



# TÆT PÅ ØRESUND

*Taarbæk havn 150 år · Taarbæk Sejlklub 75 år  
Et jubilæumsskrift*







# TÆT PÅ ØRESUND

---

*Taarbæk havn 150 år · Taarbæk Sejlklub 75 år*  
*Et jubilæumsskrift*

*Tæt på Øresund – Jubilæumsskrift om Taarbæk havn og Taarbæk Sejlklub*  
er udgivet af Taarbæk havn og Taarbæk Sejlklub

Copyright © 2014

Redaktion: Niels Bolt Jørgensen, John Menå og Jens Stage Petersen

Kilder: Jeppe Tønsberg: "Taarbæk havns tilblivelse", Lyngbybogen 1989

Hans Topsøe-Jensen og Ingvar Nielsen: Taarbæk Fiskeres Sangforening "Brage" og Taarbæk omkring 1881, Lyngbybogen 1981

Fotos: Irving Foto og Jeppe Tønsberg (Taarbæk havn). Forsidebillede: Bådnyt.

Grafisk design: Jesper Winther

Tryk: Trykkeriet Friheden

Mangfoldiggørelse af indholdet af denne bog eller dele deraf er i henhold til gældende dansk lov om ophavsret ikke tilladt uden forudgående aftale med Taarbæk havn og Taarbæk Sejlklub.

Taarbæk havn  
2930 Klampenborg  
Tlf.: 39 63 03 09  
[www.taarbaek-havn.dk](http://www.taarbaek-havn.dk)

Taarbæk Sejlklub  
Havnevej 6  
2930 Klampenborg  
Tlf.: 29 36 05 61  
[www.taarbaek-sejlklub.dk](http://www.taarbaek-sejlklub.dk)

Cand. Jur.

---

**CLAUS BORG**  
*& Partner*

---

Ejendomme

Dette jubilæumsskrift er udgivet med støtte fra Claus Borg & Partner, Taarbæk.



# Indhold

Forord 7

## Taarbæk havn – 150 år

Havnen bliver til	11
Projektet	13
Udvidelser og ombygninger	14
Senere planer	17
En havnefoged fortæller	21
Fiskerkonerne	21
Hvalfangst på vers	23
Barkekedlen	25
Hvem ejer og leder havnen?	27
Den første autoritative ledelse – "hoveriet" indskærpes	27
Kommunen sætter sig for bordenden	27
Den nugældende ordning	28
Taarbæk havn i dag	28

## Taarbæk Sejlklub – 75 år

Taarbæk Sejlklub bliver til	32
Da formanden for Taarbæk Sejlklub inspicerede KDY's bestyrelsen	35
Den nye klubstander	37
Standeren går til tops for første gang	40
Den første sæson, en nybygning i baghaven og syngende asfalt	40
Klubben under besættelsen	42
Sejladsen atter givet fri	45
Klubben kommer ud af sit første årti	46
Taarbæk Sejlklub når teenagealderen	47
En fortælling fra juniortiden	48

Storhedstiden	52
Det første klubhus	54
Juniorrevyerne	58
25 års jubilæum	58
Nyt klubhus på havnen	59
Olympisk sølv i Mexico og ynglingens indtog	62
Ny afdeling i klubben	64
40 års jubilæum	65
80'erne	65
Seniorskolen kommer til	66
Family Day	66
80'erne fortsat	67
50 års jubilæum	67
Jubilæet overstået og ny formand	68
International Knarr Chamionship 1991	69
1990'erne	70
Juniorer til New Zealand	73
Vagtskifte i bestyrelsen	74
Udfordringer for klubben	78
75 års jubilæum	80
Splitflaget – når kongen vil det sådan	81
Og så i røg og damp...	82
Uddrag af kapsejldsresultater	83
Afrunding	83
Formanden har ordet	86
Optimistafdelingen	86
Ynglingenafdelingen	87
Seniorskolen	88
Hus- og Aktivitetsudvalget	88
Kapsejldsudvalget	89
Jollehavnen	90



# Forord

Ved tilfældighedernes spil kan Taarbæk havn og Taarbæk Sejlklub i 2014 fejre henholdsvis 150 og 75 års jubilæum.

Havnen danner rammen for sejlklubbens liv, og sejlklubben har siden sin stiftelse udfyldt en stadig større del af havnens liv. Derfor har vi valgt i fællesskab at udgive denne fortælling om havnens og sejlklubbens historie.

I forbindelse med havnens 125 års jubilæum skrev Jeppe Tønsberg, Stadsarkivar i Lyngby Taarbæk kommune, artiklen "Taarbæk havns tilblivelse" i Lyngby Bogen 1989. Vi har med Jeppe's tilladelse taget afsæt i denne artikel og ført historien om havnens tilblivelse frem til i dag. Herefter nogle afsnit om livet på havnen gennem tiderne, om ejerforhold, organisation og endelig de økonomiske realiteter. Tak til Jeppe for hans store viden og hjælp.

Taarbæk sejlklubs historie har ikke tidligere været fremstillet samlet. Den er kortere end havnens, hvorfor det har været muligt at indsamle første- eller anden hånds erindringer om størstedelen af forløbet. Det giver til gengæld mere stof og billedmateriale, således at fortællingen er blevet længere, men forhåbentlig ikke kedeligere. Sejlklubben skylder tak til Jens Stage Petersen for hans store arbejde med at sammenstykke alle beretningerne til dette værk.

Jesper Winther har opsat tekst og billeder samt arrangeret trykning af skriftet. Tak for det, Jesper!

Vi håber at vores skrift vil genkalde minder hos mange og kaste nyt lys hos endnu flere.

Taarbæk, maj 2014

**John Menå**

Formand for Taarbæk havn

**Jens Stephensen**

Formand for Taarbæk Sejlklub







TAARBÆK HAVN  
150 ÅR

---

1864 – 2014

## Taarbæk Havn – 150 år



Stranden hvor havnen blev anlagt. I baggrunden ejendommen "Neptunus"  
– den daværende skole. Maleri af Carl Baagøe 1863.



For 150 år siden fik Taarbæk næsten samtidig jernbane, kirke og havn. Disse nyskabelser medførte hver især forbedringer i den daglige tilværelse både for den fastboende fiskerbefolkning og for de efterhånden mange sommerbeboere.

På det sted, hvor Taarbæk havn ligger i dag, var der dengang en smal sandstrand langs Øresund, hvor fiskerne trak deres små og forholdsvis fladbundede både op. Bagved lå en åben plads med en rejsestald, hvor nu Taarbæk Kros bygninger ligger, og på den anden side af landevejen gennem Taarbæk (Taarbæk Strandvej) lå den daværende kro, der senere blev til Taarbæk Hotel.

Nord for pladsen og "Tors bæk", som kom inde fra Dyrehaven og her løb ud i stranden, lå en klynge huse, der betragtes som det oprindelige Taarbæk (Ndr. Molevej/ Nordlyvej). Syd for lå en række huse samt Taarbæk Skole (det tidligere landsted "Neptunus") og endnu sydligere nogle huse, der betegnedes som det nyere Taarbæk.

En undersøgelse fra omkring 1860 af de danske kysters befolkning, fiskefartøjer, redskaber og fangster oplyser at: "I Taarbæk er der 63 Baade, som eies af 32 Mænd, deriblandt rigtignok 3 Grosserere og en Engländer". En opgørelse 10 år senere fortæller, at Taarbæk havde 712 indbyggere, fordelt på 144 husstande. Heraf var fiskerne fordelt på 54 husstande.

## Havnen bliver til

I 1862 mellem jul og nytår blev Taarbæk ramt af en voldsom stormflod, som truede med at skylle nogle af byens nordlige huse i havet. I februar 1865 var de samme huse ved at blive ødelagt af store isskruninger. Disse naturfænomener, sammen med ønsket om at skabe bedre landingsforhold for byens fiskerbåde, var de væsentlige årsager til at sagen om en havn i Taarbæk blev rejst.



Taarbæk under stormfloden den 27 december 1862.  
Skitse af Carl Baagøe.

Det er ikke muligt at nævne en præcis dato for påbegyndelsen eller færdiggørelsen af Taarbæk havn. Men det ældste dokument i havnesagens arkiver er dateret marts 1864. Det er en rundskrivelse forfattet af en komite, der var dannet med henblik på at skaffe Taarbæk en havn. Denne skrivelse er blevet kaldt for Taarbæk havns dåbsattest:

Den drivende kraft i komiteen var ejeren af Taarbæk Kro, Wilhelm Haagensen (1816-1906). Desuden bestod den af de tre fiskere, Svend Johansen (fiskernes oldermann), Niels Svendsen og Jens Olsen. Wilhelm Haagensen var en markant skikkelse både i Taarbæk og i Lyngby Sogneråd, hvor han sad i perioderne 1859-70 og 1880-83, og hvor han altid var parat til at gøre en indsats for Taarbæk.

”Undertegnede ere sammentraadte i Kommittee, med det Formaal, at søge tilveiebragt Midler, til Anlægelsen af en Baadehavn ved Taarbek, navnlig mellem den saakaldte Øresteen og Skolen. Det saalænge nærede Ønske, at erhverve en Havn ved Taarbek, maatte atter med fornyet Styrke fremtræde, da man af Rigsdagens Forhandlinger saae, at saadanne Foretagender turde vente Hr. Excellence Indenrigsministerens velvillige Sympathie.

Vi tillade os at henvise til Sagens fleersidige Nytte og almeene Gavnlighed: den ville redde en stor Deel af Byen, fra Inden lang Tid at blive et Bytte for Søen, ligesom allerede nu, paa det til Havn udseete Sted, har i Mands Minde ligget Huuse, hvor nu er over 3 Alen Vand; den vilde afgive en ypperlig Plads for Lodsbaade; undertiden maa nu Skibe i flere Dage vente paa Lods, naar disse ikke kan komme op fra Kjøbenhavn med nordlig Vind; den vilde blive en Kilde til Velstand for Befolkningen, som nu ere henvist til Fiskerie i Hjemmets umiddelbare Nærhed med smaa Baade, som hvergang kan trækkes paa Land.

Vi tillade os at henviise til Dragør, som nu har én tildels af Skippere bestaaende velhavende Befolkning. Ved Besiddelsen af en Havn, turde vi antage, at de samme Forhold i ikke ringere Grad ville komme tilstæde i Taarbek, ja selv et mindre Skibsbyggerie turde forventes at ville trives her i Skovens umiddelbare Nærhed.

Efter Tegning og Overslag af d’Hrr. Kock & Henderson, ville een for vore Forholds Udvikling svarende Havn, kunne anlægges for cirka 9100 Rdlr., et Beløb, som een fortiden meget fattig Befolkning vel ikke nu kan udrede, men desuagtet kunne vi dog ikke andet, end i Tillid til Sagens saa afgjørende Vigtighed, stadig søge at henstræbe til Opnaelsen af dette Gode.

Da det udentviveligt antages, at det i høj Grad ville fremme Sagen, dersom almeenagtede Mænd, som kjende de herværende Forhold, ville med deres Vidnesbyrd understøtte Sagen, ville vi ærbødigst søge deres Højtærede Anbefaling for Foretagendet.

Taarbek i Martz 1864.

W. Haagensen   S. Johansen   Niels Svendsen   Jens Olsen

De "almeenagtede mænd", der med deres underskrift understøttede sagen, var dels lokale landstedsejere med C.A. Broberg og C.F. Tietgen som de mest fremstående, dels Lyngby Sogneråds formand, møller Peter Lund, og egnens største erhvervsdrivende, J.E. Modeweg på Brede og Chr. Drewsen på Strandmøllen. C.F. Tietgen var uden tvivl "fundraiser" i projektet.

### *Projektet*

Den 22. august 1864 sendte komiteen en ansøgning om byggetilladelse til indenrigsministeriet bilagt et økonomisk overslag på 9.100 rigsdaler. I marts 1865

fulgte en finansieringsplan. Heraf fremgik, at baron Carl Hambro, London ville støtte projektet med 8.000 rigsdaler. Anlægsprisen var i mellemtiden steget til ca. 12.000 rigsdaler. Heraf kom 2.000 fra andre givere, mens de sidste 2.000 blev ansøgt som statslån. Og ikke at forglemme fiskerne, som stillede med frivillig arbejdskraft!

Civilingeniør Ph. E. Kirstein havde lavet en beskrivelse af havnens placering og udformning. Han ønskede først en lidt sydligere placering for at undgå, at Tors bæk løb direkte ud i havnebassinet. Men da et af hovedformålene var at beskytte byens ældste huse, som lå lige nord for bækken, mod stormflod og is, fik nordre mole den placering som den har i dag.



De ældste huse som blev beskyttet af nordre mole. Tors bæk, som er ført under Taarbæk Strandvej, er det mørke område bag det forreste hus (nu Ndr. Molevej). 1870.

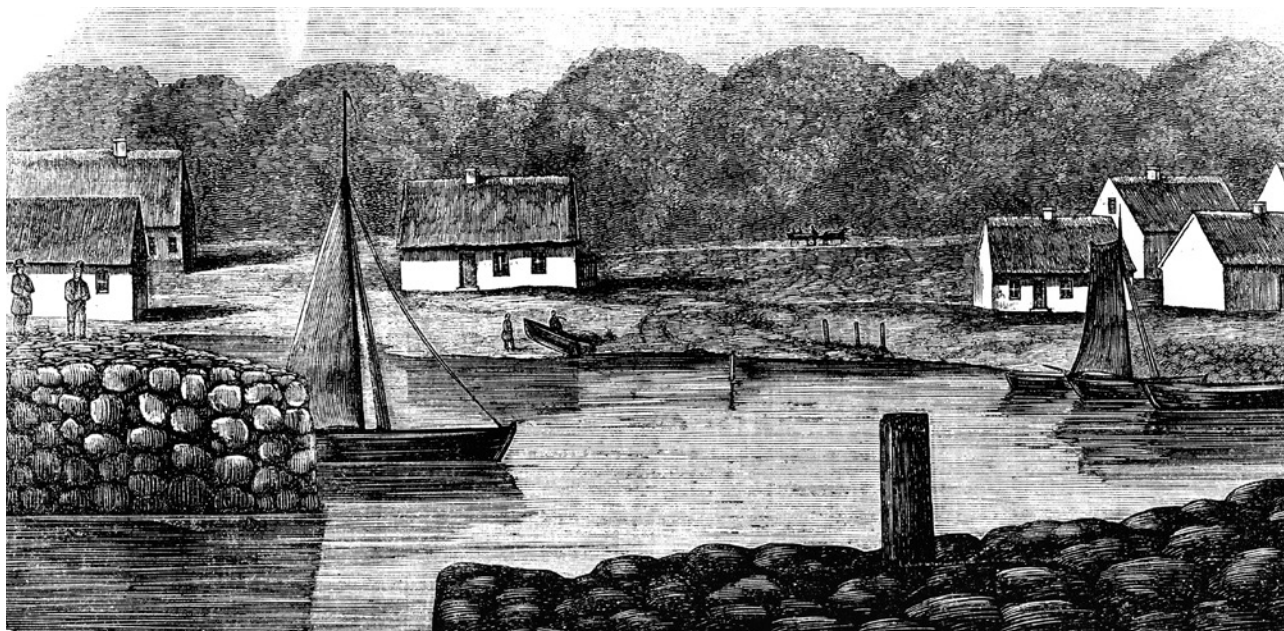
Havnens udformning, svarede stort set til den nuværende inderhavn, (se kortet på side 15). Sydmolen var det, der i dag er midtermolen og nordre mole bøjede en smule indad ud for midtermolen. Havneindløbet var således vendt mod syd. Der var ingen mole ind mod land. Her var der stadig strand, som altså blev delt ved bækkens udløb.

Selv om statslånet ikke blev bevilget, blev dette projekt gennemført.

## *Udvidelser og ombygninger*

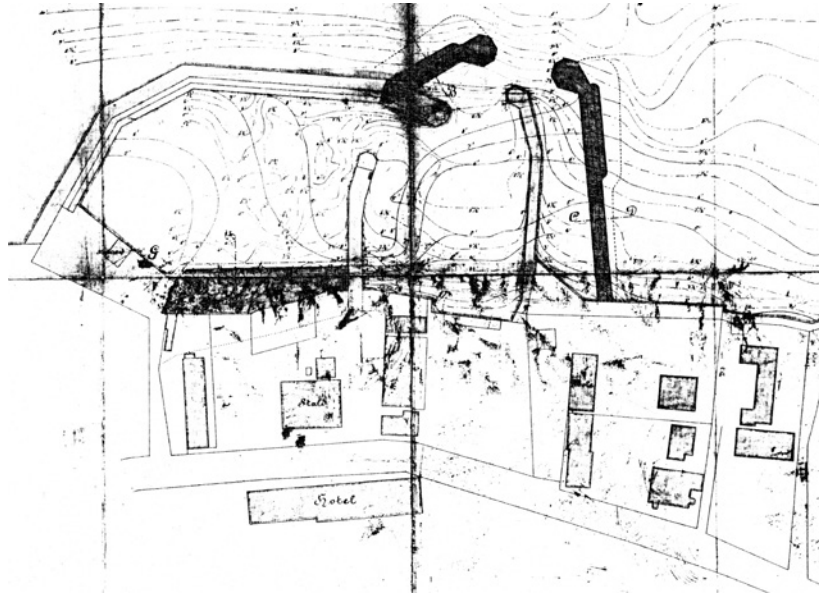
Allerede i 1866 manglede der havnepladser, hvorfor man søgte om et statslån til at bygge en (vest)kaj mellem de to moler. Dette lån blev heller ikke til noget, men kajen blev bygget alligevel - formentlig i kraft af gaver. Tors bæk blev samtidig rørlagt ud i nordre mole.

Havnen blev i nogen grad anlagt efter princippet "learning by doing." Det sydvendte indløb medførte hurtig tilsanding og aflejring af tang. For at undgå det, byggede man i 1870 en ny sydmole omtrent ud for midten af den nuværende skolegård. Havneindløbet vendte nu mod øst, men da den nye mole gik lidt længere ud end nordre mole (der stadig bøjede



Tegning fra 1869 af havnen set fra nordre molehoved. Tors bæk løber ud ved de 3 pæle. Detaljerne og baggrunden er ikke helt retvisende.





Dette kort viser havnens forskellige udformninger i de første 20 år.



Havnen set fra Taarbæk hotel i 1875. Sydmølen fra 1870 af pæle og sten til højre.  
Partiet til venstre er den oprindelige del.



De 2 molehoveder efter færdiggørelsen i 1888. Stejlepladsen er nu skole/skolegård. Formentlig 1904.



Havneindløbet set fra et isdækket Øresund.  
Nu med første etape (midterbygningen) af den nuværende skole. Dvs. efter 1914, men før 1926.

indad til sidst) virkede den som sandfang i sydgående strøm. Når strømmen gik mod nord kom der også sand ind i havnen fordi sydmolen ikke var tæt, men bestod af pæle og en vold af søsten.

For at afhjælpe dette blev der i 1887 – 88 anlagt en ny sydmole (nuværende søndre mole), dog uden den yderste dækmole. Samtidig blev den yderste del af nordre mole drejet udad som i dag. Herefter lå de to molehoveder ud for hinanden og altså neutralt for den nord-sydgående strøm (se billederne på side 16). Sydmolen fra 1870 blev taget op igen, og man fik derfor et nyt havnebassin (yderhavnen). Til disse arbejder fik havnen bevilget 3 statslån på i alt 38.000 kr.

Havnen fik sin nuværende udformning i 1926, da dækmolen i forlængelse af søndre mole blev bygget. I 1930 byggedes en vestkaj af jernbeton mellem midtermolen og søndre mole, hvor der hidtil havde været en træbro, og i 1938 blev de to nævnte moler ombygget, ligeledes med jernbeton.

### *Senere planer*

Efter anden verdenskrig begyndte den ældre generation af fiskere at lægge op. Da fiskeriet i Øresund havde været dårligt i 1930'erne, valgte mange af de unge taarbækkere at gå i håndværkslære, og omkring 1950 ophørte det traditionelle fiskeri fra Taarbæk. Til gengæld voksede antallet af lystbåde stadig, således at havnen ikke kunne dække efterspørgslen efter bådpladser.

I 1960'erne var der planer om at udvide Taarbæk havn. Men fordi man i 1930'erne havde lagt den nye Strandvej bag om Taarbæk og dermed havde bevaret den gamle bykerne ved havnen (i modsætning til Skovshoved, som ved denne lejlighed fik ny havn), var det ikke muligt at anlægge de nødvendige parke-

ringspladser ved havnen. Lyngby-Taarbæk Kommune opkøbte ejendomme for at skaffe plads, men omkring 1970 opgav man planerne om at udvide havnen. Samtidig blev jollehavnen ved Rosenhaven anlagt.

I nyere tid er der foretaget forskellige større arbejder på havneanlægget:

- Jernbetonbroen mellem midtermolen og søndre mole blev i 1974 erstattet af den nuværende bro, bygget af azobétræ.
- Havnekontoret blev i 1986 flyttet fra en træbygning foran kroen til den nuværende placering ved siden af skolegården.
- I 1996 blev en ny midtermole opført oven på den oprindelige konstruktion og i 1999 kom "knasten" i form af en bølgeskærm indvendig på søndre mole.
- I forbindelse med ombygningen af Taarbæk skole i 2006 blev de nuværende toiletter og servicefaciliteter anlagt under skolegården. Samtidig blev havnekontoret udvidet.

Stormfloden den 1. november 2006 var hård ved nordre mole, så i 2007 blev moleværnet forhøjet kraftigt ved tilførsel af 2.000 tons sten. Samtidig blev de to molehoveder renoveret. I 2013 kom der nye oplagskabe ved foden af nordre mole, og i 2014 udskiftes trædækket fra 1974 på molestykket ud for havnekontoret og skolen.



Fiskerkoner renser sild på dækket.





Udsigt over havnen, 1904.



### **Havnefogder gennem tiderne**

I nedenstående oversigt over havnefogder mangler desværre årsrækken i perioden 1866 - 1916.

Det skyldes, at huset på Søvej, hvor havnefoged Ole Jensen boede, brændte i 1905, hvorved havnearkivet gik tabt.

#### **1866-**

Svend Johansen  
Ole Jensen  
Niels Peter Jensen  
Jens Petersen

#### **1916-1932**

Søren Sørensen, "Søren Nord"

#### **1932-1941**

Axel Petersen, "Styver"

#### **1941-1964**

Sophus Petersen

#### **1964-1966**

Kaj Jensen, "Tjas"

#### **1966-1993**

Leif Paarup

#### **1993-1995**

Mads Pajhede Nielsen

#### **1995-**

Michael Laursen

## En havnefoged fortæller

*Sophus Petersen blev interviewet til en avis i 1949. Med udgangspunkt i, at der for fartøjer med fast plads i havnen skulle betales 50-60 kr. halvårligt og for gæstebåde 1,15 kr. for to døgn, blev Sophus spurgt om, hvordan det hele kan løbe rundt.*

”Det kan det heller ikke. Havnen gav et årligt underskud på 2-3000 kr. og vi var nødsaget til at søge hjælp hos kommunen. Den har været vældig flink til at hjælpe os, som nu da vi for 10 år siden, i 1939, fik ombygget midtermolen og sydmolen for 80.000 kr.. Her garanterede kommunen for pengene og betalte halvdelen af dem.”

*Hvem ejer egentlig havnen?*

”Ja, mon ikke det skulle være fiskerne. Medlemmerne af den gamle forening ”Taarbæk Havn”, der nu kun har 27 Medlemmer tilbage. Denne Forening er saa gammel, at der i dens Love staar, at hvert Medlem er forpligtet til 3 Dages Hoveriarbejde aarligt (slæbe Tang ud o.s.v.), en Forpligtelse, der dog ikke tages saa højtideligt mere. Medlemmerne betaler et aarligt Kontingent på 3 Kr. plus 10 Kr. for hver Baad, de har liggende i Havnen.”

*Hvor mange af havnens fartøjer er hjemmehørende i Taarbæk?*

”Ca.100, alt i alt, med Joller, Fiskerbaade og Lystsejlere. For Resten har vi Baade, der har ligget her i Havnen ca. 20-30 Aar. Afdøde Kong Christians ”Rita” laa i mange Aar i Taarbæk Havn, og mange Københavnere har deres Baade liggende her, og der bor de saa hele Sommeren. Naar Ferien kommer, sejler de bort i en 14 Dages Tid eller mere, kommer tilbage og bliver her til September.

Saadan en Lørdag Aften er der livligt ved Havnen, der er Sang og Musik. Sejlsportsfolk er glade Mennesker og kommer godt ud af det med hinanden – heldigvis – for ellers kunde det jo være lidt generende med det nære Naboskab. Af og til aflægger unge Eventyrere os en fransk Visit. Det er Folk, der er paa Vej ud i den store Verden, men som ofte kun kommer hertil eller lidt længere, saa er det allerede gaaet op for dem, at det er kostbart at proviantere for et halvt Aars Tid foruden alt det andet, der skal til.”



Havnefoged Sophus Petersen

## Fiskerkonerne

Et farverigt element i Taarbæks hverdagsliv indtil midten af 1950'erne var fiskerkonerne, som tog ind til København for at sælge fisk. Fra omkring 1370 var der fisketorv i hovedstaden, og fra 1684 fik det plads ved Gammel Strand. Her sad fiskerkoner fra Taarbæk og Skovshoved og falbød sild, torsk, fladfisk mm.



Inger Jensen



Line Petersen

To fiskerkoner fra Taarbæk med deres kurve, hvis ene side var buet efter ryggens form.  
Stokkene kunne med en strop arrangeres som en løftestang, som lettede byrden.



Til hverdag bar fiskerkonerne to skørter, yderst et grønt skørt med rød bort for ugifte og grøn bort for gifte kvinder. Desuden havde de et livstykke og over dette en sjælevarmer, dvs. et stort tørklæde med borter på siderne og en kvast i begge ender. Tørklædet blev lagt over ryggen, og konerne havde altid et stort, ternet bomuldsforklæde på.

Fiskerkonerne havde en hård hverdag. Efter at deres mænd havde landet fangsten tidligt om morgenen skulle de afsted for at nå ind til Gammel Strand til torvetid. Da jernbanen kom til Klampenborg i 1863 kunne de tage toget, og i 1884 kom der også hestesporvogn. Men tidligere måtte de gå, medmindre de var heldige at få kørelejlighed.

Fra Taarbæk kunne turene også gå til Hjortekær, Lundtofte, Lyngby og Virum.

Om fiskerkonerne fortæller Sophus Petersen i samme interview fra 1949 som er gengivet ovenfor:

”Tit gik de jo fra Dør til Dør og solgte Fisk. Saadan en Kurv vejede, naar den var fyldt med Fisk, 25 kg. Det var en tung Last at slæbe rundt med. Vore Koner solgte jo det, Mændene fiskede, de tog ind til Gammel Strand, og det gør mange af dem endnu. Men nu er det alligevel blevet noget anderledes, for nu køber de Fisken derinde og handler saa bare med den, som enhver anden Fiskehandler.

Min Kone tager stadig ind til Stranden, hvor hun nu har været i ca. 25 Aar, for det er saadan med Fiskerkonerne, at de ikke kan undvære Livet ved Stranden, naar de først er blevet vant til det. De bliver ved, til de er højt oppe i Aarene, og holder de først op, ja, saa ser vi Gang paa Gang, at de keder sig ihjel herhjemme, de sygner hen og dør efter et Par Aars Forløb, hvis ikke de da atter begynder at tage derind, og det er der mange, der har gjort.”

## Hvalfangst på vers

En dag i slutningen af 1950'erne blev der fanget hvaler i Øresund. To grindehvaler, fem-seks meter lange, blev af to fiskekuttere jaget ind på lavt vand, hvor de blev skudt. Derefter blev de halet op på slæbestedet i Taarbæk havn. Her blev vandet blodrødt, da fisker Laurits Petersen ("Knokkelroden") havde skåret halshalsen over på de to krabater. Næste dag blev de præsenteret på fiskerimessen i Forum.



De to grindehvaler på slæbestedet. Laurits viser frem.

Begivenheden blev refereret på vers af Svend Brøsch  
- mangeårig pedel på Taarbæk skole. Måske ikke den  
store digtekunst, men alligevel med en vis charme:

*Tre fiskere fra Taarbæk to store hvaler fandt.  
De var gået på grund på Bellevue Strand.  
Den ene sprang i land og ringede til politiet,  
som straks satte en dyrlæge ind i det.  
Dyrlægen kom med revolver og gav knald  
24 det fik de i hvert fald.*

*Inden de mistede livet – det vared' længe  
– sad fiskerne og regned' ud, hvad de kunne tjene i penge.  
Et reb om halerne, de sejlede af sted med hvalerne.  
Hjem til Taarbæk, hvor de blev kørt væk.  
De kom ind på udstillingen, for at folk kunne se dem.*

*Imens gik hvalfangerne herhjemme i Taarbæk og led.  
Jo, de gik og ventede en hel masse penge,  
og nu har de ventet meget længe,  
og har slet ikke fået nogle penge.  
Sidst jeg snakked' med en af dem om sagen,  
sagde han, det hele var gået til Staden.*

*Den ene hvalfanger var Peter Korsør,  
snakke med ham om hvaler, blev han fuldkommen skør.  
Som hvalfanger – det gi'r ikke spor,  
så nu er Peter begyndt med sin rive og spade igen i jord.  
Den anden var Nordvold, en af vore store lystfiskere.  
Hvis han nu ser hvaler, han uden om dem lister.*

*Den tredie var Laurits Petersen,  
som der på slæbestedet stod  
og tapped' hvalerne for deres sidste blod,  
med et stykke spæk mellem tænderne  
og blodet løbende fra hænderne.  
Hans hjerte begyndte at banke,  
da han hørte, der ingen penge vanked'.*

*Vi anlægger sag mod Staden,  
men en politibetjent sagde: La vær',  
I får bare et spark i bagen,  
Og så skal I ind og møde,  
og der kan I få en bøde.*

*Men jeg synes godt,  
at Staden kunne på sagen pynte  
og give dem hver 25 øre til pebermynte  
– og så få sluttet sagen,  
for pebermynte ta'r hvalsmagen.*

Svend Brøsch

## Barkekedlen

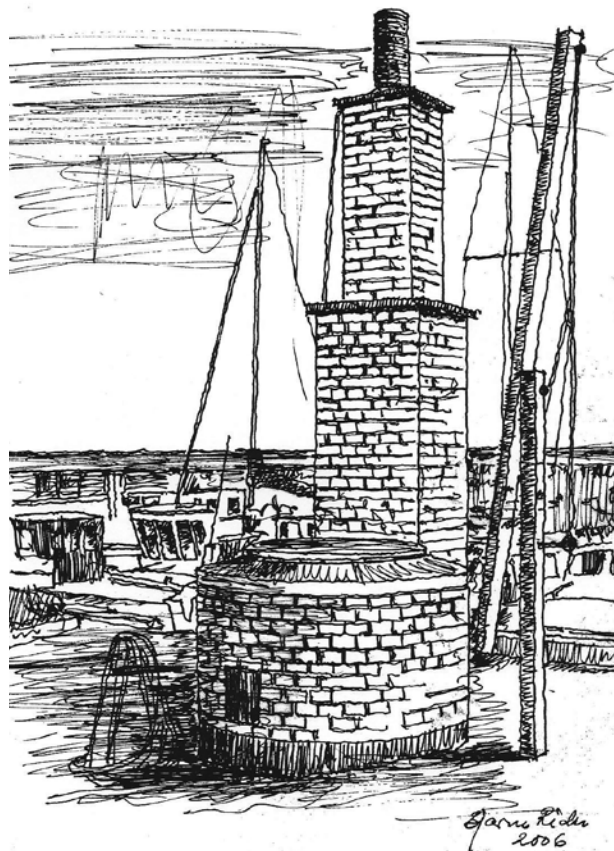
Rundt omkring i landets småhavne finder man barkekedler i mere eller mindre funktionsdygtig stand. I Taarbæk havn har vi også en sådan kedel, som i dag er et vigtigt kulturhistorisk minde.

Barkekedlen på Taarbæk havn stammer formentlig fra slutningen af første verdenskrig. I 1950'erne ophørte brugen og kedlen forfaldt langsomt, men i 2006 blev den restaureret med midler skænket af A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål.

Barkekedler blev brugt til imprægnering af fiskegarn, tovværk og sejl, som indtil fremkomsten af nylon i 1950'erne var lavet af uld, hør, hamp og senere bomuld. Kedlerne består normalt af en rund murstensbeholder med et trælåg. Under trælåget står en stor gruekedel af jern. Kedlen blev opvarmet fra et ildsted i bunden af anlægget, hvor man fyrede med træ. Røgen herfra steg op i skorstenen ved siden af.

Når garnene skulle imprægneres, blev kedlen fyldt med et afkog af bark, heraf navnet. Birk blev regnet for det bedste, men krævede et stort forarbejde. Indisk katechu kunne også bruges. Der har sikkert været mange lokale opskrifter på denne suppe, men soda blev brugt til at justere farven og lidt trætjære var godt for holdbarheden. Temperaturen skulle ligge på 60 – 70 grader. Når det hele var klart blev emnerne sænket ned i kedlen med et hejseværk.

Hvis man i dag ser en smukkejolle af den "gamle skole" med rødbrunt sejl, har det sikkert været barkedet. Farven på de populære "skrånsejlerbukser" illuderer, at de har været en tur i barkekedlen og skal give ejeren et image af garvet langtursejler.



Tegning af Bjarne Rich, 2006. Bommen ved siden af eksisterer ikke mere, men er indsat for at illustrere det samlede anlæg.

# REGULATIV

for Afbenyttelse af

## I. Barkekedlen ved Taarbæk Havn.

- a. Havnefogden har Tilsyn med Barkekedlen, og til ham skal Henvendelse ske om Benyttelsen, dog kan Ingen bestille den længere Tid forinden end Dagen før, han vil bruge den.
- b. Havnefogden noterer de, som bestiller Kedlen, op i Nummerorden; hvis noget Hold, som har bestilt Kedlen, bytter Plads med et andet Hold, maa Vedkommende finde sig i at indtage det Holds Nummer, som det bytter med.
- c. For Brugen af Kedlen betales hver Gang 1 Kr. Hvis nogen Anden dypper umiddelbart efter en Barkning, maa han betale 10 Øre pr. Næring, 5 Øre pr. Garn og 25 Øre pr. 1000 Kroge, hvilken Betaling ligeledes erlægges til Havnefogden og tilfalder Havnekassen, dog kan Ingen dyppe umiddelbart efter et Hold, hvis et andet Hold forinden har bestilt og venter paa Kedlen.

I Sildetiden maa 1. Hold have begyndt Opfyringen Kl. 6 Morgen, ellers tiltræder det følgende Hold.

- d. Klager. vedrørende Benyttelsen af Kedlen, indgives skriftlig til Bestyrelsen

## 2. Folkerummet i Halvtaghuset.

Al Urenlighed forbydes i Folkerummet, ligesom det og er forbudt sammesteds at hensætte Genstande, saasom Kasser, Tovværk, Dræg, Garn eller lignende, da Huset er bygget udelukkende som Læskur for Folk.

Ingen Baade eller Redskab maa hensætter paa Pladsen, saa de hindrer Adgang til Huset.

Taarbæk Havnebestyrelse, i December 1919.

Barkning krævede også lov og orden. Regulativ fra 1919.



## Hvem ejer og leder havnen?

Som tidligere nævnt, blev havnen til ved hjælp af private donationer, offentlige lån og frivillig arbejdskraft fra Taarbæks fiskere. Måske er dette grunden til, at ejerforholdene ikke fra starten blev klarlagt. Der var jo ikke tale om fx. en andelsvirksomhed, da ingen havde tegnet og indbetalt andele. Der blev heller ikke stiftet en forening som fik overdraget det færdige resultat. Havnen steg så at sige op af havet uden formaliteter omkring ejerskab.

I anlægsfasen blev der etableret en bestyrelse bestående af C.F. Tietgen som formand, kroejer W. Haagenen samt fisker og oldermænd Svend Johanssen. Tietgen ønskede som "fundraiser" sikkert at have hånd i hanke med givernes penge. Men da hverdagen meldte sig efter nogle år sad fiskerne alene tilbage med ledelsen. Problemet var imidlertid, at der ikke var noget formaliseret ledelsesorgan, som havde autoritet til at træffe beslutninger. For ikke at tale om udkommandering af frivilligt arbejde.

I 1874 stod det klart, at der måtte mere orden på tingene. Havnen var efter nogle storme sandet til og blevet fyldt med tang som rådne og bredte en utålelig stank i byen. Opgaven med at fjerne sandet og tangen oversteg tilsyneladende fiskernes formåen, og skabte sprækker i sammenholdet omkring udførelsen af det frivillige arbejde – nu kaldet "hoveriet".

### *Den første autoritative ledelse – "hoveriet" indskærpes*

Kroejer Haagenen trådte igen ind på scenen og bad indenrigsministeriet om at gribe ind. Sagen blev behandlet af flere instanser, og endte i 1877 med at havnen fik sit første regelsæt - "Reglement for

bestyrelsen af Taarbæk bådehavn" - som var lavet af Sjællands Stiftamt. Heraf fulgte bl.a., at havnen skulle ledes af en bestyrelse på 5 medlemmer, der blev valgt for 3 år ad gangen "af alle i Taarbæk bosiddende fiskere, der yder bidrag til havnen".

I de følgende år optog havnen en del statslån til de forskellige ombygninger. Fælles for dem alle var, at havnen ikke kunne betale dem tilbage. Det endte med, at en del blev eftergivet og resten blev betalt af Lyngby sogneråd. På denne baggrund kan det ikke undre, at sognerådet ville have mere indflydelse på driften og økonomien. Det førte til et nyt reglement i 1895. Nu skulle fiskerne vælge 3 medlemmer af bestyrelsen mens sognerådet skulle vælge 2. Den ene af disse 2 skulle være kasserer! I praksis blev formanden udpeget blandt de fiskervalgte medlemmer.

"Hoveriet" blev også lagt i faste rammer efter fiskernes eget forslag. Enhver pladslejer var forpligtet til at yde op til 4 arbejdsdage årligt til havnens vedligehold. Hvis ikke, skulle vedkommende betale den modsvarende arbejds løn. Dette reglement holdt i de næste ca. 80 år.

### *Kommunen sætter sig for bordenden*

I begyndelsen af 1970'erne stod havnen over for store vedligeholdelsesarbejder som både på kort og langt sigt forudsatte større kommunal deltagelse. Derfor ønskede Lyngby-Taarbæk kommune at få klarlagt havnens ejerforhold i forbindelse med overvejelser om den fremtidige drift og organisering. Erhvervsfiskeriet i Taarbæk var stort set ophørt, så tiden var løbet fra reglen om at fiskerne skulle vælge 3 bestyrelsesmedlemmer. Havnen var blevet til en lystbådehavn og et rekreativt område, som kommunen havde stærk interesse i. Det var dog ikke på tale at kommu-

nen skulle overtage havnen, som det skete i Skovshoved.

En undersøgelse fortaget af højesteretssagfører Jon Palle Buhl slog i 1972 fast, at havnen var en selvejende institution, og at ingen havde særlige rettigheder over havnen. Den gamle vedtægt blev herefter ændret i 1974, således at kommunen nu valgte 3 bestyrelsesmedlemmer mens "bådlaugene" valgte 2. Fiskerne fik som en overgangsregel førsteret til at besætte den ene af bådejernes 2 pladser. Den sidste fisker på denne post var Alfred Jensen.

I de følgende år blev formanden i praksis valgt blandt de kommunalt udpegede medlemmer. Det gælder dog ikke John Menå, som er valgt af bådejerne, men overtog formandshvervet efter Rolf Østers død. Siden 1975 har følgende været formænd:

1975 - 1981	Christian Nielsen
1981 - 1988	Mogens Rosenløv
1988 - 2003	Rolf Øster
2003 -	John Menå

### *Den nugældende ordning*

I 2004 blev ledelsesreglerne ændret igen. Baggrunden var, at der var kommet fokus på kommunernes virkefelt efter lovgivningen. Det betød i korthed, at kommunen ikke længere kunne have majoriteten i havnebestyrelsen. For at bevare mest mulig balance mellem kommunen og bådejerne blev det besluttet, at bestyrelsen fremover skulle sammensættes således: Kommunen og bådejerne vælger hver 2 medlemmer. Disse 4 bestyrelsesmedlemmer vælger så det 5. medlem blandt bådejerne.

Denne ordning har fungeret frem til i dag – heldigvis uden problemer.

## Taarbæk havn i dag

Taarbæk havn fremstår i dag som en moderne lystbådehavn med 100 fastliggende fartøjer og mere end 1.000 gæstebåde hver sommer. Udover at være hjemsted for mindre fiskerbåde, motorbåde og sejlskibe er havnen ramme om andre aktiviteter såsom lystfiskeri og badning fra broen på havnens søndre mole - både sommer og vinter. Dertil kommer de tusinder, der bare kommer for at nyde denne rekreative perle.

Havnens økonomi er i modsætning til situationen i 1949 fornuftig, men kun i kraft af at Lyngby-Taarbæk kommune har deltaget økonomisk i de investeringer/forbedringer, der er gennemført i de seneste 50 år.

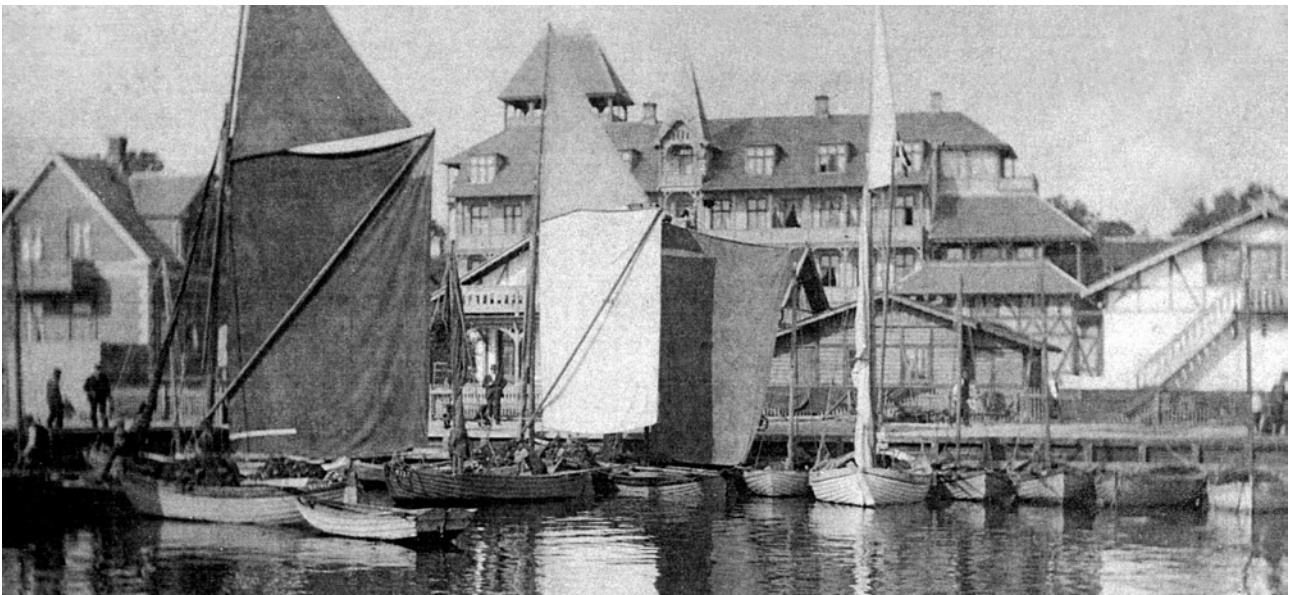
De sidste par år har havnen haft et overskud på ca. 200 t.kr. årligt (før henlæggelser til ny mole). Årsagen til den skrantende økonomi i 1949, som Sophus Petersen omtalte i sit interview ovenfor (årligt underskud på 2.000 – 3.000 kr., omregnet ca. 50.000 kr. årligt) skal søges i størrelsen af havnelejen, der i nutidskroner ville svare til 1.000 – 1.200 kr. pr. ½-år mod i dag 3.000-4.000 kr. i gennemsnit. Tilsvarende ville gæstelejen for 2 døgn i 1949 nu svare til 23 kr. mod aktuelle 150 kr. for 1 døgn.

Det ændrer ikke ved, at det ikke er muligt at vedligeholde og forbedre et anlæg af Taarbæk havns størrelse med et så spinkelt grundlag som ca. 100 fastliggende fartøjer. Det er derfor med tilfredshed vi kan konstatere, at de gode takter fra 1939, hvor kommunen betalte halvdelen af udgifterne til ombygning af midtermolen og sydmolen, er fortsat gennem årene.

Med de gennemførte og igangværende investeringer ser havnebestyrelsen med fortrøstning fremtiden i møde i forvisning om, at Taarbæk havn vil fremstå som en moderne og sikker havn og samtidig et rekreativt frirum.



Taarbæk havn en vinterdag – og en sommerdag for ca. 100 år siden.







TAARBÆK  
SEJLKLUB  
75 ÅR

—  
1939 – 2014



## Taarbæk sejlkлуб bliver til



Taarbæk Havn med hvad der senere skulle blive vores klubhus til venstre, Taarbæk Kro til højre og Taarbæk Hotel i baggrunden.

I tiden før d. 24. januar 1939 havde der ikke eksisteret en sejlklub i Taarbæk. Det var egentlig lidt underligt for Øresund var dengang Danmarks ubestridte sejlsportscentrum. Taarbæk var på det tidspunkt stadig en lille sundflække hvor hovedparten af bådene i havnen var fiskerbåde og kun meget få var lystsejlere. De fleste fiskerbåde i havnen havde stadig mast og sejl og brugte kun motoren ved kortere ture eller ved vindstille, så det var ikke fremmed for havnens brugere at sejle for sejl, men når sejladsen ikke foregik i erhvervsmæssigt øjemed forlagde man aktiviteterne til Skovshoved Sejlklub. For de ældre var det helt naturligt for der var stadig mange familie- og venskabsbånd mellem de to fiskerbyer, men for de unge var det mere nærliggende at starte en sejlklub i Taarbæk.

Indtil stiftelsen i januar 1939 havde der som sagt været nogle enkelte lystbåde med plads i havnen, og nogle af de mest kendte var formentlig kong Christian X's lystbåde som havde station i Taarbæk fra slutningen af 1800-tallet og frem til 1920'erne. Christian X anskaffede sin første lystbåd i 1897, en lille kragejolle kaldet Emma. Da kongens primære sommerresidens var Sorgenfri Slot var det grundet afstanden nærliggende at placere båden i Taarbæk, og sådan blev det også.

Kongen var begejstret for at sejle i Emma, men allerede i 1898 blev den skiftet ud med en noget større båd, som kom til at hedde Rita. Grunden til udskiftningen var de trange pladsforhold i Emma, for i 1898 blev kongen gift med dronning Alexandrine, som også selv var en passioneret sejler. Desuden havde kongen nogle usædvanligt lange ben og Emma et meget kort cockpit, og kombinationen af de to ting gjorde, at Christian X ikke kunne strække sine ben, når han var ude og sejle. Det skal ikke kunne siges, om der også spillede lidt stolthed ind. Kongen, den-



Kong Christian X's Emma  
som blev anskaffet i 1897 og udskiftet i 1898.

gang stadig kun prins, var kendt som en meget beskeden mand. Sammenligner man Emmas størrelse med datidens andre kongelige yachter, må man nok sige, at den blegnede en smule. Den engelske konges yacht Britannia var på 37 meter, og den tyske kejsers Meteor var på 33 meter. Og så lå den kommende danske konge og sejlede rundt i en lille jolle, hvor han ikke kunne strække sine ben.

Vi vil senere komme tilbage til kong Christian X og hans tid i Taarbæk, men nu er det vist på tide at fortsætte med Taarbæk Sejlklubs stiftelse. Før 1939 havde der været optræk til at danne en sejlklub flere gange, men det var som om Taarbæk var gået helt i stå. De fleste af de daværende foreninger klagede over manglende medlemsaktivitet, men i 1938 samledes byens ungdom sig om den nye købmand og startede et gymnastikhold på Taarbæk Skole. Omkring juletid 1938 holdt gymnastikholdet julekomsammen i det gamle Vangehus ved Svanemøllen, og der lovede man hinanden at holde sammen og arbejde aktivt for at stifte en sejlklub i Taarbæk. Drivkræfterne, eller "Kredsen af yngre Sejlsportsmænd i Taarbæk", som de blev



Kong Christian X's Rita II på kryds ud for Taarbæk Havn. I baggrunden ses Taarbæk Skole inden den fik sin anden fløj.

omtalt, bestod af købmanden Søren, Poul "IOC" Hansen, Poul "Lady" Broen, Poul "Krølle" Jensen og hans bror Carl Johan, Poul "Bob" Nielsen, Erik Bendsen, Otto Nielsen "Bageren" og Svend Erik Petersen "SEP". Den 3. januar 1939 blev der afholdt møde om, hvordan man kunne overvinde byens træghed og få stiftet klubben, så den 24. januar 1939 var man klar til at afholde stiftende generalforsamling på kroen.

Som det sig hør og bør blev der på den stiftende generalforsamling valgt en bestyrelse til klubben, som fik følgende sammensætning:

**Formand:** Gas- og vandmester V. A. Olsen

**Næstformand:** Faktor William Lund

**Sekretær:** Pharmaceut V. Kastberg

**Revisor:** Poul Broen

**Revisorsuppleant:** G. Cortsen

**Juniorrepræsentant:** Harry Nielsen.

### Citat af "Et Nytaarsbrev fra Taarbæk" fra januar 1939 til Lyngby-Taarbæk Bladet:

"Før julen efterlyste en Beboer Nyheder og Fremskridt i vores lille Sundflække. I Vinter er der virkelig sket noget. De unge har samlet sig om den nærliggende Opgave, at dyrke Gymnastikken, og der er nu tømret et stærkt gymnastikhold sammen, der Mandag og Onsdag Aften (20½ - 21½) til egen gavn og glæde slider bravt i det på Taarbæk Skole, under skarp kommando af Officiant Lomholdt-Hansen.

En Udløber af Gymnastikken er nu den ganske nye Taarbæk Sejlklub, som blev stiftet ved Jule-tid, og nu den 24. Januar kl. 20 holder Konstitu-erende Generalforsamling på Taarbæk Kro. Der har allerede tegnet sig et halvt Hundrede Medlemmer, og Ideen faar ganske sikkert samme store Succes som Gymnastikken.

Sejlklubben vil afgjort sætte sit Præg på Livet i Byen og på Havnen, idet der i Saisonen hver Uge vil blive afholdt Kapsejladser på Havnen, og de unge i øvrigt har sat sig store Maal i Retning af Anskaffelse af Øvelsesbaade, afholdelse af selskabelige Sammenkomster og lign.

Endvidere vil Klubben varetage Baadejernes Interesser, og haaber ved den forestaaende Ombygning af Havnen, at kunne være med til Gennemførelse af Forbedringer der kan tjene til Fremme af Sporten i Taarbæk Havn".

Forinden formand og bestyrelse skulle vælges, havde V. A. Olsen ytret betænkning ved at stille op som formand ud fra den betragtning, at det var de unge selv, der skulle lede det nye foretagende. Olsens betænkning blev hørt, men vist ikke taget til efterretning, for ved den efterfølgende skriftlige afstemning figurerede der kun én kandidat på stemmesedlen og det var Olsen, som derefter blev valgt til formand med stor jubel.

Ved generalforsamlingen blev der tegnet ikke færre end 27 nye medlemskaber og med de tidligere tilmeldinger var det samlede medlemstal pr. 24. januar 1939 oppe på 40 medlemmer. Det årlige kontingent blev fastsat til 15 kroner for seniormedlemmer, 10 kroner for passive og 5 kroner for juniorer. De sidste to medlemskategorier betalte kontingentet med halvdelen hvert halve år.

Bemærkelsesværdigt er det, at der fra den spæde start blev udpeget en juniorrepræsentant til klubbens bestyrelse. Mange klubber over det ganske land skulle opleve deres første mange år, ja sågar første årtier, før de oprettede juniorafdelinger, men i Taarbæk var det fra starten meningen, at ungdommen skulle ud og lære at sejle. Som en naturlig følge skulle der skaffes øvelsesbåde til juniorerne, men det vender vi også tilbage til senere. Nu var Taarbæk Sejlklub endelig blevet stiftet - men foran lå det hårde arbejde med at få det hele til at fungere i praksis. Inden vi går videre med det, vil vi først bringe en lille anekdote om klubbens første formand V. A. Olsen.

## Da formanden for Taarbæk Sejlklub inspicerede KDY's bestyrelsen

Formand Jens Stephensen fortæller: "Jeg kom på denne historie, som Axel Holm engang fortalte mig. Axel var jo, foruden at være en hidsig Hellerup sejler, en meget morsom og rummelig mand. Muremester med god sans for det med at tjene penge. Han var vist ret hård at sejle med, siger de, der har sejlet med ham i de mange Maj-Britter. Jeg kendte hans søn, Per, ret godt. Han led under faderens sejlsports ambitioner på sønnens vegne, så da Axel døde, købte han en stor stålmotorbåd som han kaldte Den Blå Drage. Der sad han så på agterdækket og nød at se sejlerne komme hjem fra kapsejlad. Jeg sejlede med Axel på hans ældre dage, blandt andet over Atlanten i 1966 sammen med Poul Molich. Da var det barske gået af ham. Han styrede som en lille engel, var flink og meget underholdende. Hans yndlingsssang var den om Champagne Charlie, og så var han af princip medlem af alle de klubber, hvor han sejlede kapsejlad, herunder Taarbæk. Men han var Hellerupper, "Flødeskums Hellerupper" (Hellerup Flødeis), som vi kaldte ham, når vi syntes, at han skulle have lidt modstand, og så skrålede vi den der med "Og hvem var det der vandt i dag, det var dem fra Taarbæk af". Men han fortalte altså historien om V. A. Olsen "Blik Ole", stort set som citeret herunder.

Olsen var jo en frygtindgydende mand. Han sejlede i Briand VII, en af Nordisk Krydserklubs smukkeste og hurtigste både. Altid iklædt sin uniform, brun slidt gas og vandmester overall og sort baskerhue. I en verden hvor sejlsports-folket ellers var domineret af pingvin tøj og fine hvide sejlsportskasketter med guldeblemer!

Vi mødtes, Briand og Maj-Britt, lige før krigen ved KDY's fine anløbsbro ud for den gamle Langelinjepavilion, hvor vi fik en enkelt pilsner på terrassen.



Taarbæk Sejlklubs første formand V. A. Olsen i nålestribet og kasket. Det har desværre ikke været muligt at finde et billede med baskerhue og overals.

Da jeg gik om bord igen så jeg på anløbsbroen hele KDY bestyrelsen med viceformand Bøgelund Jensen i spidsen, samlet og klar til at modtage Kongen som var på vej ind med "Rita"

Vel om bord var jeg vidne til følgende episode: Bestyrelsen med kasket, med slips, blanke knapper i de blå blazere med guldemble, og blanke skosnuder, på række med viceformanden på højre fløj. Et imponerede syn i eftermiddags solen.

Og ud af broen kom så Blik Ole i sin lettere jamsede brune overall, med en gammel livrem om livet og sin sorte alpehue godt nede om ørene.

Han skridtede langsomt fronten af. Som en general på inspektion. Rttede på et slips her og et lommetørklæde der og endte hos viceformanden, som så ret irriteret ud.

"Nydeligt Bøgelund" sagde formand Olsen fra Taarbæk Sejlklub. "Nydeligt alt sammen, men der er altså ingen papir på toiletterne" Og så skred han om bord i Briand og sejlede hjem, venligt hilsende på Kong Christian X på vej ind.

Der var ikke meget, der kunne imponere blikenslagermester Olsen fra Taarbæk!".



Olsen med blød hat og cigar i munden i færd med at klargøre sin Nordiske Krydser Briand VII.

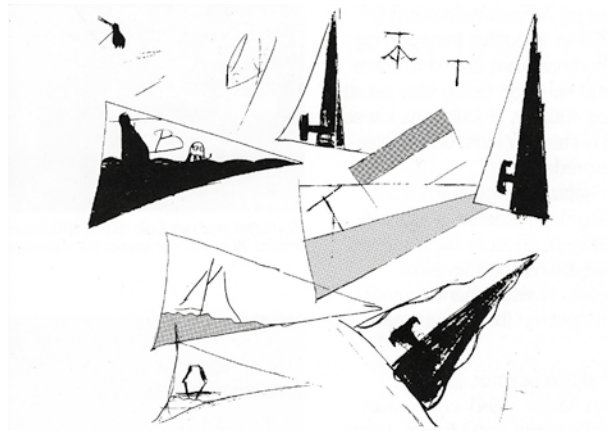
## Den nye klubstander

Efter denne lille historie er det på tide at bevæge sig tilbage til historien om den først tid for klubben.

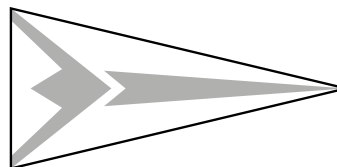
Et punkt der lå højt på den nye klubs dagsorden var at få valgt en klubstander, for alle sejlklubber med respekt for sig selv havde en stander. Der blev lavet omkring 50 udkast til en stander, nogle mere heldige end andre, som det kan ses på skitsen nedenfor.

Den 24. februar 1939 blev der afholdt medlemsmøde med henblik på at vælge en stander ud fra de mange indkomne forslag. Efter et utal af afstemninger havde man snævret sig ind blandt de fremlagte forslag, og endelig kunne man blive enige om klubbens nye stander. Medlemmerne endte med at vælge en hvid firkantet dug med 3 bølgelinjer.

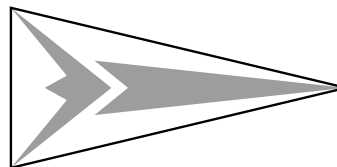
Man var vist godt tilfredse med den valgte stander, men Den Kongelige Porcelains-fabrik, som skulle stå for fabrikationen, var af en anden mening. Porcelains-fabrikken beklagede valget, men medgav, at det selvfølgelig var klubbens egen sag. Imidlertid enedes medlemmerne om at tage konsekvensen af Porcelains-fabrikkens udtalelse, så de måtte endnu engang tilbage til tegnebrættet. Efterfølgende blev medlemmerne enige om en ny stander, tegnet af Preben Nellesmann, som Den Kongelige Porcelainsfabrik heldigvis også kunne leve med. Det er, med en enkelt ændring, den stander vi kender i dag. Selvom det må have været en noget besværlig proces for klubben, kan vi vist være mere end glade for Porcelainsfabrikkens indblanding i standersagen, så at vi i dag har en af landets indskudte smukkeste standere.



Et udsnit af de mange forskellige standere der blev foreslået.



Standeren som den blev vedtaget og så ud, indtil ændringen i starten af 1960'erne.



Taarbæk Sejlklubs stander som vi kender den i dag. Bemærk ændringen hvor de bagudvendte streger er blevet spidse og midterstregen er blevet bredere.







## Standeren går til tops for første gang

Med den nye klubstander på plads var klubben klar til sin første standerhejsning. Standeren gik til tops for første gang den 14. maj 1939 klokken 14.00. Dagen blev markeret med et traktement bestående af kransekage og et lille glas.

I dagens anledning havde klubben inviteret skovfoged Løvdal fra Dyrehaven, overlæreren fra Taarbæk Skole, formanden for Skovshoved Sejlklub samt formanden for Taarbæk Havn.



Hans Ole Werner Rasmussen hejser standeren for første gang mens Svend og Kirsten Brøsch ser på. Helt til venstre kan lige skimtes skoleinspektør Jacobsens Inger med en sodavand i hånden.

## Sejlklub i Taarbæk

I Taarbæk har en Kreds af yngre Sejlsportsmænd i Vinter startet Taarbæk Sejlklub. Klubbens foreløbige Program for Sommeren er:

Standerhejsning Søndag den 14. Maj Kl. 14 paa Taarbæk Havn, hvor klubbens Stander for første Gang hejses.

Aftenmatcher med Start fra Taarbæk Havn hver Mandag Kl. 19, første Gang den 12. juni, Sommeren igennem. Aftenmatcherne er aabne for Medlemmer af alle Sejlklubber.

Henvendelser sker til Klubbens Sekretær, cand. pharm. Kastbert-Kristiansen, Taarbæk Apothek, Taarbæk pr. Klampenborg.

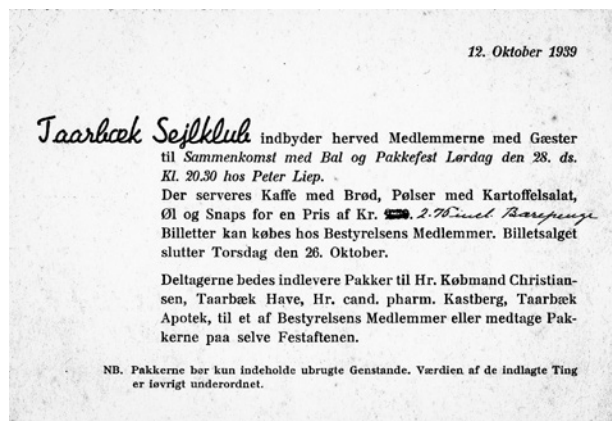
## Den første sæson, en nybygning i baghaven og syngende asfalt

Klubben havde nu en bestyrelse og en smuk klubstander, men der var andre presserende behov i starten. Ved generalforsamlingen den 29. november 1939 var der allerede udskiftning i bestyrelsen, idet klubbens senere formand, Christian Nielsen, blev valgt ind som næstformand i klubben. De vigtigste punkter på dagsordenen i den kommende tid var anskaffelsen af øvelsesbåde til juniorafdelingen, klublokaler for klubbens medlemmer samt opbevaringsplads til grej og master. I de første par år af klubbens levetid lå kontingentindtægterne i omegnen af 1000 kroner årligt.

Det genererede et overskud på 446 kroner, hvoraf de 200 kroner blev anbragt i en bådfond til anskaffelse af øvelsesbåde. Da prisen for en juniorbåd lå på den forkerte side af 1000 kroner var det derfor nødvendigt at supplere indtægterne på anden vis. For at samle ekstra midler blev der søsat en lang række aktiviteter: den 9. februar blev der afholdt filmaften, som gav et overskud på 109 kroner. Af overskuddet gik de 59 kroner til bådfonden, og de sidste 50 gik til Finland-sindsamlingen. Endvidere bestilte klubben hos Richard Nielsen et billede af Taarbæk Havn og den gamle kro, som der blev trukket lod om. Endelig blev der i samarbejde med Taarbæk Idrætsforening og Havnen afholdt havnefest.

Lysten til at begå sig på kapsejlsbanerne var allerede dengang, som den følgende historie kan bevidne, stor blandt medlemmerne. Peter Michael Larsen, som vi senere skal høre mere til, var ansat hos Glarmester Anton Guhle i Skovshoved, og de stod og manglede en båd de to kunne sejle kapsejls i. En sensommerdag i 1938 sad de med et par venner på Skovshoved Havn og diskuterede frem og tilbage, hvilken båd de skulle anskaffe. Det var først, da Anton Guhle foreslog, at man selv kunne bygge en båd, en drage, at der kom rigtig skub i samtalen. Da de ikke havde et sted at bygge båden, foreslog Peter Michael, at de kunne bygge et bådskur i Guhles baghave af alle de trækasser fra glarmesterforretningen, som havde været brugt til glas og nu bare var emballage til at smide ud. Med i "byggeklubben" fik de Oluf Larsen, som ernærede sig med at bygge redningsflåder. Man kunne ikke beskyldes dem for at spille tiden, for allerede næste dag gik de igang med at bygge skuret, som kom til at måle 14 meter i længden og 6 meter i bredden.

Når man har Guhles og Peter Michaels erhverv i tankerne kan det ikke komme bag på nogen, at der var rigeligt med ovenlys i det nye skur.



Invitation til Taarbæk Sejlklubs sommerfest 1939 på Peter Liep.



Anton Guhle til venstre og Peter Michael igang med at passe spanter til i skuret af glaskasser.

Skuret var måske imponerende, men ikke just smukt, og det fik en meget vred nabo til at melde dem til ordensmagten med krav om, at det blev revet ned straks. Anmeldelsen kom lidt ubelejligt, som politianmeldelser vel så ofte gør, da kølsvinet lige var blevet lagt. Da det ikke nyttede at prøve at tale naboen til fornuft, var der ikke andet at gøre end at henvende sig til politiet. Mod al forventning fik skuret lov at stå mod en mindre bøde og med påbud om, at det skulle være revet ned inden den 1. maj. Nu havde de tre sejlere lige pludselig en meget håndgribelig deadline at overholde, så de arbejdede på båden hver dag efter fyraften og alle søn- og helligdage. Den eneste undtagelse var 1. Juledag! Dagene gik mildest talt slag i slag med jævnlige besøg af en måler, så båden til sin tid kunne måle ind. I slutningen af april 1939 var den nye drage klar til at komme på bedding. De havde hyret en blokvogn til at transportere dragen fra Strandvejen ned til Skovshoved Havn, men igen løb projektet ind i problemer. Havnefogeden i Skovshoved forbød nemlig transport med blokvogn på Skovshoved Havn da han mente at det ville ødelægge den nye asfaltbelægning. Det var jo lidt af et problem, for som bekendt havde politiet påbudt dem at være væk fra baghaven inden 1. maj, men de kunne ikke få båden ned på havnen. Løsningen på problemet skulle vise sig at blive lyssky i ordets bogstavelige forstand. De tre fik fat i nogle af deres mere morgenduelige sejlervenner, og om morgenen den 29. april, inden solopgang, flyttede de dragen ud af båds-kuret, kørte den ned på den nye strandvej, hvor asfalten efter sigende sang og knagede så lystigt, og videre ned på beddingen – på blokvogn! En halv time efter ankomsten til beddingen dukkede havnefogeden op og var et stort spørgsmålstegn. Han var så rasende på de lidt for fikse sejlere, at han ikke kunne få luft, på trods af at der ikke var kommet en eneste revne i asfalten.

Få dage senere blev dragen søsat og døbt Stormy. Den første sæson gik ikke specielt godt, da de først skulle lære båden at kende, men i 1940 indkasserede Stormy 11 præmier. De var dog stadig ikke helt tilfredse, så vinteren gik med at forbedre båden yderligere. Det skulle vise sig at hjælpe betydeligt, for i 1941 vandt stormy 29 præmier, herunder en 2. plads ved Drageklubbens og Hellerup Sejlklubs samlede sejladser. I 1942 blev det til 24 præmier.

## Klubben under besættelsen

I samarbejde med Skovshoved Sejlklub planlagde Taarbæk Sejlklub at afholde 12 aftenmatcher i løbet af klubbens første hele sæson. De skulle finde sted enten om mandagen eller tirsdagen med deltagelse af Nordiske Krydsere, NL-Både og joller. Desværre havde vores store nabo mod syd længe raslet med sablerne og den 9. april 1940 blev Danmark som bekendt besat af Tyskland. Den nye situation kom selvfølgelig til at påvirke klubbens aktiviteter. Bådklar-gøringen i 1940 startede sent, da man lige skulle komme sig over chokket efter den 9. april. Standerhejsningen samme år var også en noget tam omgang, da den tyske værnemagt havde indført forsamlingsforbud i det fri, og man var derfor henvist til at gennemføre den indendørs. Afriggergildet den 2. november blev aflyst på grund af manglende tilslutning. Det var som om folk ikke rigtig havde lyst til at feste så tæt på besættelsen.

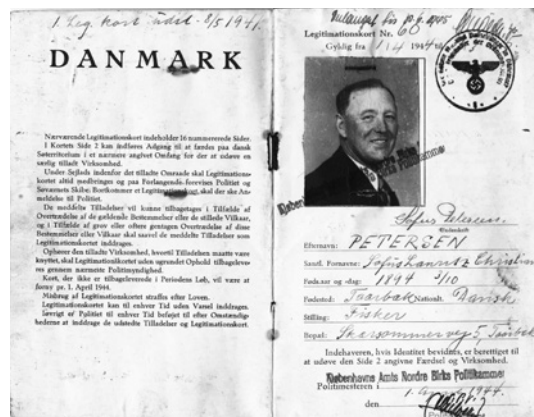
Justitsministeriet gav i begyndelsen klubben tilladelse til at afholde aftenmatcher, og der blev i besættelsens første år gennemført 9 aftenmatcher med fin deltagelse fra Taarbæk Sejlklub og Skovshoved Sejlklub. I alt deltog 93 både i de 9 aftenmatcher hvilket

må siges at være meget godt gået, omstændighederne taget i betragtning.

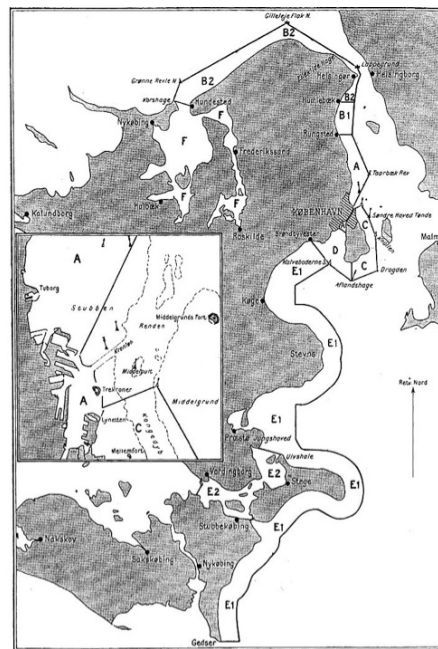
Justitsministeriet gav også mod ansøgning tilladelse til almindelig sejlads i et nærmere angivet område - på Øresund i en 2500 meter bred zone mellem København og Rungsted.

På disse ture var det ikke tilladt at medbringe passagerer, men de fleste sejlere valgte at tolke passagerer som betalende gæster og ikke som venner og gaster. Det var dog et ufravigeligt krav, at alle ombord skulle være i besiddelse af deres personlige identifikationspapirer.

I 1941 havde Taarbæk Sejlklub omsider samlet tilstrækkelige midler til at anskaffe den første juniorbåd J42, som blev døbt Snip. Båden var bygget i 1937 og blev leveret af Aarhus Yachtværft for den nette sum af 1.250 kroner. Med transport og assurance blev det endelige anskaffelsesbeløb 1.400 kroner. Klubben betalte ved købet selv 1000 kroner og de sidste 400 kroner bestod af indskud fra klubbens medlemmer og andre interesserede. På daværende tidspunkt var der 12 aktive juniorer under kommando af juniorlederen, kaptajn Jørgensen, som forestod undervisningen i navigation og sømandskab. Dengang, som idag, var det manglende antal af kvalificerede fører et problem. 4 unge seniorer indvilligede i 2 gange om ugen at undervise juniorerne om aftenen. Til sejltimer om eftermiddagen var det så heldigt, at juniorafdelingen fra tid til anden kunne trække på førere fra Hellerup Sejlklubs juniorafdeling. Med hjælp fra unge seniorer og udefra var det muligt at tilbyde hver junior 2 sejltimer om ugen. For at bådene ikke skulle ligge stille i sommerferien udstedte klubben midlertidige førerbeviser til nogle af juniorerne, men beviserne blev hurtigt inddraget igen, da sensommervejret viste sig at blive ret blæsende. Som det fremgår af juniorafdelingens beretning for sæsonen 1941 var der et stort



Identifikationspapir som gav tilladelse til sejlads i det afgrænsede område på Øresund, behørigt stemplet af både Københavns Politi og Den Tyske Værnemagt.



Sejlsbegrænsningszonerne på den østvendte kyst af Sjælland fra Gedser til Gilleleje.



behov for endnu en juniorbåd, idet J42 i perioden 4. juni til 5. oktober havde været på vandet 115 dage. Hertil kom at båden i samme periode havde været taget ud af drift i 9 dage, da den under en kølhaling havde knækket masten. Forsikringsselskabet ville i første omgang ikke udbetale noget som helst grundet uheldets karakter, men efter en del tovtrækken frem og tilbage betalte selskabet halvdelen af anskaffelsessummen på 200 kroner. Det kunne have været værre, men det blev alligevel en bekostelig affære for klubbens kasse. På grund af manglen på førere havde det ikke været muligt at afvikle interne juniorsejladser i Taarbæk, men juniorerne havde deltaget i kapsejladser i Skovshoved, hvor de oven i købet vandt til stor overraskelse for alle, ikke mindst juniorleder kaptajn Jørgensen.

I 1942 anskaffede Taarbæk Sejlklub endnu en juniorbåd, J56 Snap, som blev indkøbt hos bådebygger Petersen fra Nyborg for 1.800 kroner – uden sejl. Købet blev finansieret af Bådfonden, overskuddet fra en juniorfest og en hel del lodtrækninger. Sejlene endte med at blive doneret af skibsreder I. Lauritzen. Førerproblemet var også ved at blive løst, da der i 1942 blev udklækket 5 nye førere til at undervise de 23 juniorer. At blive fører betød dengang ikke kun retten til at føre en juniorbåd, men også retten til at bære en gul vinkel på sin junioruniformering. Tilgangen af de nye førere betød, at klubben for første gang kunne afholde juniormesterskab. Det blev vundet af Hans Søe Jensen. Som det fremgår af juniorlederens beretning, "glædede det alle at det blev Hans der vandt, og mest glædede det vist lille Hans, som strålede som en sol, da han fik overrakt præmien".

I 1942 var antallet af medlemmer, udover de 23 juniorer, oppe på 95, men bestyrelsen var langt fra imponeret over medlemmernes engagement. I referatet fra generalforsamlingen den 25. november 1942



Svend Erik Petersen i en af sejlklubbens juniorbåde på Furesøen i 1944.

nærmest hvæser bestyrelsen "Der var meget ringe tilslutning, kun ganske enkelte af medlemmerne havde givet møde, og bestyrelsen beklager meget, at ikke flere medlemmer interesserer sig for klubbens ve og vel. Hvis ikke juniorerne havde mødt og igen vist deres interesse, havde denne generalforsamling været en sørgelig dag i klubbens tid".

Den 29. august 1943 forbød den tyske besættelsesmagt al lystsejlad i de danske farvande, hvilket betød at aktiviteterne måtte indstilles på ubestemt tid. Det var bestemt ikke en optimal situation for en sejlklub, og man var derfor nødt til at tænke i nye baner.

Løsningen blev at klubben i 1944 flyttede de 2 juniorbåde op på Furesøen, så klubbens medlemmer havde mulighed for at komme på vandet – søvand, men dog stadig vand. Det var nu ikke kun sejlad forbudet der gav problemer, for det var også blevet forbudt at søsætte både i havnene. Juniorbådene, der var bygget af træ, havde ikke godt af at stå på land på grund af varmen, så for at undgå at de blev utætte i bunden var man ganske enkelt nødt til at få dem i vandet på en eller anden måde. Endelig var det også betydelig mere sikkert at opbevare bådene ved Fure-

søen i stedet for på havnen i Taarbæk. Transporten af bådene blev foretaget på ladet af daværende næstformand, Christian Nielsens, kulvogn.

Juniorbådene fra Taarbæk kom ikke til at være ensomme, for også Hellerup Sejlklub, Skovshoved Sejlklub og KDY flyttede snart deres juniorbåde til Furesøen. Selvom klubbens både lå til fri afbenyttelse for medlemmerne blev det desværre aldrig rigtig til nogen regelmæssig brug. Det skyldes til dels at nogle juniorer ikke måtte tilbagelægge strækningen til Furesøen for deres forældre, andre manglede gummi til deres cykler og en del manglede slet og ret den fornødne energi. Det betød en vis nedgang i antallet af klubbens juniorer. Også antallet af seniorer var gået ned til 60 medlemmer, da krigens slutning nærmede sig.

## Sejladsen atter givet fri

Med Danmarks befrielse den 5. maj 1945 kunne klubbens juniorbåde transporteres tilbage til Taarbæk. Man måtte dog finde sig i at sejladsforbuddet fortsat var gældende til cirka halvanden måned efter befrielsen, da der stadig var minefare i de danske farvande.

Juniorafdelingen havde som sagt måtte lide under besættelsen med juniorbådernes placering på Furesøen, men allerede i løbet af 1945 var juniorafdelingen atter fyldt op med unge mennesker. Kaptajn Jørgensen havde gjort tjeneste andetsteds i slutningen af krigen og lige efter befrielsen, men han havde i mellemtiden sat sine hjælpere til at rekruttere nye juniorer. De gik imidlertid så energisk til værks, at der ved generalforsamlingen i 1945 var 42 medlemmer af juniorafdelingen. Den store tilgang af nye juniorer og den omstændighed, at mange af klubbens seniorer manglede både at sejle i, betød at klubben endnu engang

måtte overveje at anskaffe endnu en juniorbåd. Som så ofte var det ikke viljen, men økonomien, der gjorde, at klubben ikke straks kastede sig ud i anskaffelsen af endnu en båd. Der måtte igen skrubes penge sammen. Klubben havde i 1939 haft gode erfaringer med at rejse penge, blandt andet ved at afholde en havnefest, og det skulle igen blive løsningen på de økonomiske trængsler. På foranledning af havnebestyrelsen afholdt havnen og Taarbæk Sejlklub i 1946 en havnefest som skulle blive en overvældende succes. Forinden havde havnen og klubben aftalt at dele et eventuelt overskud med 1/3 til havnen og 2/3 til sejlklubben. Sejlklubbens nettooverskud beløb sig til den nette sum af 1583,61 kroner. Mens der var masser af leben på havnen, blev der uden for havnen afviklet kapsejladss for Nordiske Krydsere, Juniorbåde og joller. Beretningen fra havnefesten fortalte, at det var befriende igen at se en havn sort af mennesker og en masse smukke sejlbåde lige uden for havnen. Det var trods alt ikke mere end et år siden, at der havde været totalt forsamlings- og sejladsforbud i landet.



Juniorafdelingen på tur engang i slutningen af 1940'erne.

I 1946 tog Taarbæk Sejlklub hul på en vigtig tradition, som stadig bliver holdt i hævd, nemlig afviklingen af seniormesterskabet. Konceptet var et andet dengang, for mesterskabet blev gennemført over 10 aftener i august måned. Foruden klubbens egne 2 juniorbåde blev der også lånt både fra Skovshoved Sejlklub. Det første år blev det til en hård dyst mellem Poul Broen og Børge Jacobi, hvor sidstnævnte løb af med sejren.

Med det gode resultat fra havnefesten i 1946 var sejlklubben i 1947 i stand til at indkøbe den tredje juniorbåd i flåden, J81 Snude, i Odense. Mandsmod og hår på brystet manglede medlemmerne ikke, for Snude blev bragt hjem til Taarbæk for egne sejl og oven i købet timet så fint, at den anløb Taarbæk Havn på standerhejsningsdagen lige da standeren skulle til at gå til tops.

Den nye juniorbåd var i høj grad tiltrængt, for i 1947 var antallet af juniorer oppe på 62, hvoraf de 12 var førere.

## Klubben kommer ud af sit første årti

I 1949 kunne Taarbæk Sejlklub fejre sit første jubilæum, stadig med formand V. A. Olsen ved roret. Selvom tingene gik slag i slag derudaf med stadig flere senior- og juniormedlemmer, var der alligevel presserende problemer at tage sig af. Klubben havde gennemlevet sine første 10 år uden et klubhus. Klubbens aktiviteter havde været henvist til Taarbæk Kros lokaler, og når det havde med juniorarbejdet at gøre, til privaten hos Christian Nielsen og hans kone Astrid. Så vidt vides var arrangementet med Christian Nielsen til stor glæde for både juniorer og ham selv. Men det ændrede naturligvis ikke ved, at der var hårdt brug for et klubhus. Klubbens bestyrelse havde længe været i hårde forhandlinger med Lyngby-Taarbæk Kommune. Blandt

andet var muligheden for et klubhus på kommunens plads foran Taarbæk Skole blevet drøftet, men det blev ikke til noget. Selvom det var et alvorligt problem at stå uden tag over hovedet skulle der alligevel gå endnu 9 år inden klubben i 1958 fik sit eget klubhus. Indtil da var man stadig henvist til Taarbæk Kro og Christian Niensens kælder.

Taarbæk Sejlklubs 10 års jubilæum blev fejret med udgivelse af et jubilæumsskrift på sejlklubbens fødselsdag den 24. januar. Standerhejsningen fandt sted den 15. maj, og om aftenen var der middag for medlemmerne på Taarbæk Kro med underholdning af Ole Monty og Knud Pheiffer. Derudover fandt to særlige begivenheder sted på dagen: Klubbens formand V. A. Olsen blev udnævnt til æresmedlem af Taarbæk Sejlklub, og en nybygget juniorbåd blev søsat fra slæbestedet i det nordlige bassin. Juniorbåden var ikke klubbens egen. Den var blevet bygget af to energiske juniorer, Henning Schuldt og Finn Sølling-Jørgensen til dem selv.

Den 30. – 31. juli blev der afholdt havnefest og kapsejlsud for havnen. Ikke mindst kapsejlsud blev



Henning Schuldt og Finn Sølling-Jørgensen med deres nybyggede juniorbåd.

et tilløbsstykke ud over det sædvanlige, da ikke færre end 65 både startede på linjen, og 28 af dem var juniorbåde. Det var et af de største juniorbådsfelter, der længe havde været samlet på Sundet.

I løbet af 1949 udskiftede klubben juniorbåden J56 med J60, som klubben havde købt af Skovshoved Sejlklub for 2.200 kroner. Endvidere blev der traditionen tro afholdt seniormesterskab, som det år blev vundet af Ib Trock-Jansen.

I 1950 var det tid til generationsskifte i Taarbæk Sejlklubs bestyrelse. Efter 11 år som formand valgte gas- og vandmester V. A. Olsen ved generalforsamlingen den 3. maj at træde tilbage. På trods af sin indledende skepsis over formandshvervet havde Olsen drevet klubben flot igennem de første 10 år af klubbens levetid. Olsen blev afløst af den navnkundige og mangeårige formand Christian Nielsen. Efter generalforsamlingen bestod bestyrelsen herefter af:

**Formand:** Christian Nielsen

**Næstformand:** Poul Lindemark Jørgensen

**Sekretær:** Mogens Köhl

**Kasserer:** Poul Broen

**Menigt medlem:** Ole Ring

**Menigt medlem:** Knud Hartvig Andersen

**Suppleant:** Frank Christensen

**Suppleant:** Søren Vittov

**Revisor:** Børge Jacobi

**Revisorsuppleant:** Jørgen Rudolph

I de første 10 år af klubbens levetid havde den haft sin del af udfordringer at slås med, særligt krigen, ringe medlemstilslutning i den første tid, men også den omstændighed at man drev en klub uden et klubhus. Ser man tilbage kan man dog alligevel ikke undgå at få det indtryk, at det var en stærk klub, der var godt rustet til at gå fremtiden i møde.

## Taarbæk Sejlklub når teenagealderen

Hvis man googler begrebet teenagealderen på internettet kommer der ord op som identitetskrise, lavt selvværd og præstationsangst. Så måske er overskriften ikke helt velvalgt, for det var i hvertfald ikke de problemer, Taarbæk Sejlklub døjede med i 1950'erne. Det var tvært imod i den periode, hvor klubben for alvor begyndte at begå sig på kapsejlsbanerne. Taarbæk Havn var i 1950'erne hjemhavn for en stor flåde af Nordiske Krydsere som dominerede kapsejlsbanerne i denne klasse.

I 1957 gennemførte Brian VII, med V. A. Olsen som skipper og ejer, Sjælland Rundt som hurtigste båd med en omsejlingstid på 43 timer og 29 sekunder. I 1959 var det Christian Nielsen i CAN III's tur til at tage sejren med en tid på 53 timer og 45 minutter, blandt andet foran den senere OL sølvvinder i Drage, Axel Holm. Det fortæller måske lidt om den status krydsersejlerne fra Taarbæk nød, at Christian Nielsen fik tilnavnet Krydsradmiralen. Successen på kapsej-



Christian Niensens CAN III med spiler i frisk vind.



Optimistkapsejlads i Taarbæk i 1958.

ladsbanerne var dog ikke kun begrænset til Nordiske Krydsere, for også juniorbådene og folkebådene begyndte i den periode at bide fra sig. Det var i det hele taget i denne periode, at Taarbæk Sejlklub så småt indtrådte i hvad mange kalder klubbens storhedstid.

## En fortælling fra juniortiden

Sejlklubbens nuværende formand, Jens Stephensen, fortæller her om sin søgrønne ungdom for mange mange år siden.

I vinteren 1953 lå de 3 Taarbæk Juniorbåde Snip, Snap og Snude på havnen og manglede nye unge mennesker til at overtage som båds-mænd. Der skulle ikke meget til, før skolekammeraterne Jim Hartvig Andersen og tvillingebrødrene Karl og Jens Stephensen lod sig overtale til at tage jobbet. "Vi var egentlig ikke særlig gamle, havde lige taget vores førerprøve, men vi var ivrige og selvsikre. Og så var der faktisk et hul i kongerækken, der skulle udfyldes. Desuden

var det også nødvendigt at få orden på sagerne, for der var en stor tilgang af små juniorer fra de børnerige familier i byen, som krævede, at materiellet var i orden, og at der var førere til at undervise.

Det blev gode og lærerige år, hvor vi lærte glæden ved at blive våde og håndtere de små, men velsejlende både.

Verden åbnede sig. Man kunne for eksempel sejle helt til Hven, hvor de gamle teglværker endnu lå forladt ved Nordborg. Ideen var at lokke en veninde med ind i de gamle ringovne, ind under skorstenene, hvor man på en højlys forårsdag kunne se stjernerne, fordi soden i det lange skorstensrør spiste alt sollyset. Det lykkedes desværre aldrig at få pigerne med derind. De havde nok troet, at vi havde andre hensiger. Anyways, det var også en drengeting at kravle rundt i alle de gamle murbrokker. Nu er det hele revet ned.

Jeg har et gammelt billede fra netop Nordborg fra en tidlig morgen hvor Karl, just hjemkommen fra en



Karl leder morgenbønnen en søndag i Nordborg.



Christian Nielsen "Rarberg" eller "Krydser-admiralen" i færd med at lægge nyt dæk på en af klubbens juniorbåde.

aspirantrejse til Marokko, forsøger at lære juniorflokkene den rette måde at bede morgenbøn på muhammedansk. Allerede dengang med kasket og læg mærke til de muslimske vanter. I dag ville han have fået en Fatwa på halsen.

Jeg fik ansvaret for en gammel Juniorbåd, J42, som stod i temmelig dårlig stand oppe i indkørslen hos sejlklubbens formand, Christian Nielsen. Jeg brugte en hel vinter sammen med ham på at fikse den op igen. Han havde en kælder med udgang til Øresund, hvor man kunne gå og snedkerere på alle tider af døgnet. Familien Nielsen var vant til at have ungt besøg og hyggede sig med de ivrige unge. Båden var fra 1940 så der var en del rådne ender der skulle skiftes. Og så kom afrensning, slibning og maling med blyhvidt, isoleringspatent og endelig den fine, fine lak olie maling. Lysegrøn som et forårs bøgetræ. Så smukt så smukt og ens fingre var i måneder derefter mærket med tjære og farverester, umulige at skrubbe

af. Men det gav jo også en god erfaring i, at der faktisk ikke var ret meget, man ikke kunne lave med sine hænder.

Bror Karl fik ansvaret for J81, en smuk lakeret Juniorbåd bygget i spruce, mens vores ven Jim renoverede den mørkeblå J60. De tre meget unge båds-mænd for klubbådene Snip, Snap og Snude var ikke til at skyde igennem på havnen i de år.

Men erkendt, det var ikke gået uden hjælp fra klubbens formand Christian Nielsen, som uden at mase på fik os ledet i den rigtige retning og sikrede, at vi undgik de værste bommerter, som unge både-byggerlærlinge ellers dratter i.

Christian var en elskelig formand med stor interesse for sine medmennesker og godt tag på det praktiske. Og så sejlede han selv den Nordiske Krydser CAN III – Sundets flotteste bådtype. Han blev kaldt for krydseradmiralen eller Rarberg, når man mente, at han var uden for hørevidde. Og med god grund, for han var både en eminent sejler, og så var han meget meget rar.

14 år gamle drog vi hjemmefra før Sankt Hans og kom først hjem lige før skolen startede. Så havde vi været Danmark rundt og ringet hjem 3 gange. Der var ikke så mange lystsejlere dengang og folk tog sig pænt af os, når vi forkomne og våde anløb havnene rundt omkring. Jeg smagte spiritus for første gang. En hel flaske brombærvin til 1 krone og 50 hos købmanden på Thurø. Det skulle lige prøves og blev drukket sammen med en dåse "Spagetti a la Napili" (Plumrose med mange hilsener!) Det var ikke nogen rar oplevelse, dagen derpå! Men dyrt, for budgettet for sådan en sommerferie var på cirka 35 kroner. Jeg kan stadig huske Kanal Cafeen i Gilleleje. Vi stod uden for og var så sultne så sultne og på spisekortet havde de klar suppe til 75 øre! Den snuppede vi, men da café mutter så vores appetit og tydelige mangel på



skillemønt stak hun os diskret en pose lune frikadeller da vi gik. Bless her. Er der en himmel, sidder hun der nu.

Mange af de børn vi lærte at sejle af og med kender vi endnu i dag. Jeg fik en hilsen fra en ung pige forleden. Hun var datter af en af de piger vi sejlede med dengang. Hun vidste at Karl var den første dreng hendes mor havde kysset på! Og nu ville hun gerne vide hvor alvorligt det havde været! Sådan rigtigt! Tsk tsk. Ikke så let at svare på, for det var ikke Karl hun havde kysset på. Tvillingeproblemer!

Gud ved om børn får lov til at ture sådan rundt idag. Eller om de gider. Dengang var det rent eventyr. Og det blev starten på et langt kærlighedsforhold til at få sådan en sejlbåd trimmet og sejlet rigtigt. I al slags vejr. Men også glæden ved at oplev en stille varm sommermorgen på vej til Lohals.

Tidspunktet er lige meget for der ser ikke anderledes ud i dag; Vi var sejlet fra Omø i Juniorbåden Snip ved midnatstid for at udnytte den fine varme søndenvind, som kom da solen gik ned. Jeff, Jims lillebror, og Lone Stub tog den første frivagt i soveposerne, Jeff krøllede sammen under ruffet og Lone i læ, med det lille kønne hoved lyst op af halvmånelyst.

Nattekøligheden var slået igennem, men den lette konstante vind fra sydvest havde stadig en god varme i sig. Hvor kom den fra? Sydfrankrig? Spanien? Kan man ikke lugte appelsintræerne? Sådan fabulerede vi tit når vi sejlede. Kennst du das Land, wo die Zitronen blühm??

Halvmånen kiggede frem af og til mellem de lette cirruskyer og gjorde Langelandsbæltet endnu mere sort og glitrende end det var i nattemørket. Omø Fyret var forsvundet under horisonten, men Agersøs Helleholm Fyr med sine tre blink kunne stadig ses. Vi var i den hvide fyrvinkel, altså på rette vej mod tokosten ud for Lille Hov på Langelands nordlige



J42 på halvvind med rebet storsejl i de danske farvande.

spids. Fyret i Hov kunne også ses nu. Rødt, men der var langt endnu før vi kunne forvente den hvide fyrvinkel. Mærkeligt men også rart at sidde i sådan en lille sejlbåd på det store vand, alene, men i tryk forvisning om at alt var som det skulle være. Der var helt stille bortset fra klukkelydene, som alle klinkbyggede både har, når de gør fart i stille vand. Vinden var stabil. Højtryksvejr, det vil sige ingen overraskelser eller byger. Bakstaget var spændt i sin hanefod, så hårdt som det kunne. Fokken sad med slipstik på sin klampe, så den kunne nås fra agtertoften, hvor jeg sad med storskødet i hånden, så jeg kunne slække eller hive som jeg nu synes vinden var til. Sejlene stod pænt. Det gamle bomulds storsejl med sit J42 syet i, havde stadig masser af form. Den gamle fok, som havde en tendens til at være gumpetung, det vil sige, med bugen alt for agterlig, havde lige fået

patent kuren. Strakt op i faldet som bugen frem og sejlet blev smukt og det kunne straks mærkes på roret hvor luggerigheden forsvandt. Men det var nok sidste gang at man kunne lave den øvelse med det gamle sejl.

Og tankerne kunne man bare lade flyve. Om alle de steder man kunne sejle hen. Og hvor lille verden var, når man havde en båd. Om alt det man skulle blive til og opleve. Med eller uden båd. Og om jordomsejleren Joshua Slocum som fik besøg af Sydafrikas præsident, Paul Kruger, i Durban. Præsidenten var medlem af The Flat Earth Society, som med bibelen i hånden advokerede for at jorden var flad. "De har sejlet rundt om jorden siger De! De mener vel at De har sejlet *rundt om på* jorden?" Kaptajn Slocums bog, *Sailing Round the World* var en del af vores yndlingslektüre!

Men sådan må det være. Jorden er rund. Man kan se det i klart vejr når man ser fyrene forsvinde under horisonten. Og vi sejler jo rundt om på jorden. Og er i gang med det. Just nu!

Når månen var væk kunne man ikke se sejlene mere, men man kunne mærke på rorpinden, og bådens krængning, at alt var ok. The man machine interface!! Manden og maskinen.

Jo, jeg følte mig meget ældre end jeg var. På vej mod 15 var jeg stadig 2 år ældre end de to sovende under ruffet. Og dermed ansvarlig!! Men også med en klar fornemmelse af, at være i fuldstændig kontrol. Ikke kun over båden, men over livet, omgivelserne og fremtiden. Berusende. Og spændende.

Lyset var ved at komme tilbage og kysten ned langs Langeland begyndte at tage farver. Granerne bag ved Hov Fyr var sorte, men markerne sydpå selvlysede gule. Og den svage vind tog en duft af jord og land med sig. Vinden var begyndt at løje, men tokosten stod klar lige i stævnen, så det var tid til at purre

syvsoverne ud. Med the på termokanden og de tre ostehapser vi havde smurt aftenen før. Nu skulle de to unge tage krydset ned til Lohals, mens den gamle (!) fik sig en lur. Men hvem kan sove når solen står op og man kan høre fuglene synge inde i land. Og kan man nu være sikker på, at de ikke går fejl af fyrbøjen syd for Frankeklint eller endnu værre, forvilder sig ind over den lumske Smørstakke grund overfor Peter Michaels sommerhus. De er jo så unge og uerfarne! Så hellere holde sig vågen og nyde det.

Klokken var 7 da vi vendte sidste gang før indløbet til Lohals. Færgeren fra Sydfyenske Dampskibsselskab var lige kommet ind fra Korsør og der var folk på kajen med trækvogne og cykler for at tage imod. En enkelt kutter stod ud med sin karakteristiske Tuxham-Tuxham-Tuxham dunken (eller var det en Grenå diesel?). Bøgetræerne stod stadig lyst grønne i morgenlyset, og man kunne høre båndsaften fra bådebyggeriet nord for havnen. Børn og piger i lyse kjoler. Og der skulle ligge en bager lige bag købmands-



En af klubbens juniorbåde med Kronborg om styrbord.

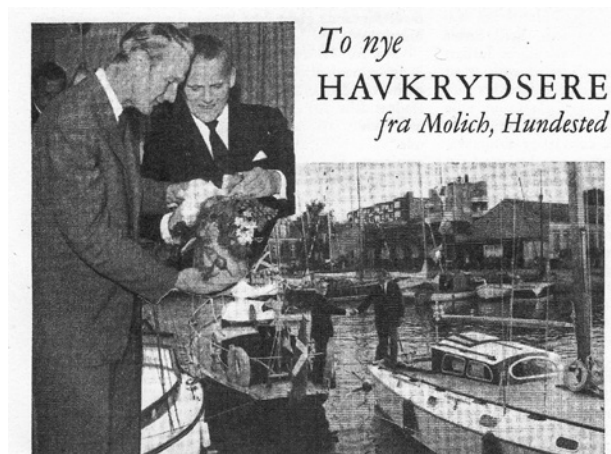
handelen på havnen! Kan man mærke duften af frisk morgenbrød monstro? Smukt. Smukt!

Her mange mange år efter står den sejlads stadig skarpt i erindringen. Lohals i morgensol må være et af de smukkeste steder på jorden. Sådan må der gerne se ud i paradisi!"

## Storhedstiden

De fleste vil nok mene at Taarbæk Sejlklubs storhedsperiode, både som klub og på kapsejladbanerne var i 1950'erne, 1960'erne og 1970'erne. Når medlemmer, der oplevede og var en del af den periode, fortæller om den, er det som om at det var en tid, hvor alt kunne lade sig gøre, klubbens medlemmer vandt hvad de stillede op i, og hvor en taarbækker kunne lukke munden på en hvilken som helst udenbys sejler ved at synge "Hvem var det der vandt idag, det var dem fra Taarbæk af".

I 1960'erne begyndte der at ske en vis udskiftning af de privatejede både i Taarbæk Havn. Folkebådene var stadig i havnen i stort tal, som med årene voksede yderligere, men de mange Nordiske Krydsere, med hvem klubben havde været så dominerende, blev efterhånden skiftet ud med den nye LA-Krydser og så kom der store moderne havkrydsere til. Søren "Verdensmester" Nielsen havde længe gerne villet have en moderne havkrydser, der skulle opfylde forskellige krav fra hans side. Inden vi går videre er det nok værd lige at spinde en lille krølle over tilnavnet Verdensmester. Historien går på at Søren Nielsen altid gerne ville have været verdensmester, men desværre aldrig rigtig blev det. Velinformerede kilder fra det Jyske har fortalt, at han i provinsen gik under navnet Søren "Hængerøv", men det er nok den evindelige kamp mellem Jyderne og Kjøvenhavnerne.



To gange bådedåb i Taarbæk. Den 21. juni 1961 blev 2 nye havkrydsere døbt. Søren "Verdensmester" Niensens nye Molich One Design kom til at hedde Jettebeth III og Henry Hansens LA-Krydser To-Lose. Jettebeth III havde et par uger forinden sejlet en tredje plads overalt hjem til klubben under Sjælland rundt.

Tilbage til historien, for Søren Nielsen havde været i kontakt med flere engelske konstruktører, men han syntes at de var alt for gammeldags i deres design. Til sidst kørte han til Hundested hos Poul Molich for at tale lidt med ham om emnet, og det viste sig, at Poul Molich gik og arbejdede med et design lige efter Søren Niensens hoved. I 1960 blev der bestilt 5 nye Molich One Design (MOD) havkrydsere hos Poul Molich til levering i maj-juni 1961. De 4 af dem gik til nogle af de mest kendte havkapsejlere herhjemme: Søren Nielsen fra Taarbæk, Hans Albrecht fra Skovshoved, Erik Laursen fra Horsens og en til Poul Molich selv. Det var et projekt som med stor entusiasme blev hilst velkommen herhjemme, da Danmark i mange år havde haltet efter på designfronten.

I løbet af de kommende år skulle antallet af LA-Krydsere i havnen komme til at vokse støt.

LA-Krydseren kan idag forekomme som et levn fra en svunden tid, men dengang havde den mange kvaliteter og fordele: Det var en af de mest moderne og visionære kapsejladsbåde, man kunne få herhjemme, den var relativt billig at anskaffe og den var både billig og nem at vedligeholde, da LA-Krydseren var en af de første serieproducerede både i glasfiber.

LA-Krydserens fulde potentiale dengang forstås bedre hvis man læser om tilblivelsen af LA-Krydsernes klasse-organisation. I Sejl og Motor Bladet kunne man læse, at der var blevet dannet en klasseorganisation for LA-Krydseren, som primært havde til formål at bevare den som familiebåd og modarbejde at det blev en rendyrket kapsejladsmaskine.

Den store lyst til nye investeringer på bådfronten smittede også af på juniorerne. De skulle også have det godt, og Søren Nielsen, som på daværende tidspunkt var bestyrelsesmedlem i klubben, satte det som sit mål, at juniorernes både aldrig måtte blive ældre end 6 år. De skulle have det bedste og det nyeste, så de kunne begå sig ordentligt på kapsejladbanerne. Derfor blev der købt helt nye optimerede Juniorbåde fra Benny Rasmussens Bådebyggeri i Horsens. Målet om resultater på kapsejladbanerne lykkedes, og de sidste to Juniorbåde blev købt i 1964 og 1965. De nye gode både var medvirkende til, at juniorer fra Taarbæk nu blev dominerende ved kapsejladser, for i 1965 vandt Jan Kjeldsen, Bo Hansen og Jørgen Ring Landsstævnet, og i 1966 var det Niels Bolt Jørgensen, som vandt Landsjuniorstævnet for Juniorbåde.

Allerede i 1963 blev Søren Nielsens Jettebeth III og Hans Albrechts Diana II sat til salg. Søren Nielsen og Hans Albrecht havde bestilt to nye og større havkrydsere, designet af Sparkmann & Stephens i USA og bygget hos Aage Walsted på Thurø. De to nye havkrydsere kom til at hedde Jettebeth IV og Diana III. Begge sejlere havde markeret sig flot i deres



Christian Nielsens LA-Krydser CAN IV. Lidt af en helvedesmaskine da den kom frem.



Søren Nielsen i havn med Jettebeth III efter at være kommet i mål på distancesejladserne Kiel-Horsens. I prædikestolen sidder formanden for Horsens Sejlklub og byder velkommen.

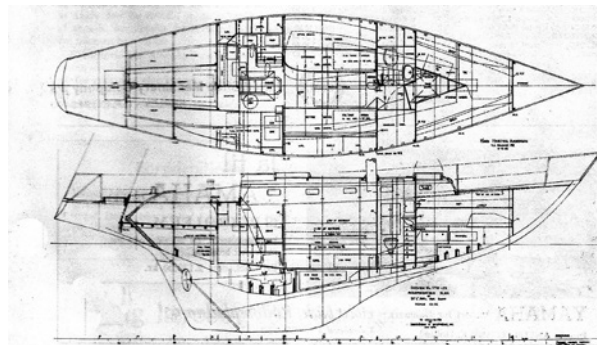
MOD'ere, men det skulle blive i disse to nybygninger at de rigtig kom til at spille en rolle på den internationale scene.

De to identiske havkrydsere blev leveret i 1964 og allerede første år blev det til en første plads for Diana og en anden plads for Jettebeth til Skaw Race. Det var en flot start, men det skulle blive bedre i 1965, da de to både rigtig slog igennem. Her vandt Hans Albrecht den prestigefyldte One Ton Cup i Frankrig, mens Søren Nielsen løb med overaltsejren og kongepokalen ved Gotland Rundt.

Anskaffelsen af de nye moderne havkrydsere betød også lidt af et boust for juniorafdelingen, for med de nye både fik juniorerne mulighed for at lære at sejle så store både. Det var en helt unik chance for træning, som kun de færreste juniorer i landet kunne drømme om.



Jettebeth IV på bådudstillingen i Forum.



Søren Niensens havkrydsere Jettebeth IV, tegnet af Sparkmann & Stephens og bygget af Aage Walsted.

## Det første klubhus

I 1958 fik Taarbæk Sejlklub omsider sit første klubhus efter i næsten 20 år at have været hjemløs. Klubben fik af Lyngby-Taarbæk Kommune stillet den gamle skolebarak ved Becksvej, idag bedst kendt som "Barakken", til rådighed. Taarbæk Skole var lige blevet udvidet med sin tredje fløj, som overflødiggjorde brugen af Barakken som skolestue. Barakken var oprindeligt blevet bygget under første verdenskrig og efter at have fungeret som skolestue i en hel del år trængte den til en kærlig hånd. Huset blev stadig varmet op med to gamle brændeovne og der kom vand ned fra taget. Efter overtagelsen blev en istandsættelse igangsat, som kostede klubben 7.000 kroner. Brændeovnene blev blandt andet "moderniseret" ved at der blev lagt petroleumsovne ind i brændeovnene, som så fik påfyldt 15 liter petroleum med jævne mellemrum. Et lille køkken blev også installeret efter overtagelsen, men et toilet blev det aldrig til. Mangel på ordentlige toiletfaciliteter resulterede efter sigende i et heftigt rend frem og tilbage fra havnen, når der var fester i klubhuset.

Indvielsen af det nye klubhus fandt sted den 23. august 1958.

Klubhuset blev flittigt brugt til klubbens mange aktiviteter, herunder en månedlig foredragsaften hvor temaet kunne variere lige fra krysolitudgravninger i Grønland, film- og billedaften til kokkekursus og lad os lige blive ved kokkekurset et øjeblik.

Kønsrollerne og fordelingen af de huslige pligter i hjemmet var selvfølgelig noget anderledes i 60'erne end idag, og dengang kunne man ikke forvente, at en mand kunne lave mad. Men hvad gjorde en stor stærk havkapsejler, når han var på søen uden assistance

fra en kvindelig hånd. Taarbæk Sejlklub kom med løsningen i 1962, hvor der blev arrangeret kokkekursus en gang om ugen i et halv år. Man havde fra klubbens side "tænkt sig at adskillige medlemmer ville være glade for at få kendskab til elementær madlavning til brug i forbindelse med deltagelse i havkapsejlads". Indbydelsen blev trykt i Taarbæk Sejlklubs spalte i det landsdækkende Sejl og Motor. Det vides ikke, hvordan kurset gik, men det er alligevel svært at slippe scenen fra filmen Amatører til Søs, hvor der trænes madlavning i høj søgang i en hængekøje.



Det føste klubhus "Barakken". De mange ølkasser er ikke rester fra en fest, men skal bruges som scene til juniorrevyen.



Pinsetur på Hven. Trine, Anette, Kit, Pia, Margrethe og Stine.





Optimistkapsejls i Taarbæk i 1958.

## Juniorrevyerne

I 1960'erne var et fast indslag i klubbens aktivitetskalender den årlige juniorrevy i klubhuset Barakken.

Revyerne blev ledet af juniorleder Søren Garp Møller med foreningen T.S.J.A.R.O.F.O som drivende kraft. Den noget lange forkortelse stod for Taarbæk Sejlklubs Junior Afdelings Revue- og Fest Originaler. Hvis juniorrevyerne nogensinde skulle blive genoptaget kunne man overveje at indføre en forkortelse for forkortelsen.

Søren Garp Møller var en meget habil musiker og det havde han ikke fra fremmede. Hans far, Asger, var jazzmusiker på Bellevue Strandhotel og på Bakken og startede i øvrigt også Skovshoved Sejlklubs optimistjolle-afdeling.

Første år blev det en mindre revy, men succesen var så stor, at det skulle gentages, og der blev opsat revyen "Den Flyvende Taarbækker", blandt andet med en parodi af Melodi Grand Prix.

Revyen blev en bragende succes og tiltrak et publikum på hen ved 100 personer pr. aften. I Jørgen Rings gamle regnskaber fra juniorrevyen kan det læses, at der over 3 forestillinger blev drukket 10 kasser øl af 50 stk. under de 3 pauser af hver et kvarter. Det kan næsten ikke være andet end fra varmen i det overfyldte hus, at den sunde og natulige tørst kom. Det gode var, at overskuddet gik til juniorafdelingen, og at juniorrevyen nok aldrig ville løbe tør for materialer til konstruktion af scenen, se billedet på side 55.

Den store succes havde også sin pris. Pladsen var trang i Barakken, og der var derfor ikke plads til koret, som bestod af ældre juniorer. Problemet blev løst ved, at koret forinden havde indspillet sit repertoire på en gammel båndafspiller. Båndafspilleren var af ældre dato og brugte i kassetten ikke plasticbånd men derimod ståltråd som havde det med at knække med



Juniorer på scenen til juniorrevyen.

jævne mellemrum. Det var dog ikke værre end at det kunne laves med et råbåndsknob og så måtte publikum finde sig i at lyden gav et ordentligt hop når man kom til et stykke med råbåndsknob.

Den sidste revy var den længste og største. Den hed "Sjælland Rundt på 80 Minutter", og gjorde naturligvis, på en venskabelig måde, grin med mange af de dygtige sejlere fra Taarbæk, der deltog i Sjælland Rundt.

## 25 års jubilæum

I 1964 fejrede Taarbæk Sejlklub sit 25 års jubilæum. Det blev fejret med reception i klubhuset og et stort jubilæumsstævne den 5. – 6. september. Sejl og Motors udsendte rapporter kunne berette, at der grundet jubilæet hvilede en helt særlig stemning i byen: "Hele den hyggelige fiskerby var smykket med en flagallé fra S til N, og desuden flagedes der fra et utal af private huse og forretninger".

Jubilæumsstævnet blev et kæmpe tilløbsstykke med over 250 deltagende båd og joller herunder Dra-

ger, Knarr, Folkebåde, LA-Krydsere, privat- og klubejede Juniorbåde og 8 forskellige jollekladser. Taarbæk Sejlklub løb af med sejren i Drage, Folkebåd og LA-Krydsere, og det blev til en andenplads i Knarr klassen.

Om aftenen var der stor fest for 350 personer på Bellevue Strandhotel hvor klubbens formand Christian Nielsen fik overrakt Dansk Idrætsforbunds Ærestegn i Guld af Dansk Idrætsforbunds formand grosserer Gudmund Schack. I anledning af jubilæet forærede Lyngby-Taarbæk Kommune klubben en ny juniorbåd, som blev døbt Snehvide. Sejl og Motors udsendte kunne runde sin artikel af med at berette: "Det havde været et jubilæum både til lands og til vands, som man sent ville glemme".

Den 29. august og 13. september 1964 var Taarbæk Sejlklub vært ved The Larchmont Yacht Club Cup, der blev sejlet som holdsejlad i Folkebåde. Klubben havde året forinden vundet pokalen og havde derfor forpligtelsen til at arrangere stævnet i 1964. Taarbæks hold bestod af Ole Ring i Pulje III, Peter Michael Laursen i Tine og Christian Nielsen i Karina. På trods af det stærke hold blev det "kun" til sølv og Rungsted Kyst Sejlklub løb af med sejren. Men der var nu ingen grund til at have ondt af Taarbækkerne, for klubben lå bestemt ikke på den lade side, hvad resultater angår. Aage Birch, Poul Lindemark Jørgensen og Niels Marcussen vandt europamesterskabet for Drager i Cannes og Dragon Gold Cup i Travemünde, og Peter Michael Laursen vandt Folkebådenes Guld pokal under øresundsugen. Det var bestemt bedrifter man måtte tage hatten af for, da de to bådklasser var nogle af de mest konkurrenceprægede på den tid.

De gode resultater udmøntede sig også i en fin presseomtale, og da BT's læsere i 1965 skulle pege på årets bedste sportspræstation var Peter Michael en af kandidaterne.



Peter Michael i FD 307 Tine ved Øresundsugen i 1964.  
Foto: John Stæhr - Imagesfile.com



Peter Michael Laursen, Aage Birch og Paul Elvstrøm sammen med Dronning Anne Marie til præmieuddelingen ved KDY's 100 års jubilæum i 1966.

## Nyt klubhus på havnen

Pladsen havde længe været trang i Barakken. Det fremgik med alt tydelighed i en notits fra 1962 i Sejl og Motor, som dengang fungerede som klubblad for landets sejlklubber. I notitsen inviterede Taarbæk Sejlklub sine medlemmer til fastelavnsfest i klubhuset:

### Fastelavnsfest for seniorerne

Fastelavnsfest for seniorerne vil i år blive afholdt lørdag d. 24. februar kl. 19.00 i klubhuset. Der vil blive serveret middag, og for at sætte lidt kolorit på aftenen vil vi – i lighed med sidste år – bede alle vore medlemmer om at maskere sig efter bedste evne – det bemærkes, at det kun gælder ansigtet, da klubhusets størrelse ikke tillader afholdelse af større karneval. Deltagelse i festlighederne bedes venligst meldt til Bellevue 204 eller 148. – Vel mødt og på gensyn.

Kommercerådet.

Til 25 års jubilæet i 1964 var klubbens største ønske til politikerne i kommunen et klubhus på havnen, og endelig i 1965 skete det, at Taarbæk Sejlklub fik overladt det nuværende klubhus på havnen. Klubhuset blev overdraget i den stand, det befandt sig, og den var ikke særlig god. Der havde ikke været gjort noget ved huset i umindelige tider, rumfordelingen var en helt anden end i dag, så huset fremstod meget mørkt og klamt. Vindfanget, hvor vi har indgangspartiet idag, havde fungeret som iskiosk og huset havde heller ikke kælder, men istedet en lille garage under huset forbundet med havnen via en rampe. De hængsler man kan se i kælderen i dag er fra porten til garagen.

Klubben havde fået 50.000 kroner af Lyngby-Taarbæk Kommune til renoveringen af huset, men sejlklubbens budget beløb sig til 125.000 kroner. Det betød, at der ikke blev råd til professionelle hånd-

værkere, med mindre det var strengt nødvendigt, så pengene i stedet kunne bruges på materialer. Klubben fik samlet en mindre hær af frivillige medlemmer til at ombygge klubhuset, og den første mandag i december 1966 gik man igang.

Der blev arbejdet hver mandag og onsdag efter arbejde samt hver weekend. Klokken 22.00 kom klubbens damer ned til det arbejdende folk med øl og smørrebrød, og sådan gik det derudaf indtil huset stod færdigt. Ole Wester arbejdede på det tidspunkt på Henri Hansens tegnestue, og inden ombygningen startede lavede de et projekt for, hvordan klubhuset skulle ende med at se ud.

Alle frivillige blev inddelt i arbejdsgrupper alt efter deres uddannelse eller hvordan de havde hænderne skruet sammen, således at tømrerne og sned-



Nogle af de yngre medlemmer igang med at hugge ud til kælderdøren.

kerne røg i tømrergruppen, ingeniører og vvs-folk i vvs gruppen etc. Klubbens daværende formand Poul Lindemark Jørgensen havde ikke nogen håndværksmæssig baggrund, men var til gengæld særdeles god til at rydde op og holde orden. Derfor stod han i spidsen for oprydningsholdet. Oprydningsholdets imponerende effektivitet gav fra tid til anden anledning til lidt problemer. Ole Wester og Jørgen Ring kan fortælle, at når de stod og arbejdede med noget og et øjeblik lagde et stykke værktøj fra sig for at måle op, var værktøjet væk da de vendte sig om efter det igen. De fandt hurtigt ud af, at det ikke var dem, der forlagte værktøjet, men at det var oprydningsholdet, der havde være på spil.

Helt galt kunne det være gået, da man lavede åbningen ud til verandaen. Den havde før været et lukket rum med en lille dør, men for at verandaen kunne blive en del af klublokaet, valgte man at rive væggen ned. Da væggen var bærende, havde de lagt en stor jernbjælke ind i åbningen understøttet af stiladser, så hele gavlen ikke ville styrte sammen. Den skulle hvile på stiladserne nogen tid for at sættes sig ordenligt, men da håndværkerne kom ned næste dag var stiladserne pillet ned og lagt på plads. Det var et under, at hele gavlen med den østvendte altan ikke var styret sammen. Men hvem havde været så ubetænksomme at pakke stiladserne sammen? Det var det effektive oprydningshold, der troede, at det var på grund af sjusk at stiladserne stadig stod og flød.

Ole Wester har også fortalt om hvordan det gik til, at der kom loft op i klublokalet. Ole var i tømrergruppen sammen med Søren Rassau og Preben Frederiksen. En fredag eftermiddag stod de tre i klubhuset og arbejdede, da Poul Lindemark kiggede forbi. Han fortalte dem, at de kunne holde fri i weekenden, hvis de kunne nå at bygge loftet til næste dag. Tømrergruppen stillede som betingelse, at de kunne bestille passende

forplejning fra Taarbæk Kro på Poul Lindemarks regning. Lindemark var vist ikke helt overbevist om, at de kunne nå det, så han gik med på betingelsen, forudsat at loftet altså ville være færdigt. Med Poul Lindemark ude af døren lagde tømrergruppen en slagplan: en mand stod på gulvet og skar loftsbrædder, mens de to andre stod på stiladserne og satte dem op, efterhånden som de blev skåret. I bedste samlebandsmetode gik arbejdet raskt derud af, og selv Henry Ford ville have været stolt. De havde i øvrigt ikke mere travlt end at der blev bestilt stor middag fra kroen, de dyreste vine og den bedste mad naturligvis. Næste morgen da Lindemark dukkede op igen, var Ole, Søren og Preben lige blevet færdige med loftet og sad på verandaen og nød en velfortjent øl. Poul Lindemark var meget imponeret over det flotte



Henry Hansen og Christian Nielsen arbejder i juniormmet.

resultat lige indtil han blev præsenteret for regningen fra kroen. Så brød fanden for alvor løs, men det endte med at Poul Lindemark måtte sluge regningen – som aftalt!

I alt lagde klubbens medlemmer omkring 10.000 mandetimer da de renoverede og ombyggede klubhuset på havnen. Det blev færdigt til tiden og kunne indvies ved standerhejsningen i april 1966.

## Olympisk sølv i Mexico og ynglingens indtog

Aage Birch, Poul Lindemark Jørgensen og Niels Marcussen blev udtaget til at repræsentere Danmark i Drage klassen ved de Olympiske Lege i Mexico i 1968. USA løb suverænt med OL guldmedaljen, men Aage Birch og co. fik sejlet en flot sølvmedalje hjem, og Østtyskland kom ind på en tredjeplads.

Hjemme igen, blev der arrangeret stor festivitas for sølvvinderne. Der var stor middag på Taarbæk Kro og inden da var Aage Birch, Poul Lindemark og Niels Marcussen blevet modtaget med fakkeltog på havnen.

Som anerkendelse af medaljen skænkede Lyngby-Taarbæk Kommune midler til indkøb af en ny øvelsesbåd til juniorafdelingen. Det skulle blive starten på en ny epoke, for valget faldt ikke på den traditionelle Juniorbåd i træ, men derimod på den nye Yngling i glasfiber. Dansk Sejlunion havde igennem længere tid luftet tanken om, hvorvidt der skulle anskaffes en ny øvelsesbåd til landets juniorafdelinger. Taarbæk Sejlklub og andre klubber var efterhånden også ærgerlige over Juniorbåden, både fordi det var et meget stort arbejde at vedligeholde træbådene, men også fordi den ikke var udstyret med spiler. Man mente, at det var vigtigt at juniorerne lærte at sejle

med spiler, da de fleste privatejede både, som rekrutterede gaster blandt juniorerne, efterhånden havde spiler. Men der var langt fra enighed om valget af en ny øvelsesbåd. Nogle klubber argumenterede for at beholde Juniorbåden, bare udstyret med spiler, andre gik så vidt som at argumentere for at beholde Juniorbåden uden spiler, da spiler vist var en døgnflue. Jørgen Ring fortæller om processen med at vælge en ny båd: " Vi ledte efter en egnet afløser for Juniorbåden, og 3 både var på tale; Minette, Squib og Ynglingen.

Vi fik Ynglingen på prøve i oktober 1968 og efter en prøvesejlads med den, blev Michael Laursen, Niels Bolt Jørgensen og jeg meget begejstrede for båden, som jo var en lille udgave af den soling, som Niels Bolt, Ole Wester og Jørgen Binzer var ved at kvalificere sig til Olympiaden i.

Ved et møde hos Elvstrøm, som var blevet importør af Ynglinge, underskrev Taarbæk Sejlklub, KDY og Sejlklubben Sundet indkøbsordre på de første 5 Ynglinge til Danmark".



De tre olympiske sølvvindere:  
Niels Marcussen, Aage Birch og Poul Lindemark Jørgensen.



Prøvesejlads af Norge 1 på sundet. På billedet er Niels Bolt ved roret, Susanne Sandberg (fra KDY) og Jørgen Ring. Jørgen kan man kun se håret på, da fotografen ville have, at man tydeligt kunne se, at der var en pige ombord.

I 1970 solgte klubben 2 juniorbåde og anskaffede i stedet 2 nye Ynglinge, YD1 og YD2. Sejlklubben Sundet købte YD3 og KDY anskaffede YD4 og YD5. Snart fulgte de fleste klubber på Sjælland trop og købte Ynglinge, hvorimod klubberne på Fyn og i Jylland valgte at satse på 606'eren. Det betød, at der nu var to bådtyper for juniorer i Danmark, og helt frem til 1995 blev der afviklet fælles juniordanmarksmesterskab for de to bådtyper. Allerede i 1971 gav Taarbæk Sejlklubs bestyrelse tilladelse, til at klubbens sidste 2



Og elegante kunne de også tage sig ud når de repræsenterede klubben i udlandet.

Juniorbåde blev afhændet, således at der blev satset fuldt ud på Ynglingen.

Det betød selvfølgelig et endeligt farvel til Juniorbåden, hvori så mange havde lært at sejle igennem tiden.

På det tidspunkt var der 72 juniorer og 4 Ynglinge, og der var allerede hårdt brug for endnu en Yngling.

Med de nye Ynglinge begyndte tingene at tage fart. Allerede i 1971 var der 12 Ynglinge, alene på Øresund. Klubben oplevede i de år en utrolig stor tilgang til



juniorafdelingen og det var der flere grunde til, som Jørgen Ring fortæller: "Ledelsen i Juniorafdelingen var gode til at kombinere spændende kapsejladser med hyggelig tursejlad, og i 1972 var Taarbæk Sejlklub vært for et internationalt stævne for Ynglinge med deltagelse af 5 norske besætninger, i alt deltog 25 både. Det store aktivitetsniveau gjorde, at juniorerne og de yngre seniorer fra klubben blev dominerende på de hjemlinge ynglingebaner, og da Danmark var totalt dominerende på den internationale front, ja så var det vist ikke helt misvisende at sige, at Taarbæk var den førende ynglingeklub på verdenshavene.

Blandt klubbens mange verdensmestre i Ynglingen kan blandt andet nævnes Bo Hansen, Henrik Fricke, Claes, Finn og Flemming Thunbo, Jørgen Ring og Niels Christian Andersen.

Det hele kulminerede i 1976, da Taarbæk Sejlklub var vært ved afholdelsen af verdensmesterskabet for Ynglinge.

Ved mesterskabet deltog 65 både fra hele verden. De mange sejlere blev indkvarteret i Rosenhaven ved Jollehavnen, hvor der var anlagt en midlertidig teltlejr.



Ynglingene på vej i havn efter dagens sejladser.

Under stævnet var der ikke mangel på sociale aktiviteter, Gud forbyde, at det kun skulle handle om at sejle. Den store velkomstreption fandt sted på Lyngby Stadion, om fredagen var der hviledag med busrundtur i Kommunen med kommunalbestyrelsen som vært. Undervejs var der frokost på Frilandsmuseet, efterfulgt af rundtur på Tuborg Bryggeriet i Hellerup med efterfølgende let anretning. På mesterskabs sidste dag var der stor middag på Taarbæk Kro. For at konerne og kæresterne ikke skulle kede sig alt for meget på land, var der for dem arrangeret indkøbstur til Landscrona med udskænkning af øl og snaps i passende mængder på færgen. Som prikken over det berømte i endte det med at blive Bo Hansen, Per Lundbæk Christensen og Lars Jensen fra Taarbæk der vandt verdensmesterskabet.

Ikke kun på hjemmefronten var 1976 et bemærkelsesværdigt år. Efter at sejlere fra Taarbæk Sejlklub i 1968 havde vundet en OL medalje, og en Taarbæk Soling i 1972 havde været tæt på at komme med til olympiaden i Kiel, var det naturligt at vores juniore stræbte højt. Claes og Finn Thunbo Christensen satsede på at komme med til OL på Ontario søen i Canada i den nye bådtype Tempest, en to personers kølbåd, som lignede en forstørret Flying Dutchman. Det lykkedes og i 1976 sejlede Claes og Finn en meget flot 6 plads hjem til Danmark. Første og eneste gang at Taarbæk juniorere har deltaget ved Olympiaden.

## Ny afdeling i klubben

I 1974 fik klubben en ny afdeling, da Optimistafdelingen så dagens lys. Klubben havde igennem nogen tid gerne villet tilbyde sejladundervisning til de unge, der stadige lige var små nok til Ynglingen. Per "Styrter" Carlsen og Svend Kirkegaard meldte sig til at

lede foretagendet, og der blev gennemført træning en dag om ugen mellem 16.00 – 18.30 på Jollehavnen. Efter den første sæson, hvor de alle lige skulle finde benene, kom der rigtig gang i afdelingen med stor tilgang af nye medlemmer.

## 40 års jubilæum

Da Taarbæk Sejlklub i 1979 kunne fejre sit 40 års jubilæum kunne Det Grønne Område berette, hvad det indtil videre var blevet til med kapsejlsresultater. Juniorerne havde i de første år vundet Kammeratskabspokalen, Friis Hansens Mindepokal, Furesøpokalen, Sund-pokalen og Landsjuniorstævnet adskillige gange. Seniorerne holdt sig heller ikke tilbage og kunne notere sig for rekorden ved Sjælland rundt 2 gange, overaltvinder af Sjælland Rundt gentagende gange, 2 gange vinder af Folkebådernes Guldpokal, 5 gange vinder af World Cup for Ynglinge, 5 gange vinder af Larchmontpokalen i Folkebåd, vinder af Sejlklubben Frem's jubilæumsfad for Folkebåde, Martini Pokalen, Guldpokal for Drager, deltagelse i de Olympiske Lege i 1960, 1968 hvor det blev til sølv i Drage, og i 1976. Hertil kom et utal af andre medaljer, både nationalt og internationalt, som journalisten ikke mente, der var spaltepads til at medtage.

I jubilæumsskriftet kom der dog lidt malurt i bægget, for det begyndte så småt at tynde ud i de aktive seniorkapsejlere. De gamle stjerner var ved at blive magelige, så det blev ikke til så mange kapsejls og aftenmatcher som i tidligere tider.

Klubben havde igennem en årrække haft stor tilgang af nye medlemmer og kunne i jubilæumsåret 1979 for første gang komme over de 400 medlemmer.

Selve dagen blev fejret med reception på Taarbæk Skole og en udstilling om sejlklubben i Havnekiosken.

Blandt de mange gaver var en check på 40.000 kroner fra kommunen til en ny Yngling, YD 118, samt en påhængsmotor, så Optimist-afdelingen kunne få en følgebåd.

## 80'erne

Ved generalforsamlingen i 1981 gik Mogens Rosenløv, efter 4 år på posten, af som formand for klubben og Lars Heilesen blev valgt som efterfølger. Klubben kunne fremlægge et underskud på 31.862,83 kroner mod et budgetteret overskud på 4.300 kroner. Det store underskud skyldtes til dels mange skader på ynglingene i årets løb og et faldende antal juniorer. Kontingentet blev på generalforsamlingen hævet, pudsigt nok ikke på grund af den trængte økonomi, men fordi Taarbæk Sejlklubs kontingent lå under den grænse, hvor Dansk Sejlunion ydede tilskud til klubber. Derfor blev kontingentet hævet til 180 kroner årligt, hvilket lige præcis var Dansk Sejlunions tilskudsgrænse.

Det faldt mange medlemmer for brystet, og der blev blandt nogle rejst tvivl om, hvorvidt Taarbæk Sejlklub overhovedet havde råd til at have en juniorafdeling. Brodden blev taget lidt af kritikken, da det også kunne påvises, at underskuddet ligeledes skyldtes manglende tilslutning til klubbens arrangementer fra medlemmernes side. Alligevel blev det foreslået, at klubben solgte ihvertfald en af sine Ynglinge. Kompromisset blev, at den nye formand, Lars Heilsen, og bestyrelsen fik en chance for at vende udviklingen. Hvis dette ikke viste sig muligt, skulle der sælges ud af flåden. Den nye bestyrelse opstillede på generalforsamlingen to mål for klubbens umiddelbare fremtid; Klubbens økonomi skulle forbedres markant, og der skulle pustes nyt liv i juniorafdelingen med tilgang

af flere medlemmer og en forbedring af deres kapsejladningsresultater.

Målet om bedre resultater lykkedes, for i 1981 vandt juniorer fra Taarbæk Sejlklub både landsjuniorstævnet i Flensborg og det Nordiske Juniormesterskab i Finland. Samme år satte klubben sig også på en sølvmedalje til Verdensmesterskabet for Yngling.

Hvad økonomien angik, så var det stadig vanskelige tider for klubkassen, og i 1982 så bestyrelsen sig nødsaget til at hæve kontingentet med 50 %.

## Seniorskolen kommer til

I 1981 blev seniorskolen startet på foranledning af sejlklubbens daværende formand Lars Heilesen og næstformand Peter P. Nielsen. På grund af det faldende medlemstal i juniorafdelingen havde de ikke længere brug for 6 ynglinge. Enten kunne klubben sælge ud, som det jo var blevet foreslået på generalforsamlingen, eller også kunne de bruges på anden vis. Den direkte baggrund for oprettelsen af seniorskolen var dog ikke overskud af både, men derimod en tragisk ulykke ved Hven, hvor to brødre under en sejltur druknede. Ombord var også de to brødres koner, som ikke kunne manøvrere båden i den friske vind og derfor ikke kunne fiske de to ombordfaldne op. Ulykken rejste spørgsmålet, om det nu var alle ægtefæller i klubben, som kunne manøvrere bådene, både under almindelig sejlads, men også i en nødsituation. Der blev også rejst spørgsmål, om ikke det var den ægtefælle, som kunne sejle, der skulle lære den anden at sejle, men bestyrelsen nåede frem til, at ægtefæller ikke altid var lige pædagogiske over for hinanden. Specielt ikke når de var på en båd sammen. Derfor fik man ideen om at starte en seniorskole, hvor pladserne i første omgang skulle være forbeholdt ægtefæller

til bådejere. De gode intentioner til trods var tilstrømningen desværre ikke overvældende, så derfor besluttede bestyrelsen hurtigt at åbne op for nye medlemmer, som gerne ville lære at sejle. I første omgang var det seniorer der fungerede som førere, og man brugte klubbens ynglinge, når de ikke blev brugt af juniorafdelingen. Allerede i 1984 bestod de første to elever duelighedsprøven i praktisk sejlads, hvorefter de fortsatte i afdelingen som førere.

I 1985 blev YD 112 overført permanent fra juniorafdelingen til seniorskolen og elevantallet kunne øges fra 8 til 10 elever. I 1988 bestod yderligere 5 elever førerprøven, hvilket betød, at seniorskolen nu var 100 procent selvforsynende med førere. Da seniorskolen var tænkt som et sted, hvor voksne kunne lære at sejle, og ikke en underholdningsafdeling, var det kun muligt at være medlem af seniorskolen i en periode på maksimalt 4 år, så der hele tiden var plads til nye medlemmer. Alligevel gjorde tilgangen af interesse, at seniorskolen fik overdraget endnu en yngling fra juniorafdelingen.

## Family Day

Grundet den dalende tilslutning til klubbens aktiviteter iværksatte bestyrelsen nye tiltag. En af dem var den årlige Family Day. Det har ikke været muligt at klarlægge præcist hvornår Family Day opstod, men den tidligste invitation er fra 1982. Konceptet, som mange stadig vil huske, var temmelig simpelt. Om morgenen var der morgenmad og skippermøde i klubhuset, hvorefter bådene blev sendt af sted med de små både først og de store både til sidst. De enkelte bades starttider var baseret på deres lystal og første båd i mål vandt.

Under kapsejladsen var det et ufravigeligt krav, at det var en dame, som skulle sidde ved roret. Arrangørerne var åbenbart lidt nervøse for, om mændene nu også kunne blande sig uden om, for det fremgik af invitationen, at mænd med forlængede arme kunne imødesee en grusom straf.

Turen gik som oftest til Kirkebakken på Hven, hvor der var frokost og forskellige konkurrencer for børnene. Det var alligevel ikke altid, at de voksne kunne modstå fristelsen til at deltage i de konkurrencer, og et år gik det helt galt, da et større antal seniorer havde meldt sig til styltekonkurrence efter frokost. Resultatet blev, ud over at kåre en vinder, at 2-3 seniorer forstuede deres ankler og Lars Heilesens motorsejler måtte konverteres om til hospitalsskib på hjemvejen.

Turen tilbage til Taarbæk foregik i eget tempo når blot man var tilbage til middagen i klubhuset. Undervejs var der fiskekonkurrence og bedste fangst, lige fra en stor torsk til en Batman kasket, blev præmieret. I 1981 kunne man læse i Taarbæk Nyt, at Jacob Jacobsen fik 1. præmien for at have fanget den største torsk. "Den var godt nok i familie med Homo Sapiens og blev fanget i havnen ved en flot mand over bord manøvre". Det fremgår desværre ikke hvem der "røg" på krogen".

I 1993 gjorde meget kraftig blæst og dårligt vejr, at sejladsdelen til Family Day blev opgivet, men alternative aktiviteter i løbet af formiddagen og eftermiddagen blev hurtigt arrangeret. Børnene blev sendt i svømmehal, nogle tog på skovtur og andre på Nationalmuseet og for de mere aktive blev der lavet et idrætshold. Karsten Møller-Hansen var med idrætsholdet på Taarbæk Kro for at spille billard, og her opdagede han til sin store forbløffelse, at hans yngste datter var lidt af en billardhøj.

## 80'erne fortsat

Efter den lidt kedelige start på 1980'erne blev økonomien i løbet af 1980'erne efter hånden rettet op og tilstrømningen til juniorafdelingen tog igen til. Medlemstallet i midten af 1980'erne lå cirka på 355.

I 1983 ønskede Lars Heilesen at træde tilbage som formand for Taarbæk Sejlklub, da han var blevet bedt om indtræde som formand for Bygge Societetet. Som afløser foreslog han klubbens sekretær, Karen Petersen, og overtalte hende med en bemærkning om, at formandsposten ikke krævede stort andet end, at hun kørte en tur på havnen med barnevognen fra tid til anden.

I 1985 og 1986 vandt Mette Carlsen Dame Danmarksmesterskabet for Ynglinge. Stævnet blev i 1986 afholdt i Taarbæk, og det var derfor ekstra glædeligt, at det lige var hende der løb af med sejren.

I 1987 var forhåbninger om at Mette Carlsen og co skulle vinde Dame Danmarksmesterskab for tredje gang høje, men desværre gik halvmodellen til en energisk besætning fra Yachtklubben Furseøen, som "vel også skulle have lov at lugte til noget guld engang imellem".

## 50 års jubilæum

Den 24. januar 1989 fyldte Taarbæk Sejlklub 50 år og rundede dermed et skarpt hjørne. Dagen blev markeret med en reception i klubhuset med Irsk tema. Selvom der er blevet spurgt flittigt ind til det, er der ikke i skrivende stund nogle der kan huske, hvorfor temaet var irsk. Igennem hele jubilæumssæsonen var der travlt på kapsejladsbanerne ud for Taarbæk. Den 6.-7. maj blev der afholdt Taarbæk Cup for Luffe 37 og X-99, den 27.-28. maj var der Cross Cup for Drager og

IKC-udtagelse for Knarrerne og d. 10.-11. juni den traditionsrige Huggert Pokal for klubejede Ynglinge.

I anledning af jubilæet havde A.P. Møller og Hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene formål doneret midler så klubben kunne indkøbe en ny Yngling til juniorafdelingen. Tuborg Fonden havde også været ved lommerne og doneret midler så der kunne anskaffes en ny følgebåd til klubben. De to nyanakaffelser blev døbt til standerhejsningen 1989 og YD 145 fik navnet Yuppie og den nye følgebåd navnet Mor Karen.

I weekenden den 2.-3. september blev det egentlige jubilæumsstævne afviklet med banesejlads for IOR og DH-88 både om lørdagen og distancesejlads om søndagen. Vinden drillede desværre en hel del, både i styrke og retning så sejlerne fik brug for hele kompasskiven, og der blev kun afviklet en sejlads.

Mens sejlerne brød deres hjerner på vandet, var der café i klubhuset og boder på havnen med fiskedam, flødebolle-maskine, balonskydning etc.

Om aftenen den 2. september var der stor middag i vandskiklubbens telt på havnen med deltagelse af cirka 200 gæster. Værten for arrangementet var Lyngby-Taarbæk Kommune og maden tog Thormod sig af.

## Jubilæet overstået og ny formand

Med jubilæet i 1989 vel overstået var det tid til vagtskifte i bestyrelsen. Karen Petersen gik af som formand i 1990 og blev afløst af Karsten Møller-Hansen som fortæller: "Egentlig skulle Karen have været afløst i 1989, men heldigvis indvilgede Karen i at tage et ekstra år som formand, så der var prøvede kræfter



Kapsejladsbanen ud for Taarbæk ved jubilæums-sejladserne i 1989.

ved roret i jubilæumsåret. Ny i bestyrelsen var jeg dog ikke, idet jeg i de 3 foregående år var formand for kapsejladsudvalget. Sammen med et flittigt kapsejladsudvalg var John Petersen og jeg dommere og stævneledere i alle de 9 år, jeg sad i bestyrelsen. Vi afholdt primært klassebådsstævner og havde et fint samarbejde med de forskellige specialklubber. Vi havde sat alle sejl til ved jubilæumsstævnet i 1989 og bortset herfra var det vigtigste stævne vi afviklede i de år uden tvivl et International Knarr Championship (IKC) i 1991 sammen med Knarr Admiralitetet.

Lyngby-Taarbæk Kommune så med milde øjne på Taarbæk Sejlklub og Taarbæk Havn. De var helt klar over, at et sådant sted ikke kun var til glæde og gavn for sejlere, men også var et åndehul for alle borgere. I starten af 1990'erne blev kommunens støtte lagt om, således at Taarbæk Sejlklub og alle andre sportsforeninger fik såkaldt selvforvaltningsaftaler. Det var en sund omlægning, som gjorde den enkelte forening mere omkostningsbevidst.

Det var gode år med et betydeligt aktivitetsniveau. Det faldt nu i den gamle formands lod at skrive om det, men intet ville have været muligt uden stor indsats fra de øvrige bestyrelsesmedlemmer og deres udvalg".

## International Knarr Chamionship 1991

I 1991 var Taarbæk Sejlklub vært ved et af de helt store internationale stævner herhjemme nemlig International Knarr Championship (IKC). Søren Krause var på daværende tidspunkt sekretær i Knarr Admiralitetet og spillede en stor rolle i valget af Taarbæk Sejlklub som arrangør af IKC. Fællesrepræsentationen af Idrætsforeninger i Lyngby-Taarbæk havde i 1991 50 års jubilæum og støttede mesterskabet økonomisk.

Sejladserne blev afviklet i perioden 27. juli til 3. august og havde hans kongelige højhed Prins Henrik som protektor. Det blev en hektisk og meget vellykket uge med en masse sejlere fra Norge, USA og Danmark.

Karsten Møller-Hansen fortæller om stævnet at "når så mange mennesker bakker aktivt op om sådan et stævne, som de gjorde, så kan næsten alt lade sig gøre".

Dommerkomiteen bestod af Karsten Møller-Hansen og John Petersen. I kapsejladsen deltog 25 knarr'er fra Norge, USA og Danmark. De mange udenlandske sejlere blev i stor stil indlogeret hos medlemmer af klubben og andre Knarr sejlere.

"Stævnet faldt sammen med den periode hvor Øresund som oftest er præget af højtryksvejr og høj sol og det skulle også være tilfældet i 1991. Det betød det dejligste sommervejr man kunne forestille sig, men også at der ikke var særlig meget vind.



Vinderne af IKC 1991 med formand Karsten Møller-Hansen.

Øresund var blankt som et spejl indtil omkring klokken 14.00 hvor eftermiddagbrisen begyndte at blæse igennem med 4-6 sekundmeter fra Sydøst. Brisen blev lige længe nok til at der hver dag kunne gennemføres 2 sejlads under optimale vindforhold" fortæller John Petersen.

John Petersen husker endvidere, at arrangørerne stod over for et lige så stort problem som manglende vind, nemlig at underholde de cirka 75 sejlere i løbet af de lange formiddage. Det gik i starten, men efter en dags tid eller to med ventetid skete det værst tænkelige; hovedsponsoren, Tuborg Bryggeri, havde velvilligt stillet fadøl og anlæg til rådighed, men desværre ikke i tilstrækkelige mængder til at slå til både formiddag, eftermiddag og aften og klubben blev tørlagt hurtigere end frygtet. Det blev hurtigt arrangeret at slyngelstuen på Taarbæk Kro kunne åbne klokken 09.00 om morgenen, så sejlerne kunne fordrive tiden med billard. Taarbæk Vandskiklub arrangerede vandskiløb og faldskærmsflyvning og der blev fra Søndre Mole afholdt svømmekonkurrencer. Den næste hovedpine blev, at sejlerne morede sig så godt på land, at de var svære at drive på vandet når vinden endelig kom og svarstanderen skudt ned.

IKC 1991 blev en kæmpe succes takket være det gode sommervejr og de mange frivillige hjælpere.

## 1990'erne

Som bekendt faldt Berlinmuren i 1989 og der blev åbnet op til de gamle østlande, der tidligere havde været totalt lukket. Mange medlemmer benyttede sig af åbningen mod øst til at lægge deres sommertur over det gamle Østtyskland. Det kunne give anledning til nogle sjove hændelser, som Karsten Møller-Hansen skrev om i Taarbæk Nyt i 1991. Da de lå i Neuendorf

på øen Hiddensee vest for Rügen, gik Karsten op til de lokale fiskere for at få is til køleboksen. "Helt i orden – sofort – men 3 mand prøvede at låse døren op. Kludder med låsen, den var gået i baglås. Den fjerde mand, en gammel fisker, sagde: Vi må have fat i Olsen Banden. De havde set vi var fra Danmark. De syntes det var meget morsomt, at Benny (Morten Grunwald) boede i Taarbæk og var medlem af Taarbæk Sejlklub. Desværre var jeg nødt til at fortælle, at der ikke blev lavet flere Olsen Banden film. De lovede at brække døren op til næste morgen". Det hører med til historien, at den eneste vestlige film, der var tilladt i DDR, var Olsen Banden, da den var et godt billede på den lille mands evige kamp om storkapitalen.

I 1992 var det igen begyndt at knage i juniorafdelingen. Et meget stort antal førere var blevet for gamle og havde derfor forladt afdelingen, og de små år-gange gjorde, at der ikke var tilstrækkeligt med førere til at fylde hullerne ud.

Optimistafdelingen havde også levet en omtumlet tilværelse, hvor den havde fungeret on off. Efter at have ligge i dvale nogle år prøvede bestyrelsen igen i 1992 at vække den til live. I 1993 fik klubben bevilget 10.000 kroner af kommunen til opstart af afdelingen. Det blev fra bestyrelsen pointeret, at klubben ville støtte projektet praktisk og økonomisk, men at ansvaret for at få børnene på vandet påhvilede forældrene. Da afviklingen og deltagelsen til de ugentlige træningsdage var rigtig fin søgte klubben Tuborg Fonden om midler til indkøb af en følgebåd til optimistafdelingen. Tuborg Fonden bevilgede pengene, og til standerhejsningen blev den nye følgebåd døbt Squash.

I 1995 ønskede Karsten Møller-Hansen at træde tilbage, men det var ikke nemt at finde en ny formand. Emnet var blevet rejst til generalforsamlingen, uden at kandidater havde meldt sig, og dem han havde spurgt havde fået et jaget udtryk i blik og stemme.



Alligevel meldte Stina Frank sig til formandsposten og blev valgt ved generalforsamlingen i 1996. Samtidig gik Bjørn Fischer også af som juniorleder og blev afløst af Jesper "Tjelle" Tjellesen.

Stina fortæller her om sin tid som formand: "I perioden kommer der fart på sejlklubbens fælles aktiviteter. Medlemstallet er nogenlunde støt omkring de 350 og bestod, ud over de der skulle lære at sejle, og de der gjorde sig til med kapsejlds, også af yngre og ældre sejlere der støttede klubbens arbejde. Der kom gang i festlige sammenkomster både på havet og i klubhuset som gav gode muligheder for at samles.

Traditionen med at tage på pinsetur til Norrebro på Ven blev vældig populær og er det vel stadig. Nogle år samledes nærmest alle aktive sejlere og deres både – omkring 20 + juniorerne i alle ynglingene - til festlige dage.

Det blev til fælles grilning og spisning ved langborde, på stenene eller hvor vi kunne finde læ. Formanden gav eftermiddagsdrink på kajen. Juniorerne arrangerede løb rundt på øen, vi nød de flotte solnedgange som vi ikke er vant til fra Taarbæk og juniorerne lavede bål, som alle samledes om ud på aftenen når mørket faldt på. Alle de vemodige sange blev pudset af, og af og til var der igen gang i en guitar eller ukelele. Lige som den gang Jens, Carl og Jim spillede for.

I klubhuset arbejdede både hus- og fest udvalg på at holde god standard og gang i aktiviteterne. Køkkenet blev udstyret med service så der kunne holdes fester med op til 50 deltagere, og det blev muligt for aktive medlemmer at låne lokalerne i vinterhalvåret til egne fester.

Sejlklubbens fødselsdag 24. januar blev i en årrække fejret med sammenkomst og middag. Ofte med inviterede gæster fra kommunen og andre vi samarbejdede med. En vinteraktivitet som gav god mulighed for at få samtalen om kommende projekter eller ordninger.

Pensionisterne under ledelse af fru Ring samledes nogle år til sommerfrokost med sang. Kapsejlds- og festudvalget arrangerede klubaftner med film eller foredrag og medlemmerne blev i det hele taget opfordret til at bruge klubhuset til grillaftner og andre fælles aktiviteter – når der ikke var undervisning, møder, aftenmatch eller stævner".

Da Tjelle trådte til som juniorleder havde juniorafdelingen lidt under akut førermangel, men Tjelle tog staks hul på et intensivt træningsprogram, så de yngre juniorer kunne blive førere hurtigere end planlagt, og for første gang i en årrække blev Juniorafdelingen igen selvforsørgende med førere. Aktivitetsniveauet var højt i Juniorafdelingen med sejltimer, tur- og kapsejlds om sommeren og sømandskab 1 og 2 samt svømning om vinteren. Men intet godt varer ved. Tjelle fik allerede i 1997 tilbud om at sejle jorden rundt på en stor sejlboat, og man kan ikke rigtig bebrejde ham, at han sagde ja. Det betød at juniorerne kom til at stå mere på egne ben, men der blev oprettet et juniorudvalg bestående af Stina Frank, Karen Petersen og de ældre juniorer. Endvidere havde 3 ældre ynglingesejlere lovet at hjælpe, hvor de kunne, og på den måde kom tingene alligevel til at fungere.

Under hele sin omsejling sendte Tjelle løbende breve og film hjem til juniorafdelingen og juniorerne syntes altid det var spændende at høre ude fra den store verden.

Selvom der manglede en fast juniorleder gik tingene alligevel godt i juniorafdelingen, fordi mange seniorer lagde et stort arbejde i den daglige drift. Bedre blev det da bestyrelsen i 1997 besluttede sig for at søge midler til indkøb af en ny yngling. Igen var det A. P. Møller og Hustru Chastine McKinney Møllers Fond der trådte til og skænkede midlerne til en ny båd. Ynglingen blev bestilt, ikke hos Linge i Norge, som man ellers gjorde på disse kanter, men fra Australien.

Båden blev leveret i 1998 og kom straks op på Sletten Bådeværft for at blive klargjort. Den 5. september 1998 blev YD 186 døbt fra midtermolen og fik navnet Ybrahim. Efterfølgende sejlede den til Skovshoved for at deltage i Pirat Pokal for juniorer.

Det var også på dette tidspunkt, at seniorskolen begyndte at efterlyse en lidt større øvelsesbåd. Ynglingen gjorde stadig god gavn, men seniorerne syntes efterhånden, at det var på tide at komme lidt op i båd størrelse, for seniorskolen var på det tidspunkt i



Bådedøb af YD 186 Ybrahim fra Midtermolen.

det hele taget inde i en rigtig god periode. Der var efterhånden kommet så mange medlemmer i afdelingen, at der måtte oprettes en venteliste. Ud over de faste førere til at undervise de mange elever havde seniorskolen en reserveførerpujle på hele 8 personer at trække på.

Hugo Mathisen og James Flink blev sat til at kontakte sejlklubber udenbys for at høre, hvad de havde af erfaringer med større øvelsesbåde.

Til sæsonstart 1999 lykkedes det endelig at finde en egnet båd til seniorskolen. Valget faldt på en gammel men god spækhugger ved navn Penelope, som hurtigt blev en succes i seniorskolen. Juniorafdelingen var heller ikke kede af indkøbet, for samme år blev Penelope brugt som følgebåd på juniorernes sommer-tur fra Bogense til Taarbæk.

Juniorafdelingen havde i denne periode igen fået rigtig vind i sejlene. Jesper Friis havde i foråret 1999 tilbudt sig som ny juniorleder, hvilket selvfølgelig blev modtaget med kyshånd. Jesper Friis var ikke kun god til at få det daglige med både og sejltimer til at køre, men lagde også et stort arbejde i at gøre det hyggeligt, for ikke at sige festligt, at være junior i Taarbæk Sejlklub.

Der blev arrangeret årlige fester i klubhuset for juniorerne i Taarbæk samt nabo-klubberne. De mange nye tiltag betød, at ynglingene blev fyldt op til hver sejltimer og der nærmest var kamp om bådene, når der skulle sejles kapsejlad. Men igen blev det hverdag, for i 2001 kunne Jesper ikke finde tid til jobbet som juniorleder længere. Efter et år uden leder fik Juniorafdelingen i 2002 ikke bare en, men 3 nye juniorledere, nemlig Ole Hiort, Thorkild Riising og Asger Reider, og der blev igen sat skik på tingene.

## Juniorer til New Zealand

I november 2001 blev to af klubbens ældre juniorer, Anton Wester og Jens Stage Petersen, igennem Match Race Centeret i Skovshoved tilbudt at sejle ungdomsverdensmesterskab i Match Race i Auckland, New Zealand, sammen med Peter Wibroe fra KDY.

Anton Wester og Jens Stage Petersen fortæller her om deres tur: " Det var ikke så svært at sige ja til sådan et tilbud, men vi fandt også hurtigt ud af, at vi havde travlt, for stævnet i New Zealand skulle allerede sejles i februar 2002. Der skulle søges en hulens masse penge til turen, for vi havde ikke selv råd til at betale for det hele. Noget andet var, at vi også blev nødt til at lægge en del kræfter i træning, for ingen af os havde sejlet match race tidligere. Der var heldigvis en masse dygtige sejlere, der gerne ville hjælpe os med træningen, og lige så godt var det, at der fra utrolig mange sider kom økonomisk støtte, herunder fra Taarbæk Sejlklub og Fællesrepræsentationen af Idrætsforeninger i Lyngby-Taarbæk Kommune. Stævnet varede sammenlagt i fem dage. Med de billetter vi kunne få, var der ankomst en uge før stævnet startede og afrejse en uge efter at det sluttede. Det var vi jo ikke kede af, men rektor på Ordrup Gymnasium og Antons læremester var knap så begejstrede på vores vegne. Peter og Jens, som gik på Ordrup Gymnasium, måtte love rektor at komme hjem med metal, hvis fraværet skulle godskrives. Det gav desværre anledning til lidt problemer efter hjemkomsten. D. 8. februar tog vi af sted mod de varmere himmelstrøg og ved ankomsten blev vi indlogeret hos den sødeste familie man kan forestille sig. Manden, John, var husformand i Royal New Zealand Yacht Squadron, og det havde sine fordele, for som det eneste udenlandske hold havde vi fri adgang til medlemsbaren og klubbens billardværelse. Han havde i sin ungdom boet et lille

års tid i København, så han kunne også lidt dansk. I København havde han mødt en sød dansk pige, datter af en skibsreder, men da faren opdagede at hans datter føjtede rundt med en opkomling fra de varme lande, fik John valget mellem en enkeltbillet til en destination, han selv bestemte på et af faderens skibe eller at blive hans dødsfjende. John valgte den første mulighed og forlod hurtigt København på et fragtskib med USA som destination.

Auckland var på tidspunktet for Ungdoms VM en by der stod i sejlsporens tegn, for Royal New Zealand Yacht Squadron skulle senere på året være vært for Americas Cup, og alle syndikaterne lå allerede og trænede. Hjemmefra var der blevet trukket i trådene. Søren Krause og Pia Elvstrøm havde arrangeret, at vi blev inviteret til middag hos Jesper Bank og hans kone, og Match Race Centeret havde sørget for, at Team Victory Challenge stillede med en 40 fods gummibåd som vores trænerbåd. Nogen der kendte nogen der kendte nogen havde også sørget for, at vi kunne komme ind og se et par af Americas Cup syndikaterne, ja vi var faktisk også ude og sejle med Team



Peter Wibroe, Anton Wester og Jens Stage Petersen jagter englænderne i Auckland. Eller var det omvendt?

Alinghi, så med alle de invitationer og tilbud var det ikke svært at udfylde tiden, inden sejladsene startede.

Sejladserne havde deltagelse af besætninger fra USA, England, Australien, New Zealand, Frankrig, Japan og selvfølgelig os fra Danmark.

Som man måske kunne have forudset, gik det resultatmæssigt ikke så godt. Vi blev næstsidst, kun bedre end japanerne, og det var fordi de gik på stenene ved havnen, da vi skulle sejle mod dem. Da vi kom hjem blev Peter og Jens kaldt op til rektor for at forevise metallet, men da vi fortalte om japanerne på stenen, blev vores fraværd alligevel godskrevet”.

## Vagtskifte i bestyrelsen

Forinden generalforsamlingen den 6. marts 2003 havde Stina Frank meddelt, at hun ikke ønskede at genopstille som formand. Som vanligt var der ikke ligefrem rift om pladsen, men til sidst meldte John Petersen sig på banen. Ind trådte også Allan Cornelius og Christian Carlson.

Et par medlemmer af seniorskolen besluttede i 2003, at de gerne ville prøve kræfter med Sjælland Rundt i klubbens spækhugger Penelope. Men hvis de havde regnet med en behagelig cruisingtur rundt om ”Djævløen”, kunne de godt tro om igen, for det år var en af de mest blæsende Sjælland Rundt’er i årtier med vindstød på op omkring de 30 sekundmeter. Kun 17 af de 250 startende både gennemførte kapsejladser. Her er et uddrag af Penelopes logbog fra Sjælland Rundt 2003:

### Penelopes logbog

**20/6, kl. 09.30 Helsingør Havn.** Alle ombord, Christian, Kirstine, Anders og Peter. Klargøring til start klokken 11.00.

**20/6, kl. 12.30.** Vind 13 m/s, log 7,8 sømil, pos 55N51,7 12Ø337,7. God start, har været oppe og logge 10 knob over grunden.

**20/6, kl. 15.10.** Vind 14 m/s, log 29,7 sømil, pos. 55N31,58 12Ø37,82. 2,5 meter høje bølger i Køge Bugt.

**20/6, kl. 17.15.** Vind 15-17 m/s, log 32,2 sømil, pos. 55N17,4 12Ø28,0. Ud for Stevns Klint – hård tur over Køge Bugt, 22 m/s i bygerne. Det bliver s’gu ikke til varm mad i aften! Alt vel.

**20/6, kl. 20.40.** Vind 12-14 m/s, log 47,9 sømil, pos. 55N01,7 12Ø10,09. Ramte Bøgestrømmen klokken 20.10. Mødte spækhuggerfeltet. De sultne vilddyr blev fodret. Fik de seneste vejrmeldinger, frygter at skulle sejle bidevind op igennem Storebælt. Alt vel så langt.

**20/6, kl. 21.05.** Kalvehave – meldepunkt, vind 10-12 m/s, har lige overhalet et par spækhuggere.

**20/6, kl. 22.00:** Vind 15-17 m/s, log 54 sømil, pos. 54N57,66 12Ø03,75. Så lykkedes det, vi gik fra Snøvsen. Vingummi og kiks er ikke så dårligt, som aftensmad.

**21/6, kl. 15.00.** Masnedø Havn – Båden vel i havn efter grundstødning, kort efter Lilleø klokken **22.30 i går.** Kæmpede forgæves i 2,5 time, hvorefter vi blev samlet op af Hjemmeværns kutter. Kl. 00.30 overnattede vi på kutter. Fik bjærgningshjælp ved 12-tiden og fik båden fri.

I 2004 var den gamle mærkebåd, Mor Karen, ved at være udtjent. Den havde trods alt også holdt siden 1989. Bestyrelsen ansøgte Tuborg Fondet om økonomisk støtte til en ny gummibåd, som samtidig ville være mere velegnet som trænerbåd. Tuborg Fondet bevilgede 25.000 kr., og ved standerhejsningen i 2005 blev den nye mærkebåd søsat og fik navnet Stina.

Huggert Pokalen i Taarbæk havde haft nogle træge år, for det var svundet drastisk i antallet af klubede ynglinge, og efter nogle års aflysninger blev statutterne i 2006 revideret, således at også privatejede ynglinge kunne deltage. Samtidig blev Huggert Pokalen også "ophøjet" til VM udtagelsesstævne. En af idemændene bag det var Christian Taulow, som i 2006 afløste John Petersen som formand for klubben. Det var hans ide, at klubben skulle afholde flere årlige stævner, og det blev fulgt op med danmarksmesterskab for spækhuggere i 2007. Stævnet blev afholdt i perioden 9. – 11. august med 27 deltagende både. Vinden var under stævnet en mangelvare, men der blev alligevel gennemført de påkrævede 6 sejladsere. Til danmarksmesterskabet deltog ikke færre end 4 spækhuggere fra Taarbæk Sejlklub, hvoraf den bedste placering gik til Dean Olsen med en flot 2. plads.

Efter 2 år på posten som formand valgte Christian Thaulow i 2008 at trække sig tilbage som formand for i stedet at fokusere på juniorafdelingen, som havde været lidt forsømt i det forgangne år. I stedet valgtes Henrik Asmussen til klubbens nye formand.

Seniorskolen havde igennem længere tid ønsket endnu en stor båd til afdelingen ud over Penelope, og i 2008 skænkede A.P. Møller og Hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene Formaal midler til indkøb af en H-båd. I løbet af sommeren faldt valget på en 20 år gammel H-båd som kun havde haft en ejer. Det eneste minus ved båden var, at den lå i Virksund. Turen hjem til Taarbæk gik for sejl med



Seniorskolens to H-både ud for Taarbæk.

skiftende besætninger gennem Limfjorden, via Anholt, Gilleleje og Helsingør. Indkøbet af H-båden havde været en sådan succes, at klubben allerede i 2009, med støtte for Tuborg Fondet, kunne anskaffe endnu en H-båd til seniorskolen. På det tidspunkt lå medlems-tallet i seniorskolen på 30 elever og mere end 10 førere, så der var god brug for den ekstra båd.

Juniorafdelingen led lidt i de år af skiftende eller manglende juniorledere, men optimistjollen kørte til genfæld forrygende. Steen Fyrstling var kommet til som leder af Optimistafdelingen, og der var stor tilgang af nye optimister. Klubben havde i årenes løb anskaffet et antal optimistjoller og i 2011 var det muligt at anskaffe to næsten nye optimistjoller til klubben. Dette havde ikke været muligt uden en donation på 40.000 kr. fra Tømmerhandler Johannes Fogs Fond, Nordea Fonden samt Dansk Sejlunion.







## Udfordringer for klubben

Taarbæk Sejlklubs nye bestyrelse havde igennem længere tid forsøgt at engagere klubbens medlemmer mere aktivt i den daglige drift, desværre uden held. Klubbens forskellige udvalg var efterhånden reduceret til enkeltmandsudvalg bestående af et bestyrelsesmedlem, og det var selvfølgelig ikke holdbart i længden. Samtidig stod klubben over for endnu et presserende problem, for i forbindelse med generalforsamlingen i oktober 2012 ønskede fire medlemmer af bestyrelsen at udtræde, herunder formanden, kassereren, sekretæren samt oldfruen, og det havde ikke været muligt at finde afløsere. Derfor indkaldte bestyrelsen d. 26. oktober 2011 til medlemsmøde, hvor det overvejende emne var Taarbæk Sejlklubs fremtid. Et meget stort antal medlemmer mødte op til mødet, måske fordi alvoren var til at tage at føle på, for hvis skuden ikke blev rettet op, ja så kunne det i yderste konsekvens betyde lukning af klubben.

Resultatet af mødet blev, at tre medlemmer meldte sig til bestyrelsen, desværre ingen som formandskandidat. Endvidere blev der nedsat et udredningsudvalg, der skulle bearbejde de mange ideer fra medlemsmødet og lægge en strategi for klubbens umiddelbare fremtid. Udvalget kom frem til, at klubben i første omgang skulle fokusere på at puste nyt liv i junior- og seniorafdelingen. Der skulle også fokuseres på at arrangere flere aktiviteter for seniormedlemmerne samt gøre adgangen til klubhuset nemmere. Men alt dette kunne og skulle ikke ske, uden at de menige medlemmer engagerede sig i aktiviteterne, både som nydere og ydere, for man ville ikke ud i en situation igen, hvor alt arbejdet udelukkende hang på bestyrelsesmedlemmernes skuldre.

D. 8. marts 2012 blev der afholdt ordinær generalforsamling. Inden da var der søgt med lys og lygte



James, som vi kendte ham, som dommer ved seniormesterskab i Taarbæk.



Bjørns Pølsevogn til standerhejsningen 2012.

efter en ny formand. Få dage inden indkaldelsen til generalforsamlingen skulle udsendes, havde Jens Stephensen meldt sig, nærmest som prinsen på den hvide hest, og lige så godt, så havde han vores nye "gamle" juniorleder Jørgen Ring med under armen. Efter en smuttur på 38 år i KDY, tilbød Jørgen af starte som juniorleder i Taarbæk Sejlklub, og det var der vist ingen klubber med deres sunde fornuft i behold som ville sige nej til. Jens Stephensen fortalte ved det

første bestyrelsesmøde, at han, i sin juniortid i Taarbæk Sejlklub, havde været fører for Jørgen, da Jørgen deltog i sin første kapsejlad. Dengang havde han været lidt fjantet.

Klubbens ynglinge havde ikke været meget brugt de sidste par år, så i foråret 2012 fik de en grundig istandsættelse, så de kunne leve op til de krav, der blev stillet til kapsejlad og sejltimer. Med Jørgen Ring og Steen Fyrstling oplevede både Junior- og Optimistafdelingen stor interesse fra børn og unge.

Ved generalforsamlingen i 2012 var den afgående bestyrelses sidste embedshandling at udnævne James Flink til æresmedlem af Taarbæk Sejlklub. James havde været medlem af bestyrelsen fra 2001 til 2011, hvorefter han var fungerende kasserer uden for bestyrelsen. Han havde yderligere bestredet jobbet som havnefoged på jollehavnen, næstformand, dommer til aftenmatcherne og helt sikkert flere opgaver end der kan nævnes her. Med æresmedlemskabet fulgte, at man var kontingentfri, men det ville James ikke høre tale om. Han ville fortsætte med at betale sit kontingent.

Sæsonen 2012 blev skudt i gang med et par enkelte nye tiltag. Der blev forinden standerhejsningen arrangeret standerhejsningssejladser i ynglingen for alle interesserede medlemmer, og kanapeerne og hvidvinen i klubhuset blev byttet ud med pølsevogn og en håndbajer på havnen.

Huggert Pokalen havde ikke været afholdt i 2010 og 2011, men blev genoptaget i 2012, desværre kun med 11 deltagende både. Samtidig havde Dansk Ynglinge Klub overtalt klubben til at afholde stævnet som uofficielt Nordisk Mesterskab, ikke just til Dansk Sejlunions udelte glæde, for man kunne ikke holde uofficielle stævner. Stævnet blev afholdt i temmelig frisk vind om lørdagen, hvor flere af deltagerne havde vanskeligt ved at holde sig på benene og meget let vind om søndagen.

Vanen tro blev der afholdt seniormesterskab i sidste weekend af 2012. James, der havde stået for seniormesterskabet igennem en årrække, havde glædet sig til at komme ned og følge sejladserne over en øl og sandwich - og nyde, at han ikke stod for det, men sådan skulle det desværre ikke gå. Om morgenen blev klubben ringet op og fik overbragt den sørgelige nyhed, at James i løbet af natten var sovet stille ind. Splitflaget blev sat på halv stang og der blev afholdt et minuts stilhed under skippermødet. Alle mente efterfølgende, at det ville være i James' ånd at sætte flaget på hel stang, og seniormesterskabet fortsatte herefter med splitflaget i top.

Med den gode udvikling i optimist-afdelingen og flere kapsejladaktiviteter blev det i 2013 besluttet at udskifte den gamle gummibåd Stina med en ny og større båd. Båden blev anskaffet for fondsmidler samt en større egenbetaling. Da navnet skulle findes blev der udskrevet en navnekonkurrence blandt medlemmerne og vinderen blev Ninne Reider Jørgensen med hendes forslag Gingi, som var Jørgen Rings skole/juniorkaldenavn.



Jørgen "Gingi" Ring og gudmoderen Ninne.

Navnet kom sig af, at Jørgen i underskolen deltog i en konkurrence, hvor eleverne skulle huske og nedskrive flest mulige bynavne startende med G. Jørgen var på daværende tidspunkt ikke en ørn til at stave, og da han skulle fremlægge sine byer var Grindsted blevet til Gingisted. Herefter blev Jørgens kaldenavn Gingi.

Lørdag d. 2. november 2013 blev standeren som vanligt halet ned klokken 15.00. Juniorafdelingen havde forinden afholdt juniormesterskab i ynglinge- og nåede mere eller mindre kun lige at klikke fortøjningerne på inden standernedhalingen gik i gang.

Herefter blev den nye gummibåd døbt Gingi og man kan sidenhen diskutere om båden er opkaldt efter Jørgen eller en mindre provinsby nordøst for Esbjerg.



Gingi i "søndagtojet" inden bådedåben.

## 75 års jubilæum

På tærskelen til klubbens sæson nr. 75 fik klubhuset og havnen, for ikke at sige store dele af Danmarks kyststrækninger besøg af en uventet gæst, nemlig stormen Bodil. Fredag d. 6. december 2013 står stadig i klar erindring hos de fleste. Det var dagen, hvor Taarbæk oplevede en af de værste oversvømmelser i mands minde. Torsdag d. 5. december havde stormen Bodil ramt Danmark med vind op til orkanstyrke. Taarbæk havde været rimelig forskånet, men i løbet af torsdag aften gik vinden fra syd til vest, og vandstanden begyndte at stige kraftigt. Fredag morgen var vandstanden 140 cm. over normal vande, og der var fare for oversvømmelse af sejlkubbens kælder og havnens toiletter. Flere medlemmer var mødt op for at lægge sandsække om kælderskakten til klubhuset og nedgangen til havnens toiletter. Sandet blev taget fra skolens sandkasse, som blev fuldstændig tømt. Det havde ikke kunnet lade sig gøre uden hjælp fra medlemmerne, men mindst lige så vigtigt, fra skolens elever. Da det ringede til det lange frikvarter meldte en sværm af skoleelever sig til at fylde sandsække. Stor tak til dem.

Det lykkedes at få dækket af, så vandet ikke trængte ned i kælderen udefra, men da vandet begyndte at trække sig omkring klokken 19.00 om aftenen blev der slukket for pumperne, og i løbet af ti minutter blev kælderen oversvømmet af kloakvand.

Kælderen blev tømt i ugerne efter oversvømmelsen, men en liflig stank bredte sig i hele klubhuset, og det var umuligt at benytte dette i de kommende måneder.

Da klubben skulle fejre 75 års jubilæet d. 25. januar var arrangementet således henvist til Taarbæk Kro, men det var heller ikke det ringeste sted, for det var jo her det hele i sin tid startede.



Vandet stod højt under Bodils besøg.

## Splitflaget – når kongen vil det sådan

Vi skal så småt til at runde af med beretningen om Taarbæk Sejlklubs første 75 år, men en historie, som dog skal med i denne omgang, er fortællingen om, hvorfor vi flager med splitflag fra Taarbæk.

Retten til at føre splitflag på land er normalt et privilegium som kun nydes af Kongehuset, Forsvaret og andre offentlige instanser. Men i Taarbæk Sejlklub har vi altid ført splitflaget fra vores mast på Nordre Mole, og hvordan kan det være?

Jo, vi skal helt tilbage, hvor denne beretning tager sin begyndelse, nemlig da kong Christian X's lystyacht Rita havde hjemhavn i Taarbæk. John Petersen fortæller: " Min bedstefar var den senere havnefoged i Taarbæk Sofus Petersen og jeg kan huske, at han fortalte mig historien om splitflaget. Han var født d. 3. oktober 1894. Allerede som ung var han en foretagsom mand. Da kong Christian fik sin 10 meter R båd Rita

til Taarbæk Havn i 1915 sejlede Sofus på denne frem til engang i 1920'erne. På en vidunderlig sommerdag i 20'erne kom Rita sejlede for en let østlig vind med kurs mod Taarbæk. På et tidspunkt rejste kongen sig op og sagde " Sig mig engang min gode Sofus, hvorfor flager vi med studsflag og ikke med splitflag på min havn?" Sophus svarede, at det ikke skulle gentage sig oftere. For fremtiden ville han og hans efterkommere drage omsorg for, at der altid ville blive flaget med splitflag på Taarbæk Havn". Ja, hvem kan sige nej, når kongen vil det sådan.



Kong Christian X, en af de lokale sejlere.

## Og så i røg og damp....

I år 2005 besluttede Taarbæk Sejlklub af indkøbe en signalkanon, så Dannebrog kunne skydes op og ned som på Batteriet Sixtus på Holmen. Daværende formand, John Petersen, rejste derfor op til Kanon Fabrikken, P. H. Høffner og prøveskød en 12 mm kanon, som blev indkøbt til omgående levering. – Problemet var imidlertid, at en sådan kanon krævede ikke blot almindelig våbentilladelse – men en ganske særlig Kanon Tilladelse eller et "Kaper Brev"!

Efter en del skrivelser mellem Formanden for Taarbæk Sejlklub og Det Danske Rigsarkiv og Rigspolitiet blev der enighed om, at Roskilde Freden i 1658 med Svensken ikke nødvendigvis indebar, at der ikke igen måtte skydes mod Svensken – Kanon Tilladelsen var dermed i hus!



Til Stander ophalingen i 2005 blev kanonen for første gang affyret.

Det var dog ikke alle hundeejere i byen som syntes at støjefekterne, der var forbundet med afskydningen, var lige så imponerede som klubbens medlemmer var det. Derfor blev der i 2012 nedsat et hurtigt arbejdende udvalg bestående af 2 ingeniører og 1 arkitekt til at undersøge, hvordan vi formindskede støjen. Løsningen blev, efter at være godkendt af havnebestyrelsen, at der på Nordre Mole blev lavet en kanonlem i bolværket, således at støjen blev kraftigt formindsket, samt at vi nu kunne skyde mod Svensken og ikke ind over Taarbæk. Selve lemme er malet som et Dannebrog's flag, ligesom krigsskibene havde i de gode gamle dage.



Den nye kanonport blev indviet i 2012.

## Uddrag af kapsejldsresultater

Klubben har forandret meget i sine 75 år. Tiden, hvor rene Taarbæk både dominerede kapsejldsbanerne, er desværre forbi, men forhåbentlig ikke for altid. Alligevel står det ikke helt skidt til, for der er stadig en del aktive kapsejlere fra klubben, som gaster på både fra andre klubber, og ofte med gode resultater til følge. Her kan nævnes nogle stykker som både inkluderer rene Taarbæk både eller hvor taarbækkere har været med: I 2004 bronze ved junior danmarksmesterskab i matchrace, 2005 og 2006 DM guld i matchrace, i 2006 blev det til Europamesterskab i 6mR, 2. plads i Militært Nordisk Mesterskab i holdsejlad, DM sølv og EM bronze i X99, 2007 en 1. plads ved Verdensmesterskab i Match Race, 2007 og 2008 til 2. plads ved henholdsvis Verdensmesterskab og Europamesterskab i 6mR, i 2009 VM sølv i X99, 2010 en 1. plads ved Verdensmesterskab i RC 44, i 2011 en 2. plads ved Svensk mesterskab i J80, i 2012 en 1. plads ved Europamesterskab i X-41, 2013 en 1. plads ved Verdensmesterskab i X-41. Endvidere er klubben repræsenteret ved Xtreme Sailing Series. Og så må vi ikke glemme at vores juniorafdeling hev en 3. plads hjem ved Ungdoms Europamesterskab og en 2. plads ved Junior Danmarksmesterskab i Yngling i 2013.

## Afrunding

Det var et par historier om Taarbæk Sejlklubs første 75 år og vi er nu ved at være ved vejs ende i fortællingen. Nu har vi på de sidste mange sider set tilbage men det ville vel også være naturligt, hvis vi bruger de allersidste sider på at høre, hvor vi er nu og hvor vi gerne vil hen som klub i de næste par år.









## Formanden har ordet

Af formand Jens Stephensen

Hvordan vil fremtiden forme sig for den lille sejlkлуб bag skoven? Som man kan læse af beretningen går det i bølgedal. Der har været år med mange medlemmer og aktiviteter afløst af perioder med modløshed om medlemsflugt.

En ting har været bærende gennem årene, ønsket om at bevare og dyrke en ungdomsafdeling, selvom det står klart at det er dyrt og koster på kontingenterne.

Men selv vores junior/optimist afdeling har haft sine svære tider med manglende interesse, forfald af materiellet og vanskeligheder med at skaffe trænere og ledere.

Hvor er vi henne lige nu? Efter vores opfattelse er vi på vej op af en bølge dal. Junior og senior afdelingerne har god tilstrømning, bådene er kommet i god stand, og vi får udstedt et pænt antal due-lighedsbeviser hvert år. Og medlemstallet er stigende, med mange nye medlemmer især inden for de aktives rækker. Så vidt så godt!

Men hvad er det der gør forskellen mellem de sure år og år hvor optimismen flourerer? Svaret er forholdsvis simpelt. Tilstedeværelsen af en række ildsjæle som lægger et stort arbejde i at holde aktivitetsniveauet oppe. Og fornøjer sig med det. Det virker hver gang. Folk flokkes om leben og livsglæde. Når det summer af liv på havnen og på bådene og i klubhuset, så trives klubben.

Det kan måles på medlemstallet og mængden af de aktiviteter der udrettes i klubregi.

Og rent købmændsmæssigt kan man jo sige at det er aktiviteterne der er afgørende for klubbens liv. Hvad kan vi tilbyde? Altså hvad får man ud af et medlemskab? Kan det betale sig?

Så sådan bør en bestyrelse også tænke, vel vidende at regnskabet gudskelov ikke er så simpelt (vores største medlemskab havde vi, dengang vi end ikke havde et klubhus!)

Men hvordan bevarer vi for eksempel kontinuiteten? Hvordan sikrer vi os, at alle de unge vi uddanner ikke bare forsvinder, når ynglingene bliver for små, for måske at komme tilbage om 20 år i egen båd?

Er det for eksempel de rigtige både vi har?

Vi tror på at ynglingene fortsat i mange år er den rigtige model til

junior træning. Men burde man overveje at få nogle senior skole både, som er lidt mere sprælske end vores bedagede H-både? Som kunne indgå i et fællesskab med andre klubber om kapsejladsbåde. Vi ser, at andre klubber har held med at fastholde de lidt ældre på den måde!

Kan vi sammen med Dansk Sejlunion arbejde for flere specifikke goder for vores sejlere, for eksempel billige forsikringer, billigere indkøb etc?

Kan vi udvide vores sociale liv i klubben til også at omfatte ting af interesse for motorbåds sejlere?

Så vi overvejer og hvem ved – om føje år...



## Optimistafdelingen

Af optimistleder Steen Fyrstling

Optimist afdelingen er kommet godt i gang på trods af diverse forhindringer, jollehavnen er stort set forsvundet, så vi må sætte joller i vandet på havnen, lidt pro-

blematisk men med fælles hjælp så går det. Bådene får lidt knubs på turen op og ned, men vi forsøger at skåne dem ved at lægge tæppe ud under bådene, når vi tager dem op og ned.

De nuværende sejlere i optimist afdelingen har sejlet 3-4 sæsoner, hvilket betyder, at de kan sejle jollerne uden opsyn af forældre. Der vil dog altid være en træner med på vandet i gummibåden.

Nye optimister skal have en voksen med på havnen, når de sejler.

Der er ikke den helt store slutning til afdelingen, men der plejer at komme flere på efterhånden. Jeg tilbyder alle drenge og piger at komme ned og prøve optimisterne, og det er lykkedes at få nogle nye med. Desuden er der også kommet interesserede forældre med børn forbi og har spurgt, om deres drenge må komme og prøve....jeg vil gætte på at vi ender på 6-8 sejlere på optimist i løbet af sæsonen. Da vi kæmper om de samme børn i byen, og der er mange tilbud, så er det svært at tiltrække de unge. Men det er helt sikkert, at spændende og nyt materiale, sejlads fra havnen og adgang til klubhuset er nogle af de forhold, som tiltrækker forældre og børn. I pinsen er det planen, at vi tager til Kerteminde og sejler "Sail extre-

me" kapsejlad. Indtil videre er Robert og Phillip tilmeldt, og vi håber på at få flere med.

Juniorafdelingen har et samarbejde med Taarbæk skole, hvor skolen og sejlklubben er sammen om undervisning af 4-6 klasse i fag som er relateret til sejlads. Navigation, knob og stik, kapsejlad, bådhåndtering, af- og tilrigning med mere. Desuden bliver børnene tilbudt sejlads efter accept fra deres forældre. Vi håber at dette tiltag kan friste nogle sejlere...

Målsætningen for i år er, at optimisterne bliver trænet op til at kunne deltage i kapsejlad, og til det har vi vores dygtige trænere Jakob og Gustav. Vi savner dog nogle forældre eller frivillige fra klubben til at hjælpe med molevagt og rigning af jollerne. Vi er af sikkerhedsmæssige årsager nødt til at tilpasse antallet af sejlere på vandet til antallet af hjælpere.



Optimisterne på vandet ud for Taarbæk.



## Ynglingenafdelingen

Af juniorleder Jørgen Ring

Ynglingeafdelingen har siden 2012 oplevet en stor fremgang, både hvad angår antal af juniorer og aktiviteter. Det har krævet et utrolig stor arbejde men det har også været det værd.

Mit store ønske for de næste år er at vi kan få nye unge sejlere godt i gang med at sejle fra Taarbæk Havn. Vi skal have fyldt op i bådene til sejltimerne og vi skal have juniorerne til at sejle tursejlad. Som vi kan læse i dette jubilæums-skrift er det jo det som voksne sejlere husker som de bedste minder fra ungdommen.

Vi skal have fuld gang i aftenmatcherne for både ynglinge og optimister.

For at tiltrække flere ynglinge til havnen og klubben skal vi have mulighed for at sætte ynglinge i vandet med en permanent kran, så kapsejlerne kan have deres både stående på land. Derved kommer der mere gang i aftenmatcherne.

Vi skal atter have en ungdomsafdeling med 70 sejlere i alderen 8-25 år. Vores sejlklub har lige fra starten været drevet af ønsket om at drive en effektiv ungdomsafdeling, og klubben har haft mange ildsjæle, som har været gode til at drive de unge frem. Det skal vi fortsætte med! Alt dette kan kun gøres, hvis vi får flere rutinerede sejlere og medlemmer til at hjælpe med:

- Den daglige øvelsessejlad, som instruktører, i gummibåd eller på land.
- Hygge i klubhuset.
- Vedligeholdelse af klubhuset.
- Vedligeholdelse af klubbens både.
- Hjælp med papirarbejdet, som i dag ofte er elektronisk.

Hvis vi alle hjælper med, kan vi glæde os til at fejre 100 år i Taarbæk Sejlklub, som en god og vel fungerende klub, hvor en stor del af bestyrelsen også til den tid består af tidligere juniorer!



## Seniorskolen

Af seniorskoleleder Bent Ringskov

Seniorskolen er stedet, som tilbyder alle over 21 år at lære at sejle og begå sig på havet. Uddannelsen tager gennem praktisk og teoretisk undervisning sigte på erhvervelse af Søfartsstyrelsens duelighedsbevis. Desuden uddanner skolen sine egne undervisere/bådførere.

Som medlem af seniorskolen kan man også deltage i den ugentlige aftenmatch og de arrangerede tursejladser samt kapsejladser.

Skolen, som råder over 2 H-både, har i de senere år haft et ret konstant elevtal på 5-7 personer.

Jubilæumsåret 2014 har markant brudt med dette relativt beskedne elevtal, idet skolen i år har budt velkommen til i alt 15 elever! Og i skrivende stund er der yderligere 5 interesserede, som ønsker undervisning.

Hermed er bådaktiviteterne øget væsentligt, idet der nu de fleste hverdagsaftener foregår skolesejlad på Øresund med elever og aktive bådførere.

Det er vores ønske, at tilgangen er udtryk for en voksende interesse for sejlsporten og fritidslivet til søs, således at de gode tendenser i jubilæumsåret vil fortsætte fremover. Herved kan skolen styrke sin undervisning ved uddannelse af nye engagerede bådførere, optage flere elever og skabe grundlag for udvidelse af flåden med nyere bådtyper.

Og frem for alt: skabe liv og fælleskab på havnen og i vores dejlige klubhus!



## Hus- og Aktivitetsudvalget

Af hovmester Anton Wester

Fremtiden for vores dejlige klub på Taarbæk havn ser lys ud. Efter Bodils besøg i december er kælderens blevet sat i stand og klar til en ny sæson - en istandsættelse, der var hårdt tiltrængt.

I forbindelse med renoveringen af kælderen er saunaen nedlagt og sejlrummet udvidet, så sejlerne kan hænge sejl til tørre inde i sel-

ve rummet. Derudover har trappeopgangen fået en omgang i sidste sæson, og der er sket en masse andre små ting i huset. Så vi er nået langt, men der er flere spændende opgaver i vente, blandt andet skal vores juniorrum have en tur, og det samme gælder gulvbelægningen på trappen. Alt sammen til fordel og glæde for medlemmer og gæster i huset.

Klubben har en række "faste" aktiviteter, såsom aftenmatcher, stander op- og nedhaling samt seniormesterskab - alle sammen meget velbesøgt de sidste mange år. Disse vil der blive holdt fast i, da de i høj grad giver liv i klubben og i huset. Derudover har vi haft flere forskellige foredrag gennem vinter sæsonen, dog ikke denne vinter grundet Bodil. Udvalget vil forsætte med arbejdet med at planlægge spændende og lærerige aktiviteter gennem vinter sæsonen.

Aktiviteter gennem sejlsæsonen er som nævnt aftenmatcherne og sejltimerne i klubben, men skal vi have flere aktiviteter gennem sommeren? Svaret må være ja! Skal vi genskabe "family day" eller lave fredagssejlad. Mulighederne er mange, og forslag altid velkomne, så vi sikrer, at vi skaber spændende oplevelser for alle klubbens medlemmer.



Liv ved klubhuset.



## Kapsejladsudvalget

Af Jens Stage Petersen

Retten til at kunne udfolde sig som kapsejladssarrangør er i Taarbæk Sejlklub en "grundlovssikret" ret, for i vedtægternes § 4 står der, at klubben skal afholde kapsejladser. Alligevel har vi i kapsejladsudvalget spurgt os selv, hvad grunden til at afholde kapsejladser egentlig er? Vi kom frem til 3 krav, vi skulle stille os selv, hver gang vi blev anmodet om at afvikle et stævne:

1) Medlemmerne skal synes det er sjovt at hjælpe til. Det må aldrig blive en sur pligt at være hjælper.

- 2) Stævnet skal som minimum løbe rundt. Vi vil ikke belaste klubkassen med et underskud for afviklingen af kapsejladser.
- 3) Det skal skabe liv og aktiviteter i klubhuset og på havnen.

I de sidste par år har kapsejladsudvalget indkøbt en hel del materiel, så som bøjler, nye VHF radioer etc. – med en enkelt budgetoverskridelse eller to til følge. Men nu er vi ved at være på plads mht. grej, så vi ikke længere er afhængige af at låne lidt her og lidt der hver gang, vi skal afholde stævne. Og hvordan hænger det så sammen med, at kapsejladser ikke må give underskud? Jo, på lidt længere sigt tror vi fuldt og fast på, at kapsejladsudvalget kan finansiere sine egne nyanskaffelser, men vi skal jo lige i gang.

Vores ene faste stævne om året er den traditionsrige Huggert Pokal, som klubben har afholdt siden 1983. Stævnet ligger i juni måned, og vi vil blive ved med at arrangere Huggert Pokalen, så længe Ynglingen har lyst til at deltage og vores medlemmer synes det er sjovt at hjælpe til.

I jubilæumsåret har vi udvidet vores program med også at arrangere danmarksmesterskab for

Knarr klassen i august måned. Vi håber meget, også i fremtiden, at kunne arrangere 2 årlige stævner, 1 før sommerferien og 1 efter.

I forbindelse med jubilæums-receptionen d. 25. januar 2014 fik Taarbæk Sejlklub overrakt en ny pokal af Kongelig Dansk Yacht-klub – Erindringspokalen af 1939. Af gavebrevet fremgår det, at Taarbæk Sejlklub og KDY hvert år skal dyste om pokalen. Taarbæk Sejlklub skal i år arrangere stævnet, men frem over vil det være sådan, at det er den vindende klub, der arrangerer stævnet det følgende år. Den arrangerende klub har frie hænder til at vælge bådtype, banesystem, sejlads-setup mm. Det er et stævne, vi glæder os til at afholde, for det er en god måde at styrke forholdet til en naboklub, og det kan godt gå hen og blive rigtig sjovt.

Aftenmatchen er det faste ugentlige indslag. Hver mandag står en stor del af havnens både ud og dyster på banen ud for Taarbæk. Vi synes, det er en fantastisk måde for medlemmer i alle aldre at sejle noget uforpligtende kapsejlds med efterfølgende hygge i klubhuset.

Dommerhvervet varetages af John Petersen, Ole Wester, Henrik Bang-Jacobsen og Bjarne Jespersen, men er der nogen, der kunne tæn-

ke sig at give en hånd på dommerbroen, så er der altid mulighed for det. De står der hver mandag, både i regn og solskin, og er mere end villige til at dele ud af deres viden.

En sidste aktivitet, som kapsejldsudvalget står for, er afholdelse af det årlige seniormesterskab, som dog har været uddelegeret til Asger, Ninne og Ulrik de sidste par år. Det er altid en god dag med lige dele sjov, seriøsitet og lækker frokost.

Vi vil fremover holde fast i vores nuværende aktiviteter og måske øge dem – hvis altså I, medlemmerne, synes det er sjovt at være med – og hjælpe - for vi skal hele tiden huske på, hvem kamelejerne pukler for.

Sidst vil vi i kapsejldsudvalget sige en stor tak til alle de medlemmer, som hjælper til ved vores aktiviteter, men også til Taarbæk Havn, som altid stiller beredvilligt op.



Dommerbroen en mandag aften.



## Jollehavnen

Af jollehavnefoged Per Falkjær

Jollehavnen er et rigtig dejligt sted - specielt om sommeren - så der arbejdes på, at der kan komme så meget liv som muligt på dette skønne sted i Taarbæk. Efter flere års mindre aktivitet kom der godt gang i THAK's kajaker i 2013, og der er planlagt træning hver tirsdag og torsdag. Vandskiklubben vil i 2014 få liv i den populære mandagsgrill, som også et par år har ligget lidt stille. Alle borde og bænke er nymalede og indbyder til at hygge sig.

Når T-molen står færdig i juni er der meget, der går i den rigtige retning. Der er indkøbt et elektrisk spil, så bådene nemmere og mere sikkert kan søsættes og hives op af vandet. Der er også indkøbt en mobil kompressor, så det er nemt at holde luft i hjulene. Der er skønne på Jollehavnen, når kajaker, joller, ro- og sejlbåde er på vej ind og ud - på vandet - og mange mennesker sidder og nyder hinandens selskab.





## Taarbæk Sejlklubs formænd gennem tiderne

**1938-1950**

Viggo A. Olsen

**1950-1965**

Christian Nielsen

**1965-1977**

Poul Lindemark

**1977-1981**

Mogens Rosenløv

**1981-1983**

Lars Heilesen

**1983-1990**

Karen Petersen

**1990-1996**

Karsten Møller-Hansen

**1996-2003**

Stina Frank

**2003-2006**

John Petersen

**2006-2008**

Christian Thaulow

**2008-2012**

Henrik Asmussen

**2012-**

Jens Stephensen









K.59

K.43



1939  
TAARBÆK  
SEJLKlub  
2014

