



NYKØBING S.J. SEJLKLUB

1943 ◦ 2018

Sejlklubben og

Af Frederik Lunn.

Den 4. juni 1943 mødtes 6 Nykøbing både ude på fjorden, vedtog at danne sejlkлубben "Isefjord". Der blev holdt stiftende generalforsamling d.27 juli 1943 på Casino (Havnekroen) og bogtrykker Osvald Andersen blev valgt som formand.

På generalforsamlingen året efter havde klubben skiftet navn til Nykøbing Sjøland Sejlkлуб og Robert Larsen blev valgt til formand. Klubben havde 28 aktive og 6 passive medlemmer. Kontingentet var 20 kr. for aktive og 10 kr. for juniorer og 6 kr. for passive. Ved sejlkлубbens start i 1943 var der kun nogle få lystfartøjer hjemmehørende i Nykøbing.

Der var ikke etableret broer i havnebassinet så bådene var fortøjret langs bolværket eller lå for svej i havnebassinet med en agterfortøjning ind til stenmolen ud mod Ringholm dæmningen. Det kan man se på det ældste fotografi der hænger i klubhuset.

Sejlkлубben havde i 1966 30 medlemmer, det halvårige kontingent var 15 kr. for aktive og 10 kr. for drenge og passive (HAV9.6.66). Sejlkлубben holdt til i det røde skur der havde været ventesal for dampskibsruuten på fjorden

I 1968 hvor jeg fik havneplads til 22 fods sejlkutter af ubestemmelig herkomst kostede en havneplads 30 kr., jollepladser på ydersiden af stenmolen kostede 15 kr.

Optagning og søsætning foregik med beddingsvogn. Vinterpladsen var der hvor de første af Korvethusene ligger. På vinterpladsen var der en drejeskive til beddingsvognen samt nogle faste jernbanespor desuden blev der lavet sidespor ved hjælp af et kurvesæt og løse skinner. Når båden skulle på land blev den sejlet ind i beddingsvognen, beddingsvognen blev trukket op på drejeskiven med elek-

trisk spil, derefter blev drejeskiven med håndkraft drejet ind til det valgte spor og beddingsvognen skubbet ud til den valgte plads og læsset af alt i alt et tungt og tidskrævende arbejde. Vinterpladsleje ophaling og søsætning kostede 15-20 kr.

Medlemstallet voksede og sejlkлубben begyndte at sætte præg på havnen og dens service faciliteter.

I 1967 fik klubben overdraget ruinen af den gamle vejerbod på nokken til låns. Ved en stor indsats af klubbens medlemmer blev der et pænt lille klubhus ud af det. Klubhuset blev indviet ved 25 års jubilæet i 1968 (HAV13.5.68). Klubhuset blev revet ned i 2004.

I 1968 blev Laurits Rasmussen udnævnt til sejlkлубbens opsynsmand et job han bestred til 1986.

Laurits stod for salg af olie og benzin og opkrævning af gæsteleje, da sejlkлубben havde havneadministrationen. Laurits blev udnævnt til æresmedlem i 1974. Laurits døde i 1988 han blev 92 år

Omkring 1969 byggede havnen den første bro fra stenmolen og ud i havnebassinet og der blev også bygget en bro langs med den inderste del af stenmolen fra hejsebroen inderst i havnen til gennemløbet i stenmolen. Der blev hermed plads til 70 både..

Ved generalforsamlingen i 1972 oplyste Evers at der var bygget 2 nye broer. Jeg tror at det er den yderste bro samt broen langs stenmolen hvor den gamle badeanstalt lå. Plankerne til broerne kom fra det nedlagte slagteris saltlager og var godt imprægneret med fedt og salt. I regnvejrr var de glatte som en skøjtebane. Med udvidelsen blev der plads til 128 både (og med at alle små hjørner nåede vi op

på 135 pladser, jeg ved ikke hvor meget klubbens medlemmer har medvirket.

I 1972 fik sejlkлубben opsat et tankanlæg fra BP, senere Statoil, anlægget blev passet af sejlkлубbens opsynsmand Laurits Rasmussen. I 1986 blev der opsat sedelautomat, tankanlægget blev nedlagt i 1989

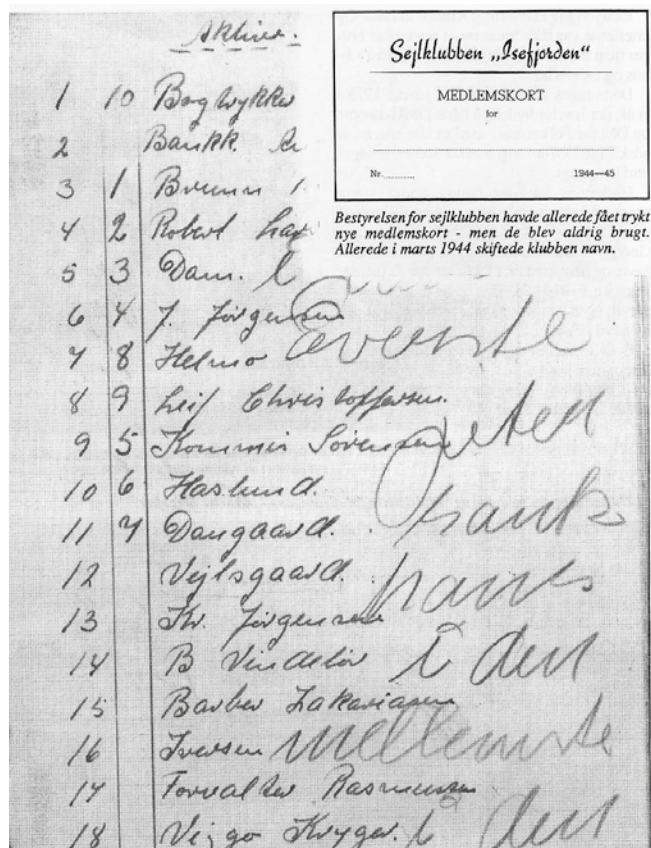
1972 var også året hvor sejlkлубben gik i gang med at lave toiletter og brusebad til gæstesejlerne. Toiletterne og baderummet stod færdig i 1973.

I 1972 var kommunens beddingsvogn tjenlig til en hovedrenovering. beddingsvognen kunne tage både op til 5 tons og den var ikke egnet til at optage sejlbåde med finnekøl. Sejlkлубben besluttede sig for at bygge en kran til optagning af bådene. Kranen kom fra en ophugget trawler og kostede 13000 kr. hertil kom et stort betonfundament og mange medlemmers arbejde med at banke rust af og male kranen. Kranen blev taget i brug i 1973.

I 1994 skulle kranen renoveres. Bestyrelsen anslog at det ville koste 50-100.000 kr. at renovere kranen. På efterårsgeneralforsamlingen var der et beskedent flertal for ikke at renovere. Andre medlemmer mente at det kunne gøres væsentlig billigere og 12 af medlemmerne dannede et kranlaug der fik overdraget kranen. Kranlauget drev kranen indtil år 2000 hvorefter den blev solgt til havnen.

Omkring 1973 byggede medlemmerne et masteskur på ca 20x4 meter. Materialerne fik sejlkлубben fra den nedlagte reberbane på Egebjergvej. I 1995 fik sejlkлубben besked om at masteskuret skulle rives ned. Sejlkлубben ønskede at havnen måtte finde en erstatningsbygning til en forsvarlig opbevaring af masterne. Der var megen

Havnen



Den første medlemsliste for Nykøbing Sjælland sejlkлуб er nostalgisk læsning - også selvom en yngre søfarende ved en senere lejlighed har brugt den som "logbog". Blandt medlemmerne kan fra en ende nævnes bogtrykker Andersen (i Brændergården, senere Trykkergården), bankkasserer Andersen (Nykøbing Sjælland og Omegn), læge frits Bruun Petersen, murermester Robert Larsen (første formand), Dam (det må vel være manufakturhandler Holger Dam), motorfører J.Jørgensen (første kasserer), købmand Helmo (Torvet), Leif Christoffersen, kommis Sørensen, kommis (senere grosserer og ejendomshandler) Haslund, Daugaard (nu Fårevejle), biografdirektør Kai Vejlsgaard – senere tobakshandler Viggo Krüger o.s.v. o.s.v.

(Spygattet Jubilæumstidsskrift 1993)

snak om mulige løsninger men ingen vilje til at gøre noget. I 2004 blev masteskuret revet ned og masterne måtte ligge i det fri om vinteren.

Da det ikke var muligt at få en afklaring med havnen om masteopbevaring besluttede sejlkлубben at bygge et masteskur. Det stod færdigt i 2008.

Medlemstallet voksede og klubhuset på nokken blev for lille. I 1974 blev der en lejeaftale med kommunen på HOTACOs kontorbygning. Medlemmerne gik i gang med at indrette det til Klubhus / cafeteria. Huset blev taget i brug i foråret 1975, klubhuset blev nedrevet i 2005 for at give plads til Korvthusene.

Omkring 1970 overtog sejlkлубben opkrævning af leje for bådpladser. Aftalen med

kommunen var vistnok at sejlkлубben stod for vedligeholdelsen og kommunen betalte for materialer.

På efterårsgeneralforsamlingen i 1973 blev det vedtaget at klubben opkrævede leje for bådpladser inden 1. marts 1974. En bådplads kostede 120 kr. for små både og 200 kr. for store både.

I 1975 blev havnelejen fordoblet til 240 kr. og 400 kr. p.g.a. stigende leje til kommunen.

Derfor indgik sejlkлубben en lejeaftale med Nykøbing-Rørvig kommune for 10 år. Lejeaftalen omfattede de 128 pladser i "lystbådehavnen". Sejlkлубben betalte 35.000 kr. i havneleje til kommunen, sejlkлубben fik også lov til at opkræve gæsteleje, hvilket Laurits forvaltede med stor nidkærhed og med venlig lune.

For at undgå stigninger i havnelejen udførte sejlkлубben meget af vedligeholdelses arbejdet på havnen. I de første år havde vi en fisker til at banke nødvendige pæle ned når de gamle knækkede eller skulle udskiftes.. Da der i årene tilsyneladende har været besværligheder med at få en fisker til at slå pæle og broer når klubben mente, at det var nødvendigt, så valgte klubben at anskaffe eget ramslag og købte ramslagsbåden MOSES. Det var i 1976 (fremgår af Spygattet 3. årgang nr. 2) og prisen var kr. 5000 og der var mange der mente, at sælgeren af MOSES virkelig havde lavet en god handel. Hyggeligt at tænke tilbage på dengang i tiden med MOSES, hvor vi slog pæle, sådan næsten med livet som indsats, da sikkerhedsforanstaltninger var et ukendt begreb. Moses var gammel og ikke særlig

tæt og ramslaget var højt og ustabil og det skete da også, at vi ikke ramte pælene og så røg ramslagsklodsen lige ned i havbunden.

Efter et par sæsoner blev projektet opgivet.

Isvintrene i 1979 -1982 (det var dengang klimaforskere mente at vi var på vej mod en ny istid) var meget hårde ved havnen, stort set alle pæle og broer skulle rettes op. Det lykkedes med en kæmpe indsats fra klubbens medlemmer og dygtig hjælp fra et par bundgarnsfiskere fra Lynæs.

Efter et par vintre hvor klubbens medlemmer polstrede pælene med halm for at isen ikke skulle bide fat i dem uden at det hjalp væsentligt på de mange reparationer på broer og pæle, indkøbte sejklubben i 1982 et kompressor anlæg og fik lagt luftslanger ud langs pæle og broer luftbollerne var nok til at holde pælene fri for is. Operationen lykkedes og broer var intakte efter isvinteren, til sammenligning var Rørvig havn meget ødelagt af isen og blev repareret for et millionbeløb. I 1986 blev anlægget solgt til kommunen.

I 1975 begyndte Nykøbing-Rørvig kommune at sysle med planer om en ny lystbådehavn på det fladvandede område vest for trafikhavnen og over mod Grønnehavne skov.

Sejklubben var positiv indstillet til projektet og deltog i kommunens stand på bådudstillingen i Bella centeret for salg af bådpladser. I et oplæg fra 1977 kostede en bådplads 19.600 kr. + pladsleje på 930 -1300 kr.

Det var ikke alle medlemmerne der syntes at den nye lystbådehavn var en

god ide. Dels frygtede man at prisen for bådpladserne ville blive så høje at folk med almindelig indkomst ikke fik råd til at have båd, dels mente man at havnen blev så stor at der ikke ville være nogen sammenhold og klubånd.

Sejklubben ville gerne forsætte med havne administration og man fornemmede en positiv interesse fra kommunen. Sejklubben udarbejdede et forslag på andelsbasis som i Dragerup marina. I 1984 udarbejdede sejklubben et detaljeret forslag til den selvejende "Nykøbing sj. Lystbådehavn". På det aftalte møde hvor forslaget skulle fremlægges meddelte kommunen at de ikke var interesseret, det skulle være som i Lynæs kommunalt. (Argumentet med at det skal være som i Lynæs er ikke brugt efter at Lynæs blev andels havn).

I 1980 blev den nye havn indviet. Der blev ikke betalt indskud og havnelejen blev på 1400-3230 kr ekskl. moms men incl. ophalning og vinterplads. Dertil kom at man skulle være minimum passiv medlem af sejklubben, et kontingent som kommunen opkrævede. I den gamle havn var havnelejen 420 kr. ekskl. Moms, ophalning og vinterplads.

Ordningen med passiv medlemskab af sejklubben var ingen succes. Bådejerne var rasende over at være tvunget til medlemskab af sejklubben og sejklubben kunne ikke få en adresseliste over de passive medlemmer. Det medførte at vi ikke kunne modregne kontingent for dem der var medlem i forvejen eller sende Spyggattet ud til nye medlemmer. Det var meget frustrerende at være kasserer med ansvar for kontingent opkrævning, medlemsregistrering og udsendelse af klubblad.

Kommunen opsagde aftalen i 1982, i deres havne regulativ oplystes det at man

ikke skulle være medlem af sejklubben for at få bådplads korrekt men det var vel en overflødig negativ formulering!

Kort efter dannede gruppe medlemmer bådelaug.

Med indvielse af den nye havn blev sejklubbens indflydelse på havnen markant forringet Medlemmerne oplevede servicen som meget kommunalt og bureaukratisk.

Tonen mellem sejklubben og kommunen var ikke særlig rar og det gik især ud over havnefogden Jørgen Nevermann der skulle håndhæve de regler kommunen havde vedtaget.

I 1981 hævdede kommunen vinterpladslejen for bådejere i den gamle havn med 400% (fra 100 til 400 kr.). Begrundelsen var at vinterpladsen var en del af bådpladslejen i den nye havn og var ansat til 400 kr. så derfor skulle det stige for både i den gamle havn.

I foråret 1985 udløb lejekontrakten og den gamle havn overgik til kommunen der kvitterede med at hæve lejen til det tredobbelte (fra 600 til 1800 kr.).

I år 2000 blev den gamle havn nedlagt.

I 1985 var der 260 medlemmer i sejklubben heraf 40 juniorer. Juniorernes forhold var under al kritik. Der var ikke omklædning- og bade faciliteter og grejet blev stuvet sammen i den gamle ventesal (klubbens første Klubhus). I 1985 lejede klubben den fiskebutik til opbevaring af grej og en 5 årig lejekontrakt på omklædning og baderum i Superfos administrationsbygning. Omklædnings rummene fik klubben først gavn af året efter fordi kommunen ville have at klubben skulle afgive Cafeteriaet mod at få det halve af administrationsbygningen Det fandt vi ikke rimeligt!

Med det store medlemstal var rammerne i vores klubhuse blevet for snævre og en udvidelse var højt på ønskeseddelen. Der har været mange planer undervejs. Et var at leje det gamle saltlager, kommunen ville yde et tilskud på 300.000 kr. til istandsættelse; klubben takkede nej til tilbuddet. Et andet var udvidelse af cafeteriet det strandede på økonomien. Et tredje var at indrette klubhus i Sikrist bygningen, det strandede på at kommunen fik andre planer med bygningen. Tilslidst besluttede klubben at bygge et nyt klubhus der også kunne rumme et grejrum til juniorerne så vores aktiviteter blev samlet på et sted. Klubhuset blev indviet i 2004.

I januar 2001 blev sejlkлубben indkaldt til møde i havnerådet med 4 dages varsel. På dagsordenen var at Nykøbing og Rørvig havne skulle have fælles administration og havnefoged, samt at bådejerne skulle betale et indskud på 2 gange pladsleje. Sejlkлубben protesterede mod forslaget om indskuddet, det var i strid med tidligere indgåede aftaler og at det var dobbelt så dyrt at have bådplads i Nykøbing havn sammenlignet med Holbæk Marina. Re-

sultatet af protesterne blev at indskuddet først trådte i kraft i 2002 og blev delt over 2 år for de der allerede havde bådplads.

Det eneste positive ved ændringerne var at havnenes økonomi blev adskilt fra kommunens kasse så at havnenes indtægter blev brugt på havnene, blandt andet blev det brugt til hjælp til klubhus byggerier både i Nykøbing og Rørvig.

Med indførelsen af indskuddet op-sagde 40 bådejere deres bådpladser og klubben mistede nogle meget aktive medlemmer der flyttede til Dragerup.

Ved kommune sammenlægningen i 2007 ændres havnenes organisation. Havnerådet blev et overordnet strategisk og politisk råd for de 3 havne. For hver havn blev der oprettet et brugerråd hvor alle interessenter har sæde d.v.s grundejerforeninger, forretningsdrivende, husbåde, roklub, bådelaug og sejlkлуб. Brugerrådet har reference til havnerådet med en repræsentant fra hvert brugerråd. Brugerrådet er desværre ikke en besluttende myndighed.

Mit personlige indtryk af brugerrådet er at det er et forum hvor havnen oriente-

rer om nogle men ikke alle af de ting der skal ske på havnen hvorefter brugerne kan komme med indsigelser. I demokratiet hellige navn er brugerne blevet hørt og derefter gør man som det var bestemt inden høringen.

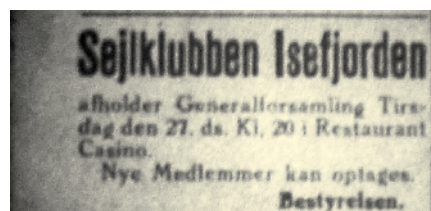
Jeg ønsker hermed sejlkлубben tillykke med de 75 år og håber at der fremover vil være en havn hvor vi kan dyrke det sportslige og sociale fællesskab. En havn hvor service for bådejerne har 1. prioritet. Det er med årene blevet lidt bedre men der er stadig plads til forbedringer.

Kilder: Spygattet medlemsblad for Nykøbing Sjælland Sejlkлуб. Holbæk Amts Venstreblad

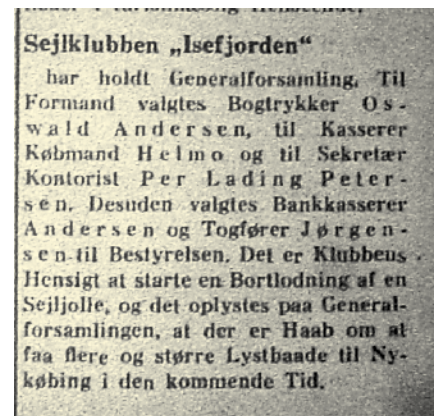
Holbæk Amts Venstreblad 7. juni 1943



Holbæk Amts Venstreblad 26. juli 1943



Holbæk Amts Venstreblad 27. juli 1943



Tidslinie for Nk-S				
	FORMÆND	STÆVNER	MILEPÆLE	ÆRESMEDLEM
2018	Allan Wiingaard	Rangliste OK jolle	75 års jubilæum	
2017	Bjørn Junker Øjvind Christoffersen	NM OK jolle DM Finn jolle		
2016		Rangliste OK jolle		
2015				
2014	Øjvind Christoffersen 2014-2017			
2013	Kjeld Steen			
2012				
2011				
2010	Keld Steen 2010 -2014			
2009	Peer Kløve	Trapez jolle uoff. DM		
2008				
2007			Nyt Masteskur	
2006	Peer Kløve 2006 -2010			Else Petersen
2005	Ernst Mårtensson		Nokken og cafeteria nedrives Gl. masteskur nedrives Nyt Klubhus	
2004		DM Pirat jolle		
2003	Ernst Mårtensson 2003 -2006		60 års jubilæum	
2002	Dion Iversen	DM for IF både	Indskud på 2 x havneleje	
2001				
2000	Dion Iversen 2000-2003		Kran overgår til havn Gl havn nedlægges	
1999	Niels Bendtsen			
1999	Bent Jønck			
1999	Dion Iversen			
1998				
1997		DM for IF både		Tonny Larsen
1996	Dion Iversen 1996-1999			
1995	Per Jensen	DM for Aphrodite 101	Kran overgår til kranlaug	
1994	Per Jensen 1994 -1995			Kamma Jensen (Stadig æresmedlem 2018)
1994	Claus Thostrup			
1993	Claus Thostrup 1993 - 1994			
1993	Villy Jensen		50 års jubilæum	
1992				
1991		DM for Trapez jolle		
1990	Villy Jensen 1990 - 1993	DM for Scan-kap 99		
1989	Frederik Lunn	DM for Europajolle	Tankanlæg nedlægges	
1988	Finn Olsen	DM for LASER jolle	Medlemmer bygger 10 OK joller	
1987	Bjørn Junker	Kl. mesterskab Maxi 77		
1986				
1985			Kontrakt med gl havn udløber	
1984				
1983	Bjørn Junker 1983 -1988		40 års jubilæum	
1982	Bent Plass	Kl. mesterskab LM 22	Luftslanger og kompressor til sikring mod is	
1981	Bent Plass 1981 -1983	NM for SOLING	Isvinter med store rep.på havn	

	FORMÆND	STÆVNER	MILEPÆLE	ÆRESMEDLEM
1980	Vagn Sørensen		Den nye havn indvies Isvinter med store rep.på havn	
1979		DM Nordisk Folkebåd	Isvinter med store rep.på havn	
1978	Vagn Sørensen 1978-1981			
1977	Dion Iversen			
1976	Dion Iversen 1977 -1978 Hans Wiggers		Ramslag Moses indkøbes	
1975		DM Nordisk Folkebåd	10 års lejekontrakt på gl.havn Cafeteria indvies	
1974	Hans Wiggers 1973 - 1976	NM for hold Trapez Speedbådsløb	1. nummer af Spygattet udkommer. Kran tages i brug	Laurits Rasmussen
1973	Kai Evers		Toiletter og bruserum til gæstesejler Masteskur bygges - 2. bro i gl. havn Tankanlæg opsættes	
1972				
1971				
1970		DM for Optimister	1. Bro i gl. havn 70 bådpladser Klubben administrerer havn	
1969		DM for BB		
1968			NOKKEN indvies 25 års jubilæum	
1967		DM for BB		
1966				
1965				
1964				
1963				
1962				
1961				
1960				
1959		Aftenmatch for joller	Der bygges 4 BB joller på aftenskolebasis	
1958	Kai Evers 1958 - 1973			
1957				
1956				
1955				
1954				
1953				
1952	Hans Daugård ?-?			
1951				
1950				
1949				
1948				
1947				
1946				
1945		Første kapsejls	Klubhus i ventesal for dampskibsruuten?	
1944	Robert Larsen 1944-?		Navneskift til Nykøbing Sjælland Sejlklub	
1943	Oswald Andersen		4. juni mødes seks både på fjorden og danner sejlklubben "Isefjorden" Stiftende generalforsamling 26/7 i Casino (Havnekroen)	

Min barndom i

af Erik Johnny Danielsen.

Som jeg husker havnen, hvor jeg meget ofte kom som dreng.

Vi boede i den modsatte ende af byen, så det var ikke på grund af bopælen, at jeg lærte havnen at kende. Årsagen til, at jeg i det hele taget kom på havnen, var, at min far var chauffør for Rudolf, som havde en del busser i Nykøbing og fire motorbåde liggende i Nykøbing havn.

Samtidig var min far en dygtig mekaniker og da tre af hans både havde indenbords motor, så var min far tit på havnen for at justere og reparere motorerne.

Derfor kom jeg ofte med på havnen. Og for en lille knægt som endnu ikke var begyndt i skole var havnen et spændende sted. Det skete også, at jeg kom med på en sejltur. Så for mig var det svært at forestille sig et mere interessant sted at komme med til når lejlighed bød sig.

Det her er jo mange år før den nuværende marina blev anlagt. Dengang var området, hvor marinaen nu befinder sig, byens losseplads. Her tømte skraldevognene byens affald ud. Pladsen var omringet af et højt trådhegn, som skulle forhindre det mest flyvske affald at flyve væk når det var blæsevejr.

På området, hvor de hvide beboelser nu er opført, lå en stor plads, som var omringet af et højt plankeværk og inde bag dette var der koks til byens opvarmning. Her kom kulskibene og lossede sin kokslast. Da koksene ikke længere blev anvendt, forsvandt kulpladsen og den store kornsilolager og kontorbygning blev opført og lå, så der i mange år. Også den er som bekendt fjernet i dag.

Der var altså ingen marina, men der var den gamle havn med kun meget få lystbåde. Et par gamle galeaser, enkelte fiskefartøjer og så mange mindre fiskejoller. Udover kajerne på landsiden var havnen ud mod fjorden beskyttet af en lang smal mole med to gennemløb. Et gennemløb helt ved land og med hejsebro og et gennemløb på midten. Næsten ude for enden af molen, lige før molehovedet, lå badehuset, som tidligere blev benyttet blandt andet af skolen til svømmeundervisning i min faders barndom. Det blev så ikke benyttet mere i min barndom. Langs denne mole lå de små fiskejoller fortøjet. De større fartøjer lå langs landkajerne. Der var ikke slået broer nogen steder, men der lå nogle få både for anker i havnen.

Det her er så også inden rensningsanlæggenes opfindelse. Så dengang var der to udløb til fjorden og begge gik gennem havnen. Det ene udløb kom fra slagteriet ved starten af havnevej. Det andet var byens toiletudløb. Det gav ind imellem nogle ildlugtende og grimt udseende oplevelser når affaldet passerede gennem havnen på sin vej ud i fjorden. Det gav nogle velnærede fede ål, for der var vist en vældig god ålefiskeri i fjorden i mange år.

Af andet jeg kan huske er bygningerne som lå der og som alle i dag er revet ned for at give plads til den moderne verden.

Der lå et lille rødt træskur. Det var vist nok opført som ventesal til passagererne, da der var færgeforbindelse til andre steder i fjorden og også til København. Dette skur blev senere Nykøbing Sjælland Sejlklubs første klubhus.

Ved siden af skuret lå en lille helt firkantet bungalow med en lille have foran. Alt var

omringet af et lavt hvidt stakit og med havelåge foran. Det var i det hus Ellen og Laurits boede. Denne Laurits som mange kan huske og som var klubbens "havnefoged" i mange år. Laurits fortalte mig engang om, hvordan de under krigen generede tyskerne på havneområdet bedst muligt. Allerede dengang boede de i bungalowen, så der har de formentlig boet næsten hele deres liv. Der hænger et billede af Laurits i klubhuset i dag og jeg kan huske, at jeg lavede et diplom til ham i anledning af, at sejlklubben udnævnte ham til æresmedlem.

Tæt ved lå en stor gul og lang bygning. Det blev vist nok kaldt "Liverpool" af en for mig ukendt grund og var oprindeligt opført som saltlager, da der har været udvundet salt her engang. Bygningen var gammel og svær at lave vedligeholdelse på da der var trukket salt ind i murene og derfor var det svært at få kalk eller maling til at blive siddende.

I denne bygning boede havnefogeden. En del af bygningen blev anvendt til opbevaring af hans grej i forbindelse med hans arbejde som havnefoged. Han hed Georg og han var en mand vi børn var meget bange for. Som alle andre børn smed vi også sten ud i havnen og syntes det var sjovt. Det syntes Georg bestemt ikke og jeg husker, at han tog fat i os og ruskede os i armen og sagde, at næste gang han så det, så blev vi sendt ud i havnen for at fiske stenene op igen. Det var noget vi små knægte kunne forstå og muligvis standsede vores stenkasteri.

Bag havnefogedboligen var fogedens lukkede og upassede have og foran denne var en stejleplads og et par fiskeskure til garn og fiskegrej. Videre ind mod byen lå

havnen



*Kajen foran saltlageret.
Foto: Jørn Mikkelsen*

endnu flere fiskehytter og på et tidspunkt opstod en helt lille by af fiskeskure i lighed med "byen" som bådelaugene i dag råder over ved marinaen.

Og så kom pladsen, hvor alle både til vinteren blev trukket på land og henstillet indtil foråret. Læg mærke til udtrykket "trukket på land". Bådene blev ikke hejst op af vandet som i dag, men det var meget mere omstændigt og tidskrævende.

Her lå slæbestedet, som var en større skrånende flade, som gik et stykke ud i vandet til ca. 1.5 til 2 meters dybde og var belagt med togskiner. Fra "dybet" førte skinnerne og til en drejeskive ca. 50 meter oppe i land og fra denne drejeskive lå der togspor i forskellige retninger ud på hele bådpladsen. Det hele var i bedste DSB-stil omend skinnerne lå noget mere ustabilt end godt var til togdrift, men til en bådavn gik det almindeligvis godt.

Udover skinneanlægget bestod materiellet til optagning af både af et lille skur med et elektrisk spil med en lang vire, som i den anden ende var fastgjort til bådavn. Denne vogn var en simpel firkantet jernkonstruktion på ca. 3 x 4 meter og med indstillelige opretstående støtter i hvert hjørne. Det skal da lige nævnes, at vognens fire hjul ikke var originale toghjul, hvor der jo som bekendt kun er en kant på hjulenes inderside, så toget ikke kører af sporene og som gør, at der kan køre gennem skiftespor uden problemer. Bådavnens hjul havde kanter både på inder- og ydersiden, så den ikke faldt af skinnerne, da havnens skinner ikke alle vegne havde lige langt imellem sig. Det betød så også, at der ikke kunne være skiftespor på havnepladsen. Men det virkede med hiv og sving og det skete, at en skinne væltede og vognen faldt af skinnen. Så var det bare donkraften ind under og så få løftet vogn og båd op på skinnerne igen.

Så det var godt, at der ikke var så mange både i havnen dengang som i dag, for så ville havnefogenden aldrig have nået at få alle bådene på land inden vinteren.

Optagningen foregik iøvrigt på den måde, at bådavn kørte ud i vandet. Båden sejlede herefter i mellem de fire opretstående støtter og blev fortøjet. Så blev vognen langsomt trukket op af vandet og båden faldt til hvile på bådavn og støtterne kunne endelig indstilles. Båden blev trukket helt op på drejeskiven og herefter var det håndkraft der blev anvendt. Først til at dreje skiven rundt, så skinnerne passede til det udvalgte spor, og derefter til at skubbe båden hen ad skinnerne til der hvor den skulle stå om vinteren. Så blev båden med donkraft løftet op og klodser lagt under kølen og bådavnens støtter blev erstattet med bukke og så blev bådavn trukket væk under båden. Også en aktivitet

vi knægte havde fornøjelse af at være med til, selvom vi ikke kendte fiskerne/bådejerne. Denne måde at tage både op på virkede ganske udmærket, omend det var tidskrævende. Jeg tænker dog på, at det kun med rimelig sikkerhed kunne lade sig gøre dengang, fordi alle bådene var langkølede derfor var nemme af afbalancere med klodser og bukke. I dag, hvor de fleste sejlbåde har korte finne- eller bulbkøle, havde det været en meget usikker og farlig affære og have krævet masser af hænder og afstøtning under processen for at båden ikke skulle vælte når den skulle af og på bådevognen.

Om foråret var det samme proces bagfra. Når båden så flød fra bådevognen, så blev vognen igen trukket på land og båden skulle ud i havnen. Men det kunne kun ske gennem hejsebroen, som var ved dækholens begyndelse. Hejsebroen - som egentlig kun var en meget smal gangbro - blev hejst med håndkraft og så kunne båden komme ud i havnen og klargøres til sommerens fornøjelser.

Til afslutning af havnens beskrivelse i 1950/1960-erne skal lige med, at der ud over slæbestedet også var 3 steder inde i havnen, hvor kajkanten gik helt ned til vandoverfladen og hvor der var pæn vanddybde helt ind til kajkanten. Disse pladser - eller en slags slæbesteder var de vel også - blev i mine drengear anvendt til at trække mindre joller på land, og fiskerne kunne nemmere bringe fisk, garn og grej fra borde, men jeg tror, at de oprindeligt blev anlagt til, at hestetruckne vogne kunne køres helt ind til skibssiden af de store sejlskibe, som oprindeligt lossede og lastede deres fragter fra og til Nykøbing. To af disse ramper havde en bredde, som passede godt og vel med en hestevogns bredde og den 3. var dobbelt så bred.

Tiden gik og jeg kom i skole, men benyttede fortsat fritiden til at komme med på havnen, hver gang lejlighed bød sig. Rudolf havde vist nok kun en jagtbåden "Mona" og den smukke blanklakerede "Pingvinen" tilbage. Min far arbejdede stadig for Rudolf og skulle passe hans motorer i bådene, så derfor havde jeg

fortsat lejlighed og mulighed til at komme på havnen. Det skal siges, at min far bestemt ikke brød sig om at sejle. Han tog kun med ud af havnen når det var nødvendigt af hensyn til motorerne.

Rudolf købte herefter en ny båd. Båden hed Sunbeam - som betyder solstråle - og var ubetinget havnens eller måske Isefjordens flotteste skib. Den var 16 meter lang og havde været tysk patruljebåd under krigen. Den bar bestemt ikke længere præg af patruljebåd, men i stedet af luxuryyacht. Skroget var hvidt og var et smukt slankt skrog med meget udfaldende og svunget stævn. Overbygningen var blanklakeret mahogni og al aptering var ligeledes i blank mahogni udført i en kvalitet, som jeg tror man sjældent ser i dag. Båden fik pålagt et massivt teakdæk og bådens to motorer blev taget ud og erstattet af en stor voldsom Volvo-maskine.

Det var naturligvis også min far som skulle passe motoren i denne båd, hvilket fortsat gav mig mulighed for at komme på havnen og vandet. At komme med ud og sejle med dette flotte skib så ofte som muligt var pragtfuldt for en stor knægt som mig og gjorde bestemt ikke min lyst til at komme med på havnen mindre.

Dette store skib kunne naturligvis ikke tages op af vandet på Nykøbing havns bestående bådevogn, som var alt for lille og svag. Så Rudolf fik bygget en solid bådevogn, særligt til Sunbeam. Jeg ved ikke hvorfor, men båden blev taget på land i Rørvig, på Odden og senere i Nykøbing.

I Rørvig havn, som vi jo alle kender, blev bådevognen kørt ud midt i havnen ved siden af færgelejet. Båden blev sejlet ind i vognen og så skulle der trækkes på land. Det foregik ved både det gamle spil, som endnu står på havnen ved færgens opmarchbåse og så ved hjælp af en af hans busser, som havde monteret anhængertræk. Da båden var oppe af vandet blev den trukket bag efter bussen hjem til Nykøbing, hvor den blev vinteropbevaret oppe på en grund på Vesterbro, hvor der dengang kun var langt græs og var

en god legeplads. I dag er der en "gul" tankstation.

Et år - muligvis flere år i træk husker jeg ikke - blev båden taget op på havnen på Odden. Her var god bedding da man var vant til at tage store fiskefartøjer på land. På denne bedding kunne den særligt fremstillede bådevogn anvendes til at tage båden og i igen til foråret. Vinteropbevaringen foregik dog som nævnt ovenfor, så fra Odden blev båden trukket bagefter bussen hjem til Nykøbing. Dette var før Kirkeåsvejens tid, så der var en grim bakke ved Åsløkke, som de dengang ikke særligt kraftige busser havde store vanskeligheder med at komme op af.

De sidste/forannævnte linier med bådoptagning i Rørvig og Odden havne har så ikke noget med min tid på havnen i Nykøbing at gøre, men jeg syntes altså at det skulle med, som lidt historie om, hvad man kunne og gjorde engang. Det gik vist ikke i dag.

Jeg mener også, at båden ved anvendelse af den særlige bådevogn, blev trukket på land i Nykøbing en enkelt gang. Det gik ikke så godt. Viren sprang og kom fejende hen over græsset, som kniven på en slåmaskine. Heldigvis stod ikke nogen i vejen, for ellers kunne de meget let have fået afkortet begge ben. Rudolf byggede et hus i gasbeton og med fast tag på havnen til at vinteropbevare Sunbeam i. Et stykke tid efter døde Rudolf. Det nybyggede bådehus blev solgt til opbevaring af områdets civilforsvars materiel.

Sunbeam blev solgt og senere blev den anvendt til af smugle cigaretter fra Tyhskland. Smugleren hed Ricardo og efter sigende skulle båden været blevet sænket ved Borholm på et tidspunkt, hvor tolderne havde kig på dem. Denne viden fik vi nogle år efter, da politiet dukkede op og spurgte om vi kendte noget til båden og de åbenbart ikke havde fanget Ricardo.

Herefter begynder min tid i sejlkлубben, men sejlkлубbens historie er vist beskrevet andet sted.



De to første billeder er fra dengang vi var gået i gang med at istandsætte Nokken til at blive et klubhus. Jørn, Anders og jeg var knægte og jollesejlere dengang og syntes det var spændende at deltage i istandsættelsen. Foto: Jørn Mikkelsen



Billedet er Jørns BB-jolle på jollepladsen ved det gamle slæbested. Og næste billede er også fra jollepladsen, hvor man forrest ser min BB-jolle og bagved den er Jørns jolle. De to næste kan jeg ikke huske med sikkerhed, men muligvis var det Villy og Hemmings joller. Det var ikke Evers' jolle, for den var sortmalet og Kristian havde en blanklakeret jolle. Foto: Jørn Mikkelsen



To billeder fra havnen af "Flådens" Kaj's 6-meter R-båd. Foto: Jørn Mikkelsen

Og så lige den berømte historie om generalforsamlingen i ”de gode gamle dage”.

af Erik Johnny Danielsen.

Vi er her ca. midt i 1960-erne og jeg var ungt medlem i sejlklubben, som kun havde få medlemmer dengang. Det førømtalte røde træskur - den tidligere ventesal - var vores klubhus. Slagtermester Kaj Evers var klubbens formand. Jeg tror nu også, at han var formand for de udvalg klubben havde, hvis man da i det hele taget kan tale om udvalg. Jeg tror faktisk, at bestyrelsen kun bestod af ham, for det var ham som bestemte alting. Evers havde en kone som hed Varna og de havde en lille hvid puddel-hund, som hed Prik. De havde ingen børn, så Prik var deres elskede barn.

Især husker jeg en generalforsamling i det lille hus. Det regnede og huset var fuldt af medlemmer, selv om det nu ikke sagde så meget. Taget var ikke helt tæt og det dryppede da også ned et par steder, så man ikke skulle sidde der. Udvalget af stole og bænke var meget beskedent, men på husets eneste lænestol lå Prik. Og ve den formastelige, som vovede at sige noget om, at der skulle hunden ikke ligge og optage plads. Selve generalforsamlingen var hurtigt klar. En kort beretning. Herefter fremviste Evers en cigarkasse, hvor der lå lidt sedler og mønter. Da alle kunne se,

at der var penge i kassen blev der klappet og så var regnskabet godkendt. Enkelt og overskueligt uden forvirrende bilag. Herefter over til spisningen. Da Evers var slagtermester henne på det store slagteri havde han altid en masse røde pølser med sammen med nogle brød, sennep og ketchup og så gik vi til den. Pølserne blev kogt på en primus på et lille bord henne under vinduet. Det var i virkeligheden nok pølserne der var den reelle årsag til, at fremmødet var så stort som det var.

Havnen 1968. Fotograf ukendt



TILLYKKE TIL NYKØBING SJ. SEJLKLUB

rosendahls

STENHUSVEJ 7 · 4300 HOLBÆK · 59 43 20 39



FØLG OS PÅ FACEBOOK!

Tak særlig tak til Frederik Lunn og Erik Johnny Danielsen for artikler til denne jubilæumsfolder, også tak til Bjørn Junker, og Jørn Mikkelsen. Forside billede er lavet frit efter Georg Strømsholt's logo fra 50 års jubilæet.