

Kompasset

- medlemsbladet for Roskilde Sejlklub

I dette nummer kan du læse om:

- Jens Kost - der med en flot donation har finansieret Bølgepladsen og en J80 båd til klubben!
- Chillil som bundmaling
- Kajakafdelingen
- Nikolai Borch der er på sejlerlandsholdt



Kompasset er medlemsblad for Roskilde Sejlklub og udkommer med varierende mellemrum i et elektronisk oplag og et begrænset antal i tryk, som kan ses og hentes i klubhuset.

Ansvarshavende redaktør Normann Sloth, redaktør Sven Scharling. Stillingerne som redaktionssekretær og journalister er indtil videre ubesatte. Lay-out Normann Sloth, men ny lay-out'er søges.

Der er stadig historier derude, der venter på at blive fortalt, og der er særprægede og enestående personligheder i vores kreds, ja sågar personer, der prøver at være helt almindelige, hvis bedrifter og indsats det vil være på sin plads at brede ud til os alle. Vi har en del til fælles, nemlig vores interesse for vandet og vores fjord, og netop ens interesse er jo det, det er sjovest at læse om. PS Meld dig meget gerne frivilligt som medlem af redaktionen, ordblindhed ingen hindring – henvend dig gerne til redaktør Sven Scharling, 40303729



Roskilde Sejlklub bestyrelse:

Formand & Kapsejlads	Normann Sloth
Næstformand & Junior	Birgitte Larsen
Kajak	Ralph Koch
Kasserer	Nelly D. Bachmann
Webredaktør & Brobestyrer	Preben Gregersen
Match Race & sekretær	Annette Rossing
Kompasset	Sven Scharling
Sejlskole og Kapsejlads	Terkel Christensen
Hjemmeside	www.rosejl.dk

”Vi elsker den her fjord”

Jens Kost, sejlklubbens store mæcen, om et langt sejlerliv

Af Sven Scharling

”Jens Kost er mit øgenavn, for jeg hedder jo Jens Kofoed. Jeg fik tilnavnet, da jeg engang i 1969 i bi-devind lige skulle knibe mig op forbi den røde kost vest for Elleore. Jeg havde lært den teknik at vinde højde ved et øjeblik at gå for højt på opskuddet for så at falde og vinde fart og så gentage manøvreren. Jeg nåede lige akkurat at krybe forbi kosten, men bagefter var der en lang rød streg langs siden af båden. Inger, min kone, sagde bare: ’Det der mærke, det skal blive ved med at være der, så alle kan se, hvor kvajet du har været.’ Derefter hang den røde streg på båden og øgenavnet på mig, og jeg har taget det til mig.

Egentlig var det undtagelsen, at jeg styrede, for det var Ingers tjans. Hun sagde nemlig, at hun havde lært at sejle af Børge Børresen, så den bedste arbejdsdeling var, at jeg tog mig af skøderne, for jeg havde kræfterne. Inger kom fra Vejle, og det var helt korrekt det med Børge Børresen, som var en god bekendt af hende.”



Jens Kofoed bor med fantastisk udsigt over fjorden og følger flittigt med i sejlklubbens aktiviteter bl.a. om onsdagen når der sejles kapsejlads

Medgang og modgang

Jens Kost har oplevet stor medgang og stor modgang i livet. Til medgangen hører ubetinget hans hustru, Inger, som døde for to år siden, og ”var en ret så frisk pige, en dygtig sejler og en stærk karakter”.



Inger ved roret

Huset i Roskilde stod i Ingers navn bl.a. fordi Jens havde en ide om en gang at blive selvstændig, så ved senere uenigheder mellem de to kunne Inger med et glimt i øjet godt finde på at sige: ”Husk hvem der står på skødet!”



Inger

Til medgangen hører, at hans evner og liv har formet sig sådan, at han nu står med en betydelig formue og har haft råd til at dyrke sin og Ingers passion for sejlerlivet. Det skal også bemærkes, at Jens altid har arbejdet meget. Jens er en meget beskeden mand, men det fremgår alligevel indirekte, at han må have været en meget innovativ og også afholdt direktør. Han er født i 1933 og er således i dag 88

år. Som navnet Koføed antyder, er han fra Bornholm, hvor faderen var skoleleder. Under besættelsen var faderen en af en håndfuld modstandsfolk på øen, der også var engelske agenter, hvad der var en af grundene til at familien i 1945 fortrak fra øen, der var blevet besat af russerne. Bornholmerne var dengang ifølge Jens overbevist om, at øen ville forblive bag jerntæppet.

Jens læste til ingeniør og blev ansat på et stort slagteri i Kolding med særligt speciale i tidsstudier og metodeudvikling. Et par år efter blev han som blot 29årig teknisk direktør på DAK, konserverfabrikken i Roskilde med 400 mand under sig.

Modgangen, som Jens og Inger har oplevet, er uhyggelig hård. Deres eneste barn, Ole, var læge i Kolding, da han omkom som 30 årig i 1986, hvor han fløj ind i en højspændingsledning med sin drageflyver, en ulykke som mange mennesker husker.

Ole

Ole fik sin første båd som 9 årig, en optimistjolle, bygget af Børge Børresen, og slægtede straks de temmelig sejler-tossedede forældre på. Når han kom hjem fra skole smed han skoletasken, tog redningsvesten på og hoppede ud i jollen, der lå ud for huset ved familiens egen bro på Frederiksborgvej. Man sagde om hans klasse på Skt. Jørgens skole, ”at pigerne de får lektier for, men drengene de sejler.” Lektielæsningen syntes i hvert fald ikke at trykke ham. Jens og Inger fik hans jolle flyttet over til sejlerklubben, så han kunne være samme med de andre børn. Men optimistjollen var for tungt og solidt bygget, så han konkurrerede mest om sidste pladsen. Det måtte der laves om på, mente Inger, så med en ny og let jolle produceret af Bøgemose blev det til førstepladser.



Inger og Jens søn Ole der omkom i tragisk ulykke

Den jolle kostede 1075 kr.. Senere skiftede Ole til flipperjolle og siden til Hobiecat. Det blev også til windsurfing og naturligvis en superlet isbåd, for det måtte gerne gå stærkt. Hans sidste båd var en folkebåd, som Inger og Jens forærede ham, da han fik tilbudt en havneplads. Han tog den med, da han flyttede til Kolding til en stilling som læge. Da Inger og Jens senere begyndte at overveje at donere penge

til værdige formål, var Ingers første indskydelse, med tanken på Oles sejlerstart, at sejlklubbens optimistjoller skulle tilgodeses.

Alle bådene

Der er styr på tingene, når Jens skal beskrive sit sejlerliv, så han finder et excell ark frem med bådtyper, årstal, købspris og salgspris. Han har haft i alt 14 forskellige både. Det er mange, men en del af forklaringen er, at han har haft for vane først at købe en brugt båd af den type, han har udset sig, for at se, om den lever op til forventningerne, for derefter at sælge den og købe en splinter ny af slagsen. For som han siger, så kan man sælge en brugt båd uden tab, hvorimod en helt ny har en stor afskrivning de første år. Metoden skyldtes også Inger, der havde et gudbenådet handelstalent, og typisk sagde: ”Jeg spørger ikke om prisen, jeg spørger om, hvad jeg skal give.” Den første båd, Jens drømte om, var en folkebåd, men den var så dyr, at han ikke havde råd til at anskaffe den som nybagt ingeniør. Prisen var 15.000 kr. det samme som en folkevogn. Prisen var næsten en årsindkomst, for hans månedsløn var dengang d 1633 kr.. Så den første båd han købte, efter han i 1964 flyttede til Roskilde var en speedbåd, så familien kunne stå på vandski. Sejlklubben havde den gang ikke nogen følgebåd til fx optimisterne, så her var speedbåden praktisk, og da der også den gang var en ordning med refusion af en del af benzinudgiften ved medlemskab af en sejlklub blev Jens og Inger medlemmer. ”Inger, vi er trætte af den der speedbåd. Smid den ud på Øresund og få dig en or-



dentlig sejlbåd, sagde Erik Christensen, en af vores bedste sejlere og formand for sejlklubben,” beretter Jens. Så de købte en sejlbåd i 1968, en Hurley 22. Herefter fulgte de følgende år en LA Krydser, et par Great Danes, et par Ballader, en LM 30, og fire Halberg Rassy'er. Den aller sidste var en HR 95, en slags fiskekutter med sejl, som Jens beskriver den. Den solgte han for 10 år siden. Apropos priser i svundne tider, så har Jens gemt en faktura fra Roskilde Bådeværft, hvoraf det fremgår, at timelønnen for en svend i 1971 var 28 kr. og 14 kr. for en lærling. Jens har bemærkninger om hver af bådene: ”Balladen var et godt skib, der var rigtig god i hårdt vejr.” ”Halberg Rassy 312 var lige sådan, som en tursejler skulle se ud. Den var smuk, den sejlede godt og den havde en tre-cylindret motor, en finnekøl og en rorpind. Den lagde sig lige lovlig hurtigt, så man skulle rebe tidligt,” siger han fx.

Kapsejladser

Til kapsejladserne var der som regel omkring 50 både, og der var kapsejladstirsdag og onsdag, om tirsdagen for klassebåde. Så var der Sjælland Rundt osv. Lynæs Stævnet, der foregik i den ydre bredning i Isefjorden, var tillige en folkelig begivenhed med marked og ofte til slut håndgemæng. Der var også grillfest. ”Vi drak en øl eller tre og ved midnat rejste alle Roskildesejlerne sig op og sang klubsangen: ”Vi Roskildesejlere elsker vor fjord, vi elsker vor båd og vor pige osv.” Derved markerede vi, at vi var en stærk forening. For alle de andre klubber havde ikke en sådan sang,” beretter Jens. Der var også en kapsejladstirsdag rundt om Oddens Fyrskib fra Lynæs og flere andre. Man sejlede til tider i ret hårdt vejr. Han husker en gang, hvor Ballade klubben aflyste en kapsejladstirsdag pga for hård vind. ”Men vi sejlede kapsejladstirsdagen Hesselø Rundt.” ”Vi var altid med i Sjælland rundt, Hesselø rundt og Isefjordkredsens kapsejladser plus de lokale kapsejladser.”

Et sejlerliv

Når Jens ser tilbage på sit sejlerliv, synes han, at meget har forandret sig. Helt grundlæggende var, at når man havde en båd, så sejlede man også i den. Han undrer sig over, hvor mange både, der i dag på en dejlig sommerdag ligger stille inde i havnen. ”Er det et prestigespørgsmål?” spørger han. ”Den gang var der ikke en eneste båd i havnen i weekenderne. Vi sejlede simpelthen mere. I begyndelsen sejlede vi i hvert fald mindst 3-4 gange om ugen,” fortæller han, og ”Inger elskede at sejle”. Og stort set alle weekender. Weekendturene gik naturligvis ofte til Kattinge Vig, ”der for os var et paradys på jord,” hvor



Jens og Inger emd deres Halberg Rassy ”Strej”

man lå for anker ”mellem skovene”. Han husker en gang i 1968, hvor 7-8 både lå i Selsø Møllekrog og skulle hjem i blikstille. Men kun to havde en motor. Jens havde en 6 HK Mercury i sin Hurley 22, en luksus dengang. (Jens var også den første i klubben, der fik VHF, gummiåb og rullefok. VHF'en anskaffede Jens bl.a., så hans arbejde altid ville kunne komme i kontakt med ham.) Så tog man 2-3 både på slæb hjemad. Men, når man sejlede kapsejlad, havde man naturligvis ikke motoren med om bord af vægthensyn. Nogle gange spiste weekendsejlerne fælles søndagsaftensmad henne i sejlklubben, hvor restauratøren havde forberedt mad til de hjemvendte, så de ikke skulle til at lave aftensmad, når de kom sent hjem. Det var dengang klubben ejede Havnekroen. Senere hen, efter Jens ret tidligt som 60årig var gået på pension, blev han og Inger ude mellem skovene og nød stilheden og så dyrene komme frem i skumringen. ”Vi var tursejlere,” siger Jens. Efter pensioneringen var de som regel på sommertur hele fem uger. Den længste tur var ni uger gennem Götakanalen. Men ellers, mens Jens arbejdede, var det begrænset til 14 dage. Det hændte, at han måtte tage et smut hjem fx fra Ærøskøbing til DAK og se til byggearbejder, som altid foregik i sommerferien. ”Ærøskøbing var ubetinget min favorithavn,” beretter Jens. ”Der var hyggeligt, og den eneste havn på turen, hvor der var varmt bad.”



”En særlig festlig tur var i 1969, jeg havde købt min splinter ny LA krydser, som skulle sejles hjem fra Guldborg værft. Vi havde haft en rigtig god middag med sælgerne og drukket bajere til den lyse morgen. Der var rimelig frisk vind og nær Bøgestrømmen gik vi til købmanden for at proviantere, herunder mere øl. Købmanden siger så: Er der andet I har brug for? Hvad skulle det da være? Ja, fx sodavand. Nej, det er der ingen grund til, vi havde fire, da vi startede, og dem har vi da endnu!”

Klubliv

”Der var et fantastisk klubliv,” siger Jens. Dels spiste man ofte sammen henne i klubben, hver anden ons-

dag havde restauratøren fx lavet en særlig middag, dels var der en hel del fælles aktiviteter som fx sangaftener sammen med Visens Venner. ”Man kunne købe en stol til klubben. Så fik man en messingplade med sit navn på stolen, og det var god skik, at man fik lov at sidde på netop ens egen stol.” ”Den første standnedhaling, jeg var til, foregik på Prindsen. Damerne var i lange kjoler og mændene i blæser og slips. Til 75års festen var jeg toastmaster, men da vi skulle afsynge klubsangen kendte orkesteret den ikke. De kunne heller ikke noder. Så satte Kaj, Lise Nørgaards bror, sig til flyglet og jeg sang for.” Et eksempel på den stærke klubkultur var dannelsen af klubbens egen forsikringsforening. Det skyldtes indførelsen af bådskat, som betaltes via forsikringen. ”Det første år havde vi et totalforlis, men det klarede forsikringen fint,” tilføjer Jens. Jens har aldrig været medlem af bestyrelsen i klubben, men var fast dirigent ved generalforsamlingerne og med i mange udvalg.

Bådflugtninge

Der er et emne, der engagerer Jens i særlig grad. Det var den gang Havneselskabet overtog havnen og størsteparten, nærmere betegnet 80 ud af 110, af dem, der havde en havneplads, og som var medlem af lejerforeningen, forlod havnen i vrede. Havnelejen ville blive sat meget kraftigt op, og Jens oplevede behandlingen som en uretfærdighed, han ikke helt er kommet over. De 80 kaldte sig bådflugtninge, og flere søgte til Veddelev havn og sejlklub eller andre havne. Og ”fik asyl”, som Jens udtrykker det. ”Vi meldte os også ud af sejlklubben, for de støttede os ikke,” siger Jens, der mener, at en stor del af sejlklubbens dna og aktive sejlerkultur dermed forsvandt ”og led et banesår”. Bl.a. synes han, at det er en stor fejl, at man ikke behøver at være medlem af sejlklubben, når man anskaffer sig en havneplads. Jens foreslår, at Kompasset i en senere artikel dykker ned i emnet, ”Kampen om havnen,” for det er tydeligt, at der her er masser af interessant stof og erindringer, som Jens gerne vil øse af. Af ganske interessante aspekter er fx, at der i tidligere havneudvidelser også var en social agenda, nemlig hvor brede havnepladserne skulle være og dermed, hvor store både, der skulle gøres plads til. Men det kan godt være, at artiklen for at blive afbalanceret også skal høre modparterne. Jens fortæller i øvrigt, at han de første par år med Hurley'en lå for svaj ud for, hvor museet nu ligger. Da havnen blev bygget var der fortsat mange svajliggere i Kællingehaven, og mange af dem ville ikke have en havneplads, ”for med den pris kunne man jo købe en hel kasse øl om ugen,” så det var faktisk svært at få udlejet alle 110 pladser.

En stor donation til Roskilde Sejlklub

Men på trods af denne konflikt siger Jens i dag, at "tiden læger alle sår, og der er kommet en ny generation, som ikke skal hænge på de gamle modsætninger." Han har stor tillid til sejlklubbens ledelse og formand, og han håber, at hans donationer til klubben kan være med til at genskabe noget af fordums storhed mht klubliv og sejlerkultur for, som han siger: "Vi elsker den her fjord."



Stor glæde med sejls i J80



Der er fuld aktivitet for at gøre Bølgepladsen færdig

Stærke sager... II

af Ib Petersen, Roskilde Sejlklub



I april-nummeret af kompasset skrev jeg et resume af en artikel fra Ingeniøren om tilsætning af chili til bundmalingen for at hæmme begroning og bekæmpe rurer.

Det aktive stof i chili, capsaicin, menes at have antibakterielle egenskaber der gør det velegnet til brug i bundmaling.

Der er dog delte meninger om virkningen af capsaicin. I USA sælges et økovenligt alternativ til den traditionelle kobberbaserede bundmaling under navnet Barnacle Stop (stop rurer), mens Hempel, der også tidligere har testet chili i malinger, ikke kunne finde evidens for at det virker.

Derfor besluttede jeg mig for at teste det på min egen Marieholm 26, som sidste år var slemt begroet af rurer.

Jeg inddelte bunden i forskellige zoner, hvoraf nogle fik maling med chili, andre uden chili.

Bundmalingen var den almindelige selvpolerende fra Biltema og chilien var extra hot chili powder fra den

Kinesiske købmand. Doseringen var 100 g chilipulver til 1 dåse (3/4 l) maling.

Resultatet af testen var ikke helt entydig. Nær vandlinien var virkningen meget tydelig som det fremgår af billedet (fra skillelinien mellem



chili og ikke-chili på styrbord side). Her ser man at rurerne nærmest hober sig op i flere lag, der hvor der ikke er brugt chili, mens der er meget færre på chili-siden. Der var også mindre algebegroning på chilisiden. Længere nede var der betydeligt færre rurer uanset om der var brugt chili i malingen eller ej.

Helt for og agter var der mange rurer et stykke nede og kun marginal forskel på områder med eller uden chili.

Konklusion:

Den chiliholdte bundmaling havde helt klart sin virkning nær ved vandlinien, mens virkningen længere nede på kølen var mere tvivlsom.

Næste år påtænker jeg at fortsætte eksperimenterne og forsøge mig med andre (stærkere) chilityper og en anden dosering.

Kajakafdelingen

Af Ralph Koch

For en del år siden var der et par sejlere der fandt ud af at der var noget der hed havkajak. Det var noget ganske andet end at sætte sejl op, der skulle søreme bruges kræfter hvis man ville fremad.

Det var kun et par stykker til at starte med, men det tog hurtigt fart og snart kom der stativer op foran klubben og her lå de så i alle mulige farver og faconer, men de var alle havkajakker.

En kajak er vel en kajak vil mange nok mene, men



Kajakpakning

det er ikke sådan ligetil. Grønlænderne og aleuterne har brugt dem i mange hundrede år til fangst og de lavede dem jo selv af trælistor og skind og surrede det hele sammen til en båd som blev brugt på havet.

En en gang i forrige århundrede var der så nogle europæere der kunne se dem som et sportsfartøj og kapkajakken var hermed skabt. Senere kom turkajakkerne der kunne have oppakning inde i skroget og først langt senere i 70'erne startede nogle englændere med at eksperimentere med havkajakker. Det er de sidste vi beskæftiger os med her i Roskilde Sejlklub kajakafdeling.

Som med al anden sport er der jo en del udstyr man



Lars Kosterøerne tur

skal være kendt med for at få en god oplevelse, men i vores klub kan man starte billigt med at låne klubbens kajakker og kun nøjes med egen beklædning, mens andre er gået all in med egen kajak og tørdragt mm. Det er jo kun hvad man selv har lyst til der driver en hen mod mere udstyr.

Og hvad laver vi så, jo vi ror og ror og ser det hele i vandperspektiv. Vi kommer tæt på naturen, kan se goplerne og tangen og stenene og fiskene da vi kun behøver 1/2 meter vand under skroget. Og vi kan



iøvrigt gå i land hvor som helst hvis der ikke lige er ynglesæson for fuglene eller hvis der er en lodret klippevæg.

Hverdags turene hvor vi ofte ror ind i

Kattinge Vig og ringøen rundt er jo lige et par timers dejligt tidsfordriv og hygge med kajak kammarterne, og det giver lige den gode basis træning der er nødvendig til de længere ture. Selvom det bliver gentaget igen og igen er det altid en dejlig natur og altid noget at snakke om.

Når vi har fået nok af Roskilde fjord for en stund tager vi jo på tur rundt i landet eller til Sverige. Vi pakker teltet, soveposen, stormkøkkenet, tøj, mad og en masse vand i ofte flere store blå poser fra en Svensk møbelfirma og det morsomme er når vi hver gang står og tvivler på om det kan komme ned i kajakken og hvad der evt. må efterlades af uundværlige ting. Men det kan jo være der - det skal bare pakkes ordentligt og vupti så er de store poser tomte for grej og så er det ellers afsted.

Vi har roet det sydfynske øhav tyndt på et utal af pinseture og smålandhavet har vi også frekventeret, Avnø Gavnø og sæler har vi hilst på. Møn er blevet rundet. Isefjorden, Lammefjorden og Orø. Blekinge skærgård, Misterhult, Vestskærgården og Koster øerne.

På de længere ture kan man hurtigt mærke om grundformen er i orden, men det gælder jo ikke om at komme først, tværtimod gælder det om at opleve mest på turen.

Sikkerheden skal jo være i orden så hvert år tager vi i svømmehallen med en håndfuld kajakker og træner redningsøvelser og derefter fri leg med rul og andet spas. Det er jo vigtigt at man ikke er bange for at

kæntre og kan stole på at dem man ror sammen med kan hjælpe hvis der skulle ske noget. Og samtidig er fortrolig med kajakken og kender dens grænser eller nærmere ens egne grænser. Inden vi tager afsted på tur skal vi selvfølgelig i vandet og øve redninger og reddes af de andre der skal med. Heldigvis sker det sjældent at nogen kæntrer på en tur og det selv i store bølger.

Når vi har været ude at ro hele sommeren foråret og efteråret, kan vi jo mødes og snakke om alle de



oplevelser vi har fået undervejs. Og det er jo ikke så lidt der kan blive snakket og hygget, men sådan er det jo når man er blevet gode kammarater eller venner gennem mange år.

PS. Billederne er fra en tur til Kosterøerne i sommeren 2019

Praktiske oplysninger:

Det koster pt. 700Kr/år at være med i klub kajak ordningen og stativplads 400kr/år. Hvis man er interesseret kan man altid henvende sig til kajakudvalget.



Teltning Kosterøerne tur



Talentudvikling

En af Roskildes unge sejlere, Nikolaj Borch, har i år modtaget 20.000 kr. fra Roskilde Kommunes talentudviklingspulje og de er bl.a. brugt på at deltage i de netop afsluttede verdensmesterskaber i Laser jolle i Barcelona

Af Sven Scharling

Nikolaj har tidligere i år gjort sig bemærket ved at være med til at vinde DM i klubhold, hvor syv unge sejlere fra Roskilde Sejlklub i løbet af fire stævner hev DM pokalen hjem til Roskilde Sejlklub. Nikolaj er også en kendt skikkelse blandt Roskildes unge sejlere, som han har været træner for.

Engagementet og interessen er ikke kommet ud af den blå luft. Storebror Jeppe er nr. 11 på verdensranglisten i matchrace og farmand Niels Henrik har et antal verdensmesterskaber i H båd. Mor Birgitte sidder i sejlklubbens bestyrelse med ansvar for juniorområdet, og man kan forestille sig, at hun også har en finger med i spillet m.h.t. at administrere familiens sejlerindsats. Nikolajs farfar og farmor var også sejlere. Det var m.a.o. ikke overraskende, at lille Nikolaj som 6årig blev sat ud i en optimistjolle med



far i gummibåd ved siden af. Det var solskin og 3m i sekundet erindrer Nikolaj. Han var allerede rimeligt søstærk og havde siddet ved roret i H båden, så det var ingen sag. Det næste var en 29'er, som er en lillebror til 49'eren, den kendte OLbåd med trapetz. Og for et par år siden skiftede Nikolaj til laserjollen. "Man skal være mere perfektionistisk for at komme i

eliten i en laser end i en 29'er, og detaljeringsgraden er langt større. Derfor kræver det mange flere timer på vandet at bliver verdensklasse i en laser," siger Nikolaj. Og sammenlignet med fx svømmesport, der i højere grad er et spørgsmål om fysik og teknik, er der mange andre parametre med inde i jollesejladsen, vurderer Nikolaj. "Man skal konstant justere i skøde og ror for bølger og vind. Det gælder om at få jollen til at accelerere og efter en del timer begynder man at få en fornemmelse for, hvad der giver fart."

Barcelona

Nu som en 20årig og allerede temmelig garvet sejler er Nikolaj så nået frem til deltagelse i verdensmesterskabet i laserjolle. Det startede med, at han sammen med en af de andre på det danske fem-mands hold kørte en trailer med en gummibåd og de fem laserjoller dvs den ene jolle på taget ned til Barcelona på 30 timer. Der var 130 deltagere, en hel del af dem meget garvede lasersejlere og de seks dages VM debut er Nikolaj ikke helt tilfreds med og han endte et eller andet sted i nederste ende. Men det var også forhold, der ikke lignede noget, han havde prøvet før. 4-5 m høje dønninger, blæsevejr og strøm den modsatte vej af vinden. Når man var nede i en bølge-

dal kunne man ikke se en eneste af konkurrenterne, forklarer Nikolaj, (se link med video) der snarere end at have tabt modet har fået skærpet appetitten på at begå sig i det hårde selskab blandt verdens bedste. Det er nok det, der kendetegner en rigtig konkurrencejoler. (Det ved vi onsdagskapsejlere). Så fremover skal Nikolaj have trænet i hård vind, høje bølger og stærk strøm.

Fysikken

Det har også noget at gøre med, hvor stor og tung man er, når det blæser, beretter Nikolaj. "Den ideelle vægt er 84 kg, og jeg vejer 81 kg. Jeg er 188 cm, og højde er en fordel. Så på en del måder er min kropsbygning ok. Men konditionen er lige nu ikke helt optimal, for jeg har skullet tage utroligt meget vægt på det sidste halvandet år. For to år siden vejede jeg 70 kg. Så jeg har ikke skullet forbrænde unødvendige kalorier. Jeg er sikkert dyr at have på kost, det vil mine forældre nok sige. Men nu er jeg virkelig opsat på at træne. I oktober i år brugte jeg 46½ time på vandet. Så der har jeg nok givet den pænt med gas. Man får også lidt erfaring og viden om, hvor ens fysiske grænser ligger, hvor meget jeg skal spise, hvor meget salt og at undgå at bliver syg og fx at vide, om





jeg har trænet for meget. Jeg skal til Portugal på træningslejr sammen med de fire andre på holdet og udover en masse sejlads bl.a. cykling, fordi vi skal bruge rigtig meget lårstyrke. Vi skal være der i 14 dage og hjem i 14 dage i alt tre ture derned i løbet af vinteren. Derefter kommer konkurrencesæsonen igen og deltagelse i stævner.” Fem mands holdet hviler ikke på laurbærrerne. ”Jeg skal testes på torsdag fysisk med bl.a. en hængetest, en test i en romaskine, og test i smidighed og styrke med nogle squats (knæbøjninger) med 100 kg vægt på ryggen,” fortæller Nikolaj. ”Når jeg træner, så er det som regel i Århus. Når jeg er hjemme i Roskilde, træner jeg i Hellerup. Men jollen ligger som regel i Aarhus. Det er der, jeg træner mest. De fire andre på holdet er flyttet til Århus. De læser forskellige ting sideløbende med træningen.”

Udtagelsen

Men hvordan havner man på dette fem mandshold? spørger interviewer, for det fremgår tydeligt, at Dansk Sejlunion satser stort på disse fem friske fyre. Team Danmark fordeler midlerne, og de skæver til medaljehancerne til næste OL. Dansk sejlsport er jo den sport i Danmark, der har taget flest OL medaljer. ”Vi fem blev udtaget, fordi vi har vist en masse vilje og demonstreret talent for det. Vi har været i miljøet og nogle trænere har set os træne og set, at vi har en vilje til det. Jeg blev i 2019 efter et halvt år i en laser udtaget til at repræsentere Danmark i ungdoms VM i Polen. Det gik heller ikke så godt, og at tage til VM efter et halvt år i en båd går nok ikke.” ”At komme med til OL i Paris i 2024 er naturligvis en drøm, men min motivation er nu også bare, at jeg synes, det er sjovt,” siger Nikolaj. ”Vi fem er jo opmærksomme på, at vi både er venner og konkurrenter. Lige nu bor

vi sammen, træner sammen og spiser sammen om aftenen. Der er et virkelig godt kammeratskab, og vi kan godt lide hinanden og hygger os sammen. Dansk Sejlunion kalder det den danske model, at vi hjælper hinanden, men at der til sidst, dvs i 2023, kun bliver udtaget én til at deltage i OL 2024.” ”Det er først nu i år, jeg er begyndt at træne så meget. Vi har lige fået ny træner, der kører det her professionelle show med os. Han er oprindeligt fra New Zealand, er meget nede på jorden, har trænet til flere VM medaljer og kender alle de største stjerner.”

På baggrund af Nikolajs indsats og engagement er det ikke så underligt, at Roskildes Talentudviklingspulje har støttet ham. Om baggrunden herfor siger Nikolaj, at ”jeg modtog støtten, fordi jeg sejler en olympisk bådklasse og flere gange har vist, at jeg er med i kampen om deltagelse ved OL. Jeg sejler op til syv internationale stævner om året, og det pynter ikke ligefrem i pengepungen. Jeg er yderst taknemmelig for støtten, da det betyder, at jeg kan blive ved med at gøre det, jeg elsker - nemlig at sejle kapsejlads.”

Fremtiden

Nikolaj har lige sluttet i gymnasiet på bioteknologi linjen på Roskilde Katedralskole. ”Men det var ikke noget målrettet, det var bare spændende,” siger han. Nu har han sabbatår og har ikke helt bestemt sig for, hvad han skal uddanne sig til. Måske bliver det fysioterapeut eller kiropraktor. Det er fag han har mødt i forbindelse med sporten, ”og det er noget, man kan bruge på sin egen krop”. ”De andre fire studerer jo samtidig med træningen, så det er en mulighed, jeg skal bare i løbet af det næste år vurdere, om jeg vil bruge de måske næste otte år af mit liv på at komme med til ol. Det koster jo utrolig meget tid og mange penge. Man må sætte meget andet til side,” slutter Nikolaj.



<https://youtu.be/XmEODMzccUo>

