ikke mange somre gammel, før det blev

besluttet at etablere en "sejlerskole", der skulle fungere efter princippet, at bådelaugets erfarne sejlere videregiver deres erfaringer til de medlemmer, der måtte ønske det.

I store sejlklubber er sådanne sejlerskoler så veletableret, at de har egne skolebåde til rådighed. Nogen af de mest kendte både er Sejlklubben Sundets gamle gaffelriggede åbne A-både, som man kan møde, hvis man deltager på kapsejladser i Øresund.

Da VSB ikke rådede over mange midler måtte sagen gribes an på en mere ydmyg måde. Bådelaugets havde

simpelthen ikke egne både de første mange år.

Sejlerskolen startede i begyndelsen i 1970'erne med Jens Kirk som formand og Hans Kurt Andersen og Ole Tarnø som sejlede instruktører.

Kravene til sejlerskolens instruktører er, at de er erfarne sejlere og undervisere, - tålmodige og omgængelige og alle med pædagogisk sans.

Gennem de første år levede sejlerskolen et stille liv, fordi bådene lå for svaj. De var ikke så lette at komme til. Når der blæste en god vind



Natsejlad - tur til Hundested.



Duelighedsprøven. Båden rigges til.



Der bindes knob til duelighedsprøven.

fra vest, var det ikke tilrådeligt at tage ud til bådene med uøvede sejlerelever. Derfor forekom der til tider pause i sejladserne.

Eleverne, der ville lære at sejle, måtte i flere tilfælde selv lægge båd til. Det var i og for sig en fordel, for på

den måde lærte bådejeren sin båd at kende.

Da Veddelev Havn kom til i 1980, steg sejlerekolens aktiviteter, det var simpelthen nødvendigt, for at kunne klare efterspørgslen, som var så stor, at nogle elever blev skrevet på venteliste.

Vi, der deltog i ledelsen af sejlerekolen, var glade for den store efterspørgsel for på den måde, gjorde vi en forskel, vi lærte mange af vore venner at håndtere en båd.

Aktiviteterne i sejlerekolen udvidedes. Midt på sommeren blev der afholdt sejlerekolekøvtur. Da sommeren gik på hæld og det blev mørkt om aftenen, afholdtes der natsejlad. Hvad kunne sæsonen afsluttedes med andet end en sejlerekoleafslutningsfest.

Det var indtrykket, at sejlerekolen blev en populær aktivitet. En af hemmelighederne lå sikkert også i, at undervisningen blev drevet som et non-profit foretagende. Dvs. at aktiviteterne skulle kunne hvile økonomisk i sig selv, og da vi i starten ikke havde udgifter til både, blev det jo en billig fornøjelse.

Sejlerekolens pensum

Det pensum sejlerekolen altid har arbejdet efter kan beskrives således:

Det hele starter med, at du kommer på vores sejlerekole og sejler på hold med 2 andre elever, der er lige så opsat på at lære at sejle en sejlbåd, som du er. Sammen med en lærer sejler I ud en fast aften hver uge i maj,



Påhængsmotorreparation er en god øvelse til natsejladsen

juni, august og september. Der trænes i alt det, der skal til, for at man kan blive god til at håndtere en sejlbåd på sikker måde under alle forhold. Samtidig er der mulighed for en oplevelse, hvor man har det skægt, morsomt, og hyggeligt, uanset vejret.

Vi synes naturligvis, at Roskilde Fjord er noget særligt, for her er der mulighed for at sejle i næsten alt slags vejr. Arter vejret sig, er der mange muligheder for skolesejlsads på den skønne fjord. Det kan blive en tur med hvide drivende skyer under turen gennem fjordens snævre løb, der er begrænset af grunde og holme. Her har man mulighed for at øve alt, hvad man har lært i navigation.

Hvis det er rigtigt dårligt vejr, sejler man kun ud, hvis eleverne har lært så meget, at læreren føler, elverne kan magte det hårde vejr. Ellers er der ting, man kan øve på landjorden. Man kan sjældent regne med at være hjemme før sent på aftenen.

Den praktiske sejlsads

Der er mange ting, der skal læres. I begyndelsen får man hurtigt fat i de mest elementære ting. Derfor bliver det hurtigt sjovt at være på sejlernskole. Det, der tager tid, er at få de forskelli-



Sejlerskolens nye H-båd døbes.

ge manøvrer og de maritime og sikkerhedsmæssige ting indøvet, at få dem ind på rygmarven, få overblikket og øve en hurtig reaktion overfor nye situationer, som hele tiden opstår, når du sejler. Vind og vejr er næsten aldrig "som sidste gang".

Det er det, der gør det så fascinerende, men også udfordrende at sejle. Det bliver aldrig kedeligt, hvis man først er blevet fanget af det. Så kan man ikke lade være med at leve med i, hvad der foregår. Da forudsætningerne hele tiden ændrer sig, skal man regne med, at det tager tid at blive dus med båd, vind og vejr. Derfor, hvis man er nybegynder, kan det nemt tage 2 år, før man bliver så god til at sejle, at vi kan indstille eleven til prøven i praktisk sejlsads.

Den teoretiske navigation

De to sidste vintre har der været afholdt kursus i navigation til duelighedsprøven. Der er blevet undervist hver torsdag fra november til marts, kun afbrudt af juleferien. Kurset har i den forløbne vinter indeholdt flere nyskabelser, som er i tråd med udviklingen indenfor den praktiske navigation.. GPS og kortplottere er i dag almindeligt anvendte navigationsinstrumenter i både store skibe og i lystfartøjer. Dette har tidligere kun indtaget en beskedent plads i duelighedsprøven efter den gamle bog. Undervisningen har derfor også foregået efter en ny bog, idet Dansk sejlunion sidste år udgav en ny praktisk bog: "Navigation, Sømandskab og Sikkerhed" med tilhørende søkort over det sydlige Kattegat.



Der holdes åbent hus i Sejlerskolens nye H-båd.

Tidligere sejlerelvers trængsler med opgaver i kurser og pejlinger med korrektioner for både misvisning og deviation er nu noget, som eleverne skal kende til, men ikke bruge i praksis. I stedet er der kommet opgaver i sejladsplanlægning med waypoints og distanceberegning, krydsplanlægning m.v. Herudover er undervisningen i søsikkerhed, vigeregler, skibslivs miljø og brandsikkerhed naturligvis den samme som tidligere.

Bådene

Sejlerskolen råder over klubbens 3 både: 2 ynglinge og 1 H-båd. Al skolesejlad foregår for sejl. Dog skal man også lære at bruge motorer, hvilket for klubbens

både er påhængsmotorer og dieselmotorer i de ”instruktørbåde”, hvor en sådan er installeret.

Sidste nyt for

Motorbådesejlere: Inden for de sidste år er der kommet specielle regler for motorbådssejlere, som vi lige vil nævne:

Der er ikke noget krav til uddannelse før man begynder at sejle både over 15 meters længde. Undtaget er dog, hvis man sejler speedbåd. Så skal man have et speedbådsbevis.

Duelighedsbeviset til motorbåd kan tages på samme måde som beskrevet for sejlbådssejlere. Forskellen er blot, at den praktiske del foregår i motorbåd..

Speedbådssejler: Der er lovkrav om at førere af speedbåde skal have et speedbådsbevis og være fyldt 16 år. En speedbåd defineres som en båd, der kan plane, og hvis motorstørrelse i kW, overstiger bådens længde ganget med sig selv + 3.

Hvis man har et duelighedsbevis, gælder dette bevis som speedbådsbevis. Hvis du kun ønsker et speedbådsbevis, er forskellen på det og et duelighedsbevis, at der er mindre teoretisk viden om navigation i speedbådsbeviset.

Har man bestået et speedbådsbevis vil du, hvis du senere ønsker det, kunne få et duelighedsbevis, ved blot at bestå den teoretiske del.

Epilog

I år fejrer VSB sit 40-års jubilæum. I den periode har vi alle været med til at gøre en forskel inden for den generelle søsikkerhed, hvilket vi både er glade for og stolte af. Vi satser naturligvis på, at vi kan forsætte dette arbejde mange år endnu til både glæde for os selv, men ikke mindst for alle dem, der gerne vil ud og opleve den smukke fjord og de øvrige farvande.

Kapsejladser

af Christian Skougaard og Stig Sandvang

Indledning/Generelt

Navigare necesse, vivere non necesse.

Efter at Veddelev Strands Bådelaug var blevet stiftet, gik der ikke lang tid før man talte om at etablere kapsejladser for klubbens medlemmer. Der blev også snakket meget om, hvilke både der var gode til familieture, men også kunne være attraktive på kapsejladsbannerne. I begyndelsen var både, der udgjorde flåden i Veddelev, forskellige joller plus nogle få motor- og sejlbåde.

Forskellen fra dengang til nu er, at bådeene ikke var så store, og de fleste var af træ. Køl både og større motorbåde lå for svaj ud for stranden. Der var slået en bro, hvor bådejerne kunne have deres joller liggende. En af ulemperne var, at stranden er flad, man skulle ret langt ud fra kysten, før der var dybt nok til, at man kunne have sin båd liggende for svaj på betrykkende måde.

For "sejlbådsfolkets" vedkommende blev der f. eks. sejlet i kragejoller, Nordiske Folkebåde og enkelte glasfi-

ber både som Hurley, Lynæs Joller, samt i Elvstrømjoller, OK-joller og Optimistjoller mm.

Fra starten i 1965 og indtil havnens etablering havde VSB et samarbejde med Roskilde Sejlklub. I en periode, var VSB's formand også medlem af bestyrelsen af Roskilde Sejlklub. På den måde koordineredes de maritime aktiviteter mellem klubberne. Arbejdsdelingen blev oftest, at Roskilde Sejlklub stod for at arrangere stævner, og VSB mødte op med hjælpere og evt. en



Kapsejladsstævne ynglinge ud for Veddelev..



Tirsdagskapsejlads - starten er gået. Spilerstart.

dory eller andre følgebåde. På den måde kunne vi være medarrangør af diverse kapsejladser.

VSB's kapsejladser tager form

Som nævnt andet sted er VSBs' formål at samle bådere i og ved Veddelev og varetage disse interesser med hensyn til sejlsporten. Etableringen af Veddelev

Havn i 1980 blev et stort gode for klubbens aktiviteter, herunder kapsejladserne som var og fortsat er en af de store aktiviteter i bådelauget. Interessen og mulighederne blev større med den nye havn.

VSB's organisation blev løbende tilpasset. Kapsejladsudvalget opprioriteret, og vi begyndte at sejle "vo-

res egne" aftensejladser om tirsdagen.

Inden vi kom så langt, var der en livlig debat om, hvordan kapsejladsbannerne skulle lægges ud i fjorden. I VSB var der to holdninger.

Den ene holdning gik ud på, at kapsejladser skulle sejles på "trekantbaner", med startlinien vinkelret på vindretningen, for at få en fair



Tirsdagskapsejlads - der sejles i havn.



Spilerskæring i frisk vind.

konkurrence. Men det kan jo være vanskeligt at lægge en bane, med startlinjen i nærheden af havnen, når man tager i betragtning, at vinden oftest kommer fra vest.

Den anden holdning gik ud på, at etablere en "skovtursbane" dels med udgangspunkt i fjordens geografi og dels for at få stor tilslutning, da en "skovtursbane" anses for at være mere folkelig end en "trekantbane".

Valget faldt fra starten på den folkelige model, - "skovtursbane" med fast start og mållinie. "Skovtursbanen" udmærker sig ved, at der er en bane på 5 til 7 sømil, der går styrbord eller bagbord rundt om Elleore. Banen varieres efter vejret og vindens retning, så bådene får så langt et kryds som muligt. Det er jo her, at bukkene bliver skilt fra fårene.

Det har resulteret i, at dem der har lyst hver uge kan være aktive med kapsejlds i klubregi. Vi sejler efter et banesystem således at vi uanset vindretning og vindhastighed får optimale sejlbetingelser hver tirsdag, hvor klubsejladserne finder sted.

I begyndelsen anvendte vi nogle af fiskernes bundgarnspæle som mærker i

banen. Det betød, at der af og til skete grundstødninger eller mindre kollisioner ved mærkerundingerne, fordi bundgarnspælene oftest stod på ret lavt vand. Dette er nu fortid, fordi vi derefter fik tilladelse fra Farvandsvæsnet til at udlægge vores egne gode kapsejladsbøjer.

For at "alle kan deltage" har vi altid været enige om, at det er væsentlig, at så mange som muligt kommer ud at sejle. Målebreve og kapsejldsregler og dommergerninger er nødvendige og reglerne er en vigtig del af spillet. Det er lykkedes VSB at håndtere tirsdagssejladserne på en måde, så vi gennem alle årene har haft et stort kapsejladsfelt på over 20 både. Det er et stort felt set i forhold til klubbens størrelse.

Som nævnt tidligere deltog VSB's medlemmer ofte i



Klubmesterskab i strålende vejr og let vind 1996.



Begyndende spilerkæntning.

de stævner som Roskilde Sejlklub arrangerede; nu er det ofte omvendt, for i de sidste år er der kommet både fra Roskilde, der sejler med i VSB's sejladser, hvilket de er velkomne til. Det giver et endnu større felt, og et godt element i konkurrencen.

Sejladserne afholdes så der sejles syv tirsdags aftener, forår og efterår. Sæsonen afsluttes i oktober, og en søndag i oktober arrangeres klubmesterskab. En rigtig sejlerfest, hvor det er kutyme at alle deltagerne samles efter sejladsen til en fælles frokost, hvor efter der bliver uddelt de præmier, der er blevet sejlet om gennem hele sæsonen.

Der skal jo bruges en dommer til hver kapsejlad, og da VSB aldrig har haft medlemmer, der fast ville på-

tage sig jobbet, besluttedes det, at dommergerningen til den enkelte sejlad skulle gå på omgang mellem deltagerne. Dommergerningen til de enkelte sejladser fordeles på en jobbørs, som der indkaldes til hvert forår. Hver skipper med besætning får opgaven som dommer mindst en gang hvert andet år. For at råde bod på en mistet placering ved den sejlad, hvor man ikke kan deltage, får båden tildelt en delt førsteplads.

Bådene, besætningerne og resultaterne

Gennem årene har der deltaget mange forskellige bådtyper. Bådene er blevet større og større. I de senere år har vi haft et større H-bådsfelt med yngre besætninger, hvor der dystes på livet løst. Tidligere var der

er overvægt af mere familieprægede både. Felterne bestod af både som Grinde, Bianca 27, Ballad, Grace 30, Nordisk Folkebåd og en enkelt Molich 10 meter, 606 og mange flere.

I de deltagende besætninger er der en stor spredning i alderen. VSB's nestor på "de store baner" er over 80 år, og de yngste er de store juniorer, der sejler i skolebådene, som består af en H-båd og to Ynglinge.

Selvom vi i VSB sejler på skovtursbane har mange af klubbens medlemmer klaret sig bemærkelsesværdigt godt gennem årene på sejladser som f.eks. Sjælland Rundt og andre store stævner.

Her kan nævnes Frank, Chris, Ole og Christian i Grinder, Gert i Luffe. Piet i Maxi 77 og Jens og René i Ballader, Kurt i Omega og Arne med Anakonda, blot for at nævne nogle.

VSB har også stået for større sejlerarrangementer, som f.eks. danmarksmesterskab for OK-joller, Europajoller og Ynglinge.

Det skal dog ikke være nogen hemmelighed, at VSB prioriterer "det simple liv" med kapsejladser med os selv som dommere, hvor konkurrencen er en væsentlig del af arrangementet.



Tirsdagskapsejlads. Samlet spilerfelt på vej fra Ægholm til Bolund.

VSB lægget også meget vægt på at arrangementerne er af en sådan beskaffenhed, at "alle kan være med".

Det nyeste tilbud til kapsejlerne er et spil, der er lagt ud på klubbens hjemmeside. Målet med spillet er at træne i forståelsen at kapsejladreglerne.

Vi ved ikke rigtigt om det er bekymrende, men vi må erkende, at medlemmernes gennemsnitsalder i hvert tilfælde ikke er faldende for tiden. Der er mange skipperer med en grå manke, der deltager i dysterne på vandet; men optimister som vi er, mener vi selv, at vi har noget til fælles med de franske vine, der bliver bedre med årene.

Kort sagt: De gamle holder ved og nye er kommet til, det giver lyse fremtidsudsigter for VSB.

Den yngste generation, klubbens optimister kan også vise vejen og holde gryden i kog med sport for bredden på et bæredygtigt grundlag. VSB's yngre "proffer" sejler på trekantbane om onsdagen i Roskilde Sejlklubs aftensejlads og som nævnt tidligere har vi den glæde at et stigende antal Roskilde både sejler med i vore tirsdagssejladser.

Oplevelser på banerne

Mange år med kapsejladser, er ikke gået stille af. En af fordelene ved fjordsejladser, vi sjældent har så me-

gen sø, at vi ikke kan sejle. Dette forhold udelukker ikke, at der kan være vind i rigelig mængde. Det har tid til anden ført til utilsigtede oplevelser, så som kollisioner og grundstødninger. Der er oplevet grundstødninger så kraftige, at der i det pågældende tilfælde næsten blev tale om en stranding. Det var i hvert tilfælde ikke til at komme fri af grunden uden en seriøs assistance fra et klubmedlem.

Kollisioner har i enkelte tilfælde medført at der er prikket hul i skroget, så et besøg hos bådebyggeren blev løsningen. Sejl er blevet flænget, ja spillere er næsten forsvundet i et ordentligt knald. Det er eneste der

blev tilbage var ligene, og dem kommer man jo ikke så langt med.

Der har heldigvis aldrig været uheld med personskade. De fleste gange er hullet blevet lappet i sejl og skrog eller spileren er udskiftet inden næste tirsdag så båden kunne være med i sejladsen igen.

Nye og gamle tiltag

I de senere år er der kommet nye typer af kapsejladser. Sjælland Rundt på Indersiden, der foregår i fjordsystemet der udgøres af Roskilde Fjord og Isefjorden. Det farvand man under krigen kaldte ”kravlegården”.

Hvorfor nu det. Jo, for på den tid var kystsejladser i Danmark ikke tilladt for Tyskerne, der havde okkuperet landet. Efter mange og lange forhandlinger mellem Øresunds klubber og besæt-

telsesmagten, fik lystbådene lov til at sejle i konvoj fra Øresund og ind i Isefjorden, hvor de så kunne slå deres folder, for senere at sejle retur i konvoj til Øresundshavnene, når sommeren var ved at gå på hæld.

Som kapsejladser er Sjælland Rundt på Indersiden er en hyggelig nyskabelse, der afvikles over en weekend med middag og overnatning i havn og fortsat sejlads om søndagen. Mange familiebesætninger deltager, med god tilslutning fra VSB's medlemmer. Der er en spændende og udfordrende bane rundt i Isefjorden og i Roskilde Fjord.

Match Race

Match Race er ikke et ukendt fænomen for VSB. Det uheldige ved kapsejladser er, at de ikke er særlig publikum venlige. Ved af-

viklingen af tirsdagssejladserne, kan der være tilskuer til starten og måltagningen, resten af sejladsen, hvor den egentlige konkurrence finder sted foregår langt ude på bredningen.

For år tilbage, i 1990 fik vi den idé at det kunne være morsomt at afholde en Match Race mellem klubberne i den sydlige del af Roskilde Ford, en Match Race mellem Roskilde Sejlklub, Herslev Sejlklub, Jyllinge Sejlklub og Veddelev Strands Bådelaug.

Denne Match Race gav vi navnet Elleore Cup. Den skulle naturligvis afvikles på en trekantbane. Den eneste ulemper ved dette arrangement var, at man skulle sejle ud på breddingen for af følge dysterne, og at Veddelev Strands Bådelaug ikke vandt en eneste af dysterne.

Denne form for match race, Elleore Cup holder en hvilepause for tiden, men den kan måske genopstå som en anden fugl Fønix på et senere tidspunkt - hvem ved.

Epilog

Her til sidst skal Veddelev Strands Bådelaug skal have et stort til lykke med 40års jubilæet og tak for mange dejlige oplevelser på vandet under kapsejladser, det har været oplevelsesrige ture alle årene.



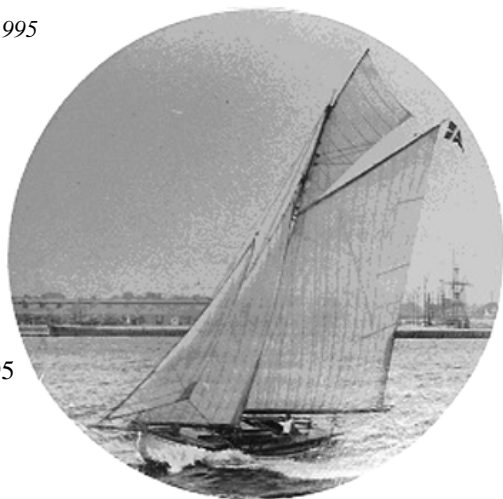
Gregers fejres efter en tirsdagskapsejladser. Han fyldte 75 år i 1998 og er stadig aktiv kapsejler.

ANAKONDA

Havnens ældste båd fra 1895

Artikel i Svajeren maj 1995

Af Arne Kemp



1895

ANAKONDA Fylder 100 år

Vær med til at markere dagen, som holdes

Lørdag d.20. maj kl. 14-16 på havnen

Alle havnens bådejere opfordres til at flage med Dannebrog og signalflag. Anakonda vil i dagens anledning modtage besøg ved flydebroen. VSB byder på chokolade og fødselsdagslagkage på plænen ved mastehuset.

Red.: *"Og det blev alle tiders 100 årsdag. Solen skinnede fra en skyfri himmel (så vidt vi husker). Og ikke alene blev der serveret chokolade og lagkage, men der var sandelig også en lille en til halsen, selvfølgelig specielt tappet på 2 cl. flasker og med etikette med Anakonda.*

Heldigvis har vi Anakonda i havnen stadigvæk, og den er lige så velplejet som den var i 1995."





Skipper Arne gi'r en lille én.

Anakondas historie

For 110 år siden - den 18. maj 1895 blev Anakonda første gang søsat. Det var greve Fr. Danneskiold Samsøe, som lod hende bygge - efter kammerjunker A. von Lindholms tegninger hos skibs- og bådebygger Carl L. Jacobsen, Hellerup. Prisen var 2.000 kr.

Dimensionerne: længde 21', bredde 7W, dybde 4



Det store fødselsdagslagkagebord.

W, ballast 4000 pund bly og sejlareal 66,34 kvadratmeter.

En af R.S.' gamle venner - Louis Maag, Frederikssund - boede selv i Hellerup omkring århundredskiftet og beretter bl.a. følgende:

Det var ikke mange gaster, som kunne holde til mere end en sæson om bord på Anakonda hos "Den blå greve", som Fr. Danneskiold Samsøe blev kaldt, for der var meget nøjsomme forhold på de lange ture, de daglige fornødenheder skulle klares for 1 krone! Dette lod sig gøre på følgende måde: Agten for masten stod en stor kommode med 2 skuffer. Den ene skuffe var indrettet til høkasse og heri blev der hver morgen stillet en gryde med havregrød, så kunne mandskabet ellers selv forsyne sig!

Maag fortalte videre, at Anakonda blev forlænget

i 1915. Det var under den 1. verdenskrig, så blykølen havde fået en betragtelig værdi. Den blev derfor solgt og erstattet med en 2000 kg jernkøl. Båden blev forlænget til de nuværende 32' og forsynet med en 6 HK Kelvinmotor.

I 1929 købte Maag Anakonda for 1.500 kr. Da der efter hans mening var alt for meget sejl på, blev den straks rigget ned ved dels at gøre storsejlet mindre, så bommen ikke længere gik agten for hækken og ved at fjerne klyver og topsejl.

Allerede i 1931 solgte Maag Anakonda til bådebygger Knud Jensen, Roskilde. I betingelserne ved handelen indgik bl.a., at den gamle Kelvinmotor skulle sættes over i båden ICI - (som senere har været i familien Hastedts eje, motoren kan endnu).

Året efter blev ruf og det lille selvlæsende cockpit udskiftet for at give bedre plads og direkte adgang fra cockpittet ned i kahytten.

De følgende år blev der sejlet flittigt og båden blev vel plejet på bådeværftet. Knud Jensen havde Anakonda til sin død i 1961.

Fra 1962 har jeg haft fornøjelsen - og arbejdet med at passe "gamle Ane". Det



har naturligvis ikke altid været lige let at holde den efterhånden gamle dame, men med "besætningens" og andet godfolks hjælp, har vi klaret mange opgaver - lige fra de vanskelige indgreb, da kølbolte og spanter skulle udskiftes til den store "operation" i vinteren 1968/69, da hun blev balsameret i svær glasfiberarmering !

Den sidste ansigtsløftning fik hun i vinteren 1973/74, da det - efter ca. 40 år - igen var tid at udskifte cockpit og ruf for at give lidt mere plads og komfort, som nu er tidens krav. Dette arbejde blev smukt udført af bådebygger Brandt-Møller i Frederikssund.

Sidste større byggeprojekt var i 1975/76, da der efter 45 år igen blev sat motor i båden - en 15 HK Volvo Penta. Det var naturligvis epokegørende nu at kunne sejle gennem render og anløbe havne for motor! Vi havde tidligere klaret "havblik" med en 3 HK påhængsmotor, der - når alle heste var hjemme og efter

5 min. arbejde - kunne bringe båden op på 4 knobs fart!

Min første sejltur med Anakonda var for 50 år

siden sammen med mine forældre. Dengang tænkte jeg næppe på, at jeg i 1962 skulle blive skipper!

I 1963 deltog vi for første gang i Sjælland Rundt (der var i alt 117 deltagere) og i 1993 var det 25. gang med Anakonda og næsten med samme besætning, dog med en enkelt "ny" fra næste generation: Søren. Med dette tiltag sænkede vi samtidig gennemsnitsalderen på besætningen!



Veddelev og H-båden

For mange VSB-medlemmer kommer det nok som en stor overraskelse, at H-bådens etablering i Danmark faktisk blev kickstartet i Veddelev takket være en række entusiastiske og energiske VSB-medlemmers indsats i 1969 og i de følgende år. H-båden blev ret hurtigt populær og så levedygtig, at den i dag er Europas største kapsejlsklasse indenfor kølbåde. Vi mødtes derfor med den oprindelige ejer af H D1: Bjørn Sejr Johansen og vinder af H-båds VM 2004 Morten Nielsen, søn af Mogens Nielsen, der selv apterede H D2, for at diskutere indhold og billedmateriale for dette historiske kapitel som Bjørn har nedfældet.

Jørgen Christensen.

Historien:

Af Bjørn Sejr Johansen

Året var 1969. Der var et lille boom i bådproduktion. Glasfiberen havde gjort sit indtog, og både kunne nu fremstilles om ikke af hvem som helst, så dog næsten, og det blev de også.

Priserne blev mere overkommelige end ved den traditionelle håndværksmæs-



Søsætning af D2 "Marie" fra Veddelev Strand 1970.

sige fremstilling, og den lettere vedligeholdelse gjorde at også mennesker, som ikke havde sejlsport som det væsentligste indhold i livet, skaffede sig både.

Af en eller anden grund syntes det væsentlige for markedsføringen af de mindre både at være antallet af køjepladser i forhold til prisen, og resultatet blev i mange tilfælde derefter, fire køjer pakket ind i så lidt materiale som muligt.

Jeg kikkede på det tidspunkt på båd, i en prisklasse som en nyuddannet ingeniør kunne klare. Jeg havde være delejer i en gammel spidsgatter, og deltaget i renoeringen af en Runa-båd fra 1914, så jeg var helt klar over plastens fordele.

De små "havkrydsere" med det lille cockpit og de mange køjer fandt jeg ikke så tiltalende, så da jeg i februar nummeret af "Till Rørs" fandt en artikel med titlen: "H-båten i plast finsk entypsklass" blev jeg interesseret.

Artiklen omtalte en båd på ca 1.5 ton, længde 8,28 m, bredde 2,18.

Det fremgik, at båden var udviklet ud fra erfarne sejleres ønsker til en båd til det man kaldte traditionel skandinavisk sejls, weekend- og feriesejlads i skærgård, kombineret med banekapsejlads.

Derudover havde man fra starten bestemt sig for, at båden skulle være en en-



typebåd med veletablerede klasseregler og klasseorganisation. Deri lå også, at der ikke var tale om en ”fabriksklasse” med eneret for en enkelt producent.

Der var ingen henvisning til forhandler, men en henvisning til ”Till Rors” skaffede adressen på konstruktøren Hans Groop, og et brev til denne gav både linietegninger og en adresse på værftet, der stod for den første serie af både.

De professionelt udførte tegninger viste at det var en køn og efter alt at dømmes velsejlende båd.

Kort tid efter at jeg havde læst artiklen i ”Till Rors” faldt jeg over en anden artikel, denne gang af en af Veddelev Strands Både- laugs grundlæggere, Bjarne Micheelsen. Han havde gjort sig nogle tanker om både og deres anvendelse,

og dannet sig en ide om en ”idealbåd”. Det var blevet til et indlæg til ”Sejl og Motor”, som bl. a. indeholdt en liste med krav/ønsker til ”idealbåden”:

1. Båden skal være en absolut velsejlende kølbåd og skal være velegnet til kapsejladser, mindre havkapsejladser, samt til een mands sejladser.
2. Cockpittet skal være stort og selvlænsende.
3. Båden skal have en kahyt med mindst 2 køjer og siddehøjde.
4. I standardudførelse skal skibet ikke have wc, vask, skuffedarier o.l. større faste kahytsinstallationer.
5. Båden skal være udført af glasfiber udvendig, også på dæk og i cockpit. Indvendig skal glasfiberen være dækket af isolerende nylon-(plastic)-skumbeklædning.

6. Der skal være en brønd til påhængsmotor.

7. Prisen skal være i en overkommelig klasse, hvilket her for en ny båd er sat til ca. 30.000 kr. (svarende til prisen på en mellemklassebil).

Som man ser, er Bjarne ”idealbåd” meget lig H-båden, og han blev da også meget interesseret, da jeg henviste ham til artiklen. Kontakten var let, vi arbejdede begge på Risø. Det gjorde Mogens Nielsen også, og han var på det tidspunkt også på ”båd-jagt”. En del frokostsnak i foråret, brevskriveri og telefonsamtaler til Finland, samt et par besøg i Helsingfors med prøvetur af en prototype resulterede i nok en artikel, og i at jeg den 15. august 1969 begav mig til Helsingfors for at hente H D1, og samtidig skrive kontrakt på Mogens vegne om leverance af et skrog til selvoptering.



Morgenens, lørdag 16. august 1969, før afsejlingen fra bådværftet i Borgå.

Jeg sejlede D1 hjem, og

konstaterede at båden stort set opførte sig som forventet.

Motorbrønden var ikke nogen god ide, agterrummet blev fyldt med vand under hård sejlads, og det viste sig, at det valgte masteprofil var lidt for spinkelt, men det holdt da til Dragør.

Ellers var båden hurtig og letsejlet, og turen blev klaret med 3 ugers dagsejlads. Det havde været lettere, hvis jeg kunne have fået den leveret tidligere på sæsonen, sommeren 1969 var præget af varme og østlige vinde, men det var slut med det i august.

Skroget til H D2 blev leveret i efteråret 1969, og Mogens gik i gang. Det skulle vise sig, at Mogens selv-aptering af D2 gav klassen en "kickstart" i Danmark. Hans entusiasme og vilje til at vise frem gjorde, at der hurtigt kom flere både til, og med den slags ting er det jo sådan, at mere giver mere.

Søsætning af D2 fra Veddelev Strand.

D2 blev søsat i Veddelev i foråret 1970, no. 3 blev leveret i juni 1970, og ved årets udgang var der 17 både i Danmark.

Vi fik hurtigt startet et dansk klasseforbund, og her



var Bjarnes organisationstalent til uvurderlig nytte.

Vi havde også stor hjælp af Hans Kurt Andersens (en anden af pionererne i Veddelev Strands Bådelaug) kontakter i sejlsportsorganisationerne.

Man begyndte at kapsejle, som det nu kunne lade sig gøre, dvs. for det meste i "kutter"-løb under NL. Det gik helt fint, bl. a. vandt D2 Roskilde Sejlklubs Jubilæumssejlads.

Niveauet hos besætningerne vi mødte passede godt til vort eget, og vi fik mere end én gang at vide, at vi sejlede en "målbedrøver".

Elvstrøm

Man blev hos firmaet Elvstrøm, der på det tidspunkt bl.a. producerede Solingen, interesseret i typen. Man skaffede sig en båd (forøvrigt konstruktørens egen, karakteristisk orange), og med P.R. Høj Jensen som hovedmand begyndte man at sejle den. Resultaterne viste sig hurtigt, fartpoten-

tialet var noget større end det vi ægte amatører havde kunnet vriste ud af båden.

Et af resultaterne af firmaet Elvstrøms forsøg var et forslag om at forstørre roret. Båden sejlede udmærket med det oprindelige ror, men det var ikke svært at få accept for ideen, især da de allerede leverede både fra firmaet fik tilbudt et "ombytningsror" uden omkostninger.

Det oprindelige, mindre, ror blev bibeholdt som et tilladt alternativ i klasse-reglerne, men det faktum at det meget hurtigt forsvandt fra bådene tyder unægtelig på at det større ror var en god ide.

Måling, kontrol, klasse-regler

Et af formålene med firmaets interesse var selvfølgelig at få etableret en produktion i Danmark. Dertil skal man bruge en form.

Hvis man ikke har prøvet det, kan man tro, at det er en simpel sag. Alle de første

Fra plugkontrolarbejdet hos firmaet Elvstrøm i Kokkedal



Mogens i koncentreret arbejde, med selvudviklet hjælpeværktøj.



Tony Watts og Mogens.



Tony Watts og konstruktøren Hans Groop.

både var lavet i samme form, så hvorfor ikke blot tage en båd og bruge den som model (plug) for en form?.

Omtrent denne fremgangsmåde blev da også brugt både hos Elvstrøm, og hos finske producenter. Ved den praktiske udførelse viser det sig, at det ikke er helt så enkelt. Kravene til en plug er andre end til en båd, og glasfiberforstærket polyester er ikke så formstabil, som man kunne tro.

Alle internationale klassebåde har derfor specificerede måleprocedurer med skabeloner, og tolerancer, som skal overholdes.

De større producenter fandt da også snart, at det var både lettere og bedre at basere deres nye forme på træplugs, bygget ud fra linietegningerne, med passende hensyn taget til materialernes krympning ved støbning af forme og både.

Mogens var blevet klubbens ekspert i skrogmåling.

At måle en båd er ingen enkel sag, der er stort set ikke en ret line noget sted, og de bekvemme "vandlinier", "centerlinier" osv., som er meget lette at se og definere på en tegning, er ikke så lette at finde i virkeligheden.

Der var selvfølgelig lidt diskussion om fortolkninger hist og her, ingen større ting, men vi kunne fra dansk side godt se en fordel i at have en absolut uvildig person med i kontrolarbejdet.

Vi foreslog derfor, at det daværende internationale sejlerforbunds IYRU's højt respekterede chefmåler, Tony Watts, skulle udføre arbejdet med kontrol af Elvstrøms plug som en "rekvireret" opgave. Det blev accepteret, og udført på nogle dage, med Mogens som hovedhjælper, og med

deltagelse af konstruktøren, i sommeren 1974.

Hvad førte det til?

H-båden fik nok en lidt hurtigere start i Danmark, og i særdeleshed i Roskilde, end den ville have fået uden de tilfældige sammentræf, der førte til anskaffelsen af D1 og D2.

Koncentrationen af H-både i Roskilde Fjord afspejledes også i resultatlisterne, DM 1972-1975 blev vundet af Roskilde-både.

H-båden blev i slutningen af 1970'erne anerkendt som international klasse.

Der er i dag bygget over 5000 både, og den er den største kølbådsklasse i Europa.

Afgørende for succesen er naturligvis, at konstruktøren har ramt rigtigt i kompromiset mellem "familiebåd" og kapsejler, og at den fra starten var tænkt og udført som en klassebåd, med regler styret af klasseorganisationerne.

Ser man på sejlegenskaberne, afspejles de godt af det såkaldte LYS-tal, som er baseret på erfaringer fra mange kapsejladser. Man vil opdage, at det er meget svært at finde beboelige både i samme størrelse og sejleareal med bedre sejle-



H-båds kapsejladser.

egenskaber. Det er kort sagt en lethåndterlig, velsejlende båd, som i øvrigt også er let at traile. Det var ikke en afgørende faktor, da den blev tegnet, men det øgede

unægtelig mulighederne for deltagelse i stævner, og for den sags skyld også i feriesejladser lidt længere fra hjemmehavnen.



H-båds kapsejladser.



Skal du have båden op eller i ?
Bil-tlf. 30.45 27 73

- Bådtransport
- Maskintransport
- Søsætning og optagning af både
- Ophejsning af tagspær m.m.
- Alt kranarbejde udføres

... og så er alt forsikret under loft og transport

Viggo Rasmussen Transport A/S

Metalvej 2 - 4000 Roskilde

SÆT LOFT OVER DIN RENTE

Læg om til et BoligXlån nu og få glæde af den lave, variable rente. Oveni kan du sikre dig loft over hvor meget renten kan stige - fx til max. 5,68 %.



Roskilde Bank
- den lokale bank

Telefon 46 34 84 00 oplyser gerne nærmeste filial

TEMPO BÅDUDSTYR



Skandinaviens største udvalg i bådudstyr



Skandinaviens største udvalg i bådudstyr - 1.200 kvm.
Vi har fyldt butikken med alt i udstyr og et bredt sortiment af de kendte mærker i sejlerbå, stæver, sko samt redningsveste. Vi har også en spændende vandskifelsektion med alle nyhederne fra bl.a. Hyperlite, Neil Fryde og HO Sports.
HobieCat eseforhandler - med tilbehør og reservedele.



Få tilsendt det store katalog
NAUTISK UDSTYR med 355
sider spændende læsning og
nyheder.

Kik ind på www.tempobaadudstyr.dk - se varenr., bestil og få leveret dem ved døren

Garmin

FURUNO

MAR

AUSO

Danmarks bedste åbningstider hele året

mandag - fredag: 9.00 - 17.30 Lørdag: 9.00 - 15.00 Søndag: 10.00 - 15.00
Geminvej 2 2670 Greve Tlf: 43950190 Mail: tbu@tempobaadudstyr.dk

H O J J E N S E N S A I L S

Kvalitetsejl til alle bådtyper

Rulleforstag

Reparation og service

Havremarken 3 3650 Ølstykke Tlf. 70 20 14 29 Fax 47 17 78 88
jensen.sails@imgo.dk www.hojjensensails.dk

Udlejning af fadølsanlæg og salg af
fadøl til private og firmaer m.m.

Vi har fadølsforhandlere i
hele Danmark!



FADØLSFORSYNINGEN

Bestil via telefonen eller Internettet:

FADØLSFORSYNINGEN

Telefon 70 10 60 90

www.fadolsforsyningen.dk

Ro Skilde Sandblæseri

I miljøgodkendt hal tilbydes:

- Glasblæsning
- Metallisering
- Overfladebehandling/Industrilakering
- Sandblæsning af bygninger
- Sandblæsning af sejl - og motorbåde
- Brandhæmmende maling
- Tlf. 46. 75 75 49 Mobil 26.794128
- Sdr. Møllevej 50 4000 Roskilde



Aksel C. Christensen & Søn

v/ STEEN JUEL CHRISTENSEN
MALERMESTER

Morbjergparken 17, Vindinge, 4000 Roskilde - Tlf. 46 36 27 37
Kontor: Præstemærksvej 10 E, 4000 Roskilde

S e j l c e n t e r e t



Sejl med kvalitet

Kapseljadsel • Klassebidsæl • Torsej • Langtursej • Råleystømer
 Montering • Posenstænger • Effektiv og reparation • Specialopgaver • Tilbehør

Sejlceneret.dk

Strandlodsvej 13, 2300 København S
 Telefon: 32 57 71 14 - www.sejlceneret.dk



Aut. el-installatør

OLE HOLM

EI til LANDS
 til VANDS
 i LUFTEN

Værkstedsbyen Håndværkervej 56

46 75 79 10

Privat: 46 35 96 87
 Fax: 46 75 79 30

Lej aldrig bil...

for du har talt med

Europcar
Braae Autoudlejning
 Københavnsvej 127
 Tlf. 46 75 01 02

Personbiler, varevogne og busser
 vi har, hvad du skal bruge...

HURTIG LEVERING

VOGNDEKO
 BAGRUDSTRÆMERS
 BÅNDEREKLAMER
 VINDUESFILM
 FLAGSTÆNGER
 GADESTANDERE
 LOGODESIGN
FACADER

RIFF
 skiltefabrik

ROSKILDE VÆRKSTEDSBY
 HÅNDVÆRKERVEJ 54
 4000 ROSKILDE

TLF. 46 75 19 56
FAX 46 75 19 96

rff@image.dk • www.riffskiltefabrik.dk

Vi har åbent
 - altid

Personlig betjening
 døgnet rundt. Ring
 til Roskilde afdeling
 på 46 34 53 00.

Danske Bank

Renovations Transport A/S

har biler og mandskab til at klare enhver form for
 vognmandskørsel og specialopgaver

Vi leverer: grus - sand - sten - flis
 Vi udfører: Kranopgaver med grab
 Vi udlejer: alle former for containere




SDR. MELLEMEJVEJ 35 • 4000 ROSKILDE • TELEFON 46 75 75 30



Restaurant Vigen



Vi har åbent hele året
46 75 50 08
 Baunehøjvej 5, Veddelev



GuldBageren

Holbækvej - Roskilde

HL MARINE

Reserveudle - Salg - Service
 Forårs og vinterklargøring af motorer

MARINER VOLVO MERCURY
PENTA

YANMAR merCruiser BUKA

Tlf. 47 17 73 37 Mobil 24 67 73 37

Køgevejens Bådservice

- Bådebygning
- Reparationer
- Restaurering
- Træ og Glasfiber
- Forsikringskader

Tlf. 46 32 25 81
 Darupvej 161 - 4000 Roskilde
 Mobil: 30 42 79 81

**TÆNK PÅ DIT ETERNITTAG
 INDEN DET ER FOR SENT...**



Et dit eternittag behøver
 ikke 19867 og lever det
 er nemlig stærkere end
 et tag.

Et dit eternittag behøver
 ikke lække og uden
 overflødig behandling
 mangler de, for alvorens
 begyndelse, så som, mose
 og algerneklænger, men
 nok, lidt stoffer og vand
 generer træning, som
 kan give vandbakterier
 der er det såkaldte br
 vand.

Et dit eternittag behøver
 ikke lække og uden
 overflødig behandling
 mangler de, for alvorens
 begyndelse, så som, mose
 og algerneklænger, men
 nok, lidt stoffer og vand
 generer træning, som
 kan give vandbakterier
 der er det såkaldte br
 vand.

Et dit eternittag behøver
 ikke lække og uden
 overflødig behandling
 mangler de, for alvorens
 begyndelse, så som, mose
 og algerneklænger, men
 nok, lidt stoffer og vand
 generer træning, som
 kan give vandbakterier
 der er det såkaldte br
 vand.

R.R. TAGRENS
 Riffen Engageret
 Ringvej 20 Roskilde - 4000 Roskilde
 Tlf. 46 75 42 62 - 81 40 83 19 90

Den Franske Vinhandel

Skomagergade 3 • 4000 Roskilde • Tlf. 46 35 90 60 • Fax 46 35 93 38
Den.franske.vinhandel@mail.dk • CVR.nr.: 33 34 94 16

100 forskellige the-blandinger • 100 krydderier
Kaffe fra eget brænderi • Vine fra alverdens land



Besøg det spændende bolghus på hjørnet af
Industrivej/Østre Ringvej.
3000 m² fyldt til bristepunktet med det nyeste indenfor
international- og dansk møbelkunst
i inspirerende og skønne omgivelser



Bus 123 og 124
næsten lige til døren ...
Alle varer leveres frit
overalt på Sjælland

JØRGEN C. NIELSEN MØBLER

INDUSTRIVEJ 22 • 4000 ROSKILDE • TLF. 46 75 63 66

SKIBSPROVIANTEN ROSKILDE

ÅBENT ALLE DAGE

Havnevej 45 • 4000 Roskilde • Tlf. 46 35 09 24



RIR • REVISION
STATSAUTORISERED E REVISORER I/S

• Roskilde • Holbæk



Himmelev Bygade 70
DK-4000 Roskilde

Telefon: 4636 6000
Telefax: 4636 7770

www.rir.dk
E-mail: rir@rir.dk

Fælledvejens Slagterforretning

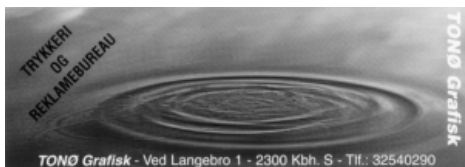
v/ slagtermester Lars Kruse Jensen
Fælledvej 61, 4000 Roskilde tlf. 46 35 26 78

Hjemmelavet pålæg og party skinker

Koldt og varmt ud af huset mad med mere

Swajeren produceres hos Fila Offset ApS i Karlslunde

Vi har mange års erfaring i produktion af foreningsblade!
I har redaktøren, vi sætter bladet op til en fast pris pr. gang og det færdige
blad - printet - leveres til aftalt tid. Ring på 46 15 32 45 og hør nærmere.
E-mail: lars@filaoffset.dk. Telefax: 46 15 07 39



TONO Grafisk - Ved Langebro 1 - 2300 Kbh. S - Tlf. 32540290

stort sortiment

Vi har et stort sortiment af BP gasflasker
- lige fra 2 kg flasker til store 33 kg flasker.

Alle BP gasflasker foresøges efter påfyldning.
En ubrudt forsegling er din synlige sikkerhed for,
at flasken er fyldt.

Spørg os hvilken flaske,
der passer bedst
til dit behov.



letvægts-
flasker



Nærmeste forhandler
oplyses på
T: 89 48 77 00
e-mail:
post@bp.gas.dk
www.bpgas.dk



Bad & Brændeovne

Baderumsbatterier, Bland batterier, Ilbeher, Pejs - brændeovne,
Noglefærdige badeværelser, Boblebad.

- når du vil ha' lidt ekstra



VVS/Sprinkler

Aut. gas- og vandmester. Aut. fjernvarmeinstallatør. Aut. sprinklerinstallatør.

- nutidens opgaver for fremtiden



Industri/Smedearbejde

Industrielle roranlæg, Specialvejrsninger, Rustfrit rør- og stålarbejde.

- servicepartner for industrien



Teknisk isolering

Isoleringsentrepriser. Serviceopgaver. Eksportleverancer.

- kvalitet - ekspertise - service



Rationelt blikkenslageri

Kobberarbejde. Skifetage. Zinkarbejde.

- øngte håndværk



Tagdækning

Tagpapdækning, Eterisolering, PVC tagfolic. Renovering.

- vi gør det bare



El-installation

Stærk- & svagstrømsanlæg, EDB- & Telekommunikation.

- service, sikkerhed og effektivitet med kvalitet



Ventilation

Totalleverancer af ventilations- og automatikanlæg.

- kvalitet og garanti



Bådmotorer

Aut. forhandler og reparatør. Volvo Penta - Mercury.

- personlig service

as albertsen & holm

www.as-gruppen.dk

albertsen & holm
bad & brændeovne
kølebrønde-efc
kølebrønde-efc
albertsen & holm byg
hv-isolering
vvs-glasen

as albertsen & holm
4000 roskilde
4000 roskilde
3000 hvidovre
4400 hvidovre
4000 roskilde
4000 roskilde
4000 holbæk

e-mail: as@albertsen-gruppen.dk

tel: 46 75 02 22
tel: 46 75 02 22
tel: 46 75 02 22
tel: 46 75 02 22
tel: 46 75 02 22
tel: 46 75 02 22
tel: 46 75 02 22



Adresser - Telefon - Mails

Veddelev Strands Bådelaug
Fiskervejen 991, Veddelev, 4000 Roskilde
Tlf. 51 90 66 75 e-mail: vsb@vsb.dk

Havnekontoret har åbent mandag, onsdag, torsdag og fredag kl. 16-18 og lørdag kl. 10-12.

Formand

Piet Jansen 46 75 78 33
Hyldeholm 37, Veddelev 40 57 73 31
4000 Roskilde vsb@vsb.dk

Næstformand

Jakob Voltzmann 46 32 61 20
Hyldeholm 18, Veddelev
4000 Roskilde voltzmann@webspeed.dk

Kasserer

Jens Bay 46 75 70 06
Ringøvej 10, Veddelev
4000 Roskilde bay@nypost.dk

Sekretær

Jimmy Mårtensson 46 36 78 90
Lillevej 5, Himmelev
4000 Roskilde jimmy.baad@webspeed.dk

Øvrige bestyrelsesmedlemmer

Karl Johan Pedersen 46 36 23 31
Stenlandsvej 34, Vindinge 22 80 46 45
4000 Roskilde lis.p@get2net.dk

Lasse Friis 32 96 33 11
Hyldeholm 31, Veddelev 20 86 66 30
4000 Roskilde lasse@24by7.dk

Søren Kjær 46 75 38 84
Tuevænget 4, Veddelev kjaer.strulak@mail.dk
4000 Roskilde soren.kjaer@sas-commuter.com

Sejlerskoleudvalg

Jimmy Mårtensson og Kurt Jægerfeldt 21 79 79 64
fylgia@post11.teledk

Havneudvalg

Karl Johan Pedersen 46 36 23 31
lis.p@get2net.dk

Juniorudvalg

Lasse Friis 32 96 33 11
lasse@24by7.dk 20 86 66 30

Ynglingeudvalg

Søren Kjær 46 75 38 84
kjaer.strulak@mail.dk

VSb's Autonome Seniorer

Kontakt: Stig Sandvang 46 35 75 53
Fåborgvej 67, Himmelev
4000 Roskilde stig.sandvang@get2net.dk

Havnefoged

Jørgen Pedersen 51 90 66 75
Strandvejen 5, Veddelev
4000 Roskilde havnefoged@vsb.dk

Klubhus

Jakob Voltzmann 46 32 61 20
voltzmann@webspeed.dk

Kapsejladsudvalg

Jens Bay 46 75 70 06
bay@nypost.dk

Bådfører H båden

Carsten H. Pedersen 22 29 25 74
cph70@tdcadsl.dk

Surferudvalg

Ida Boesen 27 38 68 43
Ravnshøjvej 24, 4330 Hvalsø

Bogføring og regnskab

Lizzi Mårtensson 46 36 78 90
Lillevej 5, Himmelev
4000 Roskilde lizzi.baad@webspeed.dk

Køkkenudvalg

Grete Koue og Jytte Kjems
Kontaktbog findes i køkkenet

Klubmåler

Bent Kirketerp 43 52 21 93
Højgårdstofte 238, 2630 Tåstrup

Modelsejlbådsudvalg

Povl Kjems 46 35 72 58
Fuglebakken 7, Himmelev
4000 Roskilde

VSL - Havneselskab a.m.b.a

Formand Erik Damgaard
Fiskervej 66, Veddelev 46 75 42 83
4000 Roskilde erik.vsl@webspeed.dk

Kasserer herunder

andelsbeviser og ventelister
Bent Jalving 46 36 92 21
Merringgårdsvej 10, Vindinge, arb. 46 36 60 00
4000 Roskilde bj@rir.dk



Lokalt samspil sætter ting i gang



For 40 år siden blev Veddelev Strands Bådelaug stiftet. Meget er sket siden da, og i dag er aktiviteterne omkring havnen et vigtigt aktiv for området.

I Roskilde Bank bakker vi op om mange lokale aktiviteter – også i havneområdet i Veddelev. Det gør vi fordi vi som lokal bank mener det er vigtigt at bidrage til aktiviteter der gør det attraktivt at bo og leve i lokalområdet.

Vi ønsker Veddelev Strands Bådelaug tillykke med 40 års jubilæet.