



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her:
<https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

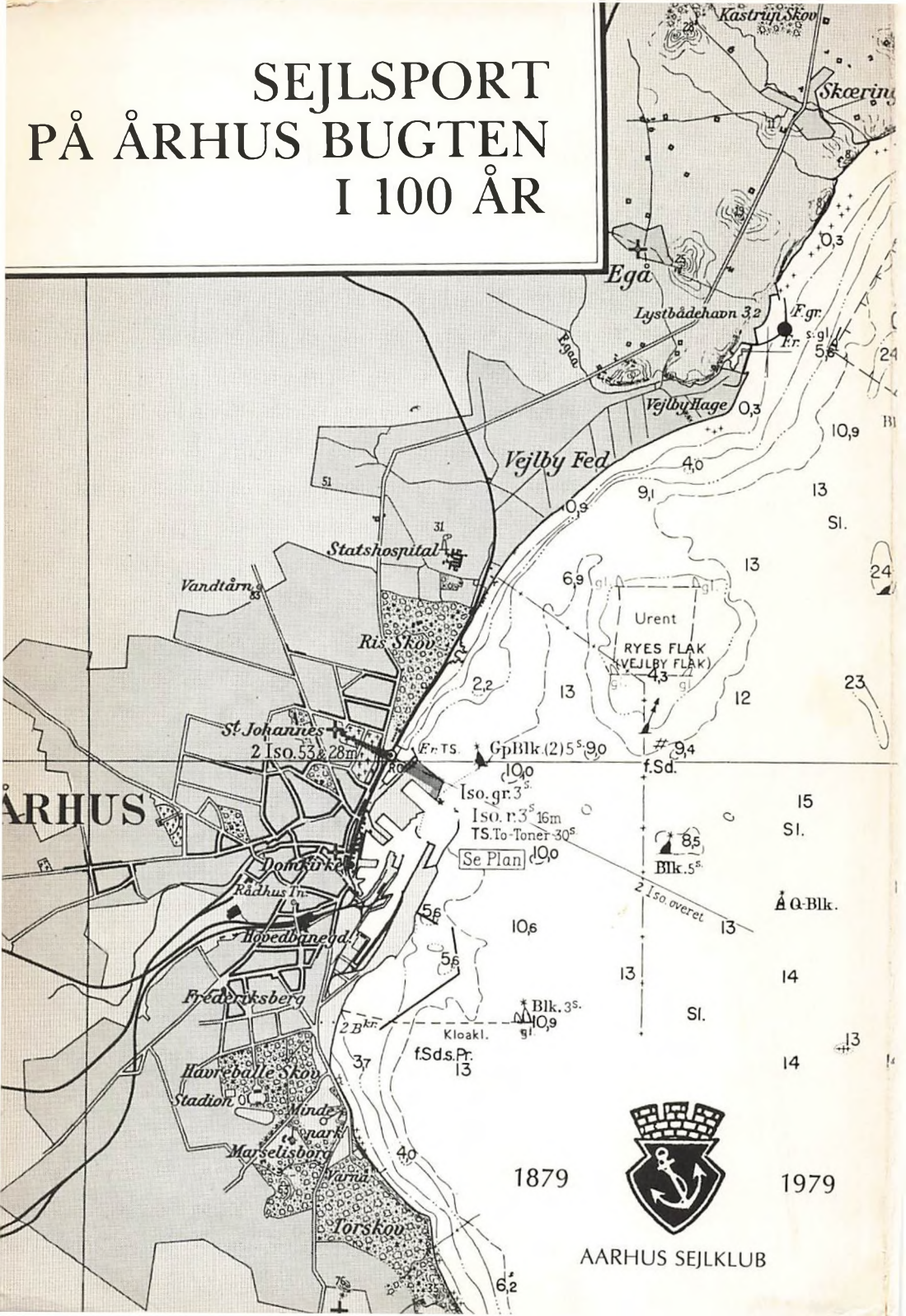
Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>
Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

SEJLSPORT PÅ ÅRHUS BUGTEN I 100 ÅR



1879

1979



AARHUS SEJLKЛУB

SEJLSPORT PÅ ÅRHUS BUGTEN I 100 ÅR

*Tilbageblik på århusiansk lystsejlad og klubliv for sejlere,
siden Aarhus Sejlklub dannedes for 100 år siden.*

Aarhus Sejlklubs historie:

POUL TERP - SVEND IVERSEN
OTTO GABEL - HENNING ANDERSEN
POUL THORSAGER

Redaktion:

BJARNE LØNBORG

JULI 1979

Denne bog er udgivet af Aarhus Sejlklub.

Omslag: Søkort nr. 112 efter tilladelse fra Søkortarkivet.

Tryk: Aarhus Stiftsbogtrykkerie

Forord



Da Aarhus Sejlklub i 1929 fejrede sit 50-års jubilæum blev dette bl.a. markeret ved udgivelsen af en smuk og meget værdsat jubilæumsbog, der nøje redegjorde for begivenhederne i de første 50 år.

I dette jubilæumsskrift vil vi derfor nøjes med et kort resumé og dvæle des mere ved beretningen om den sidste halvdel af 100-året.

Vi har endvidere rettet blikket mod vor havn, vor by, vort farvand – et af de bedste og smukkeste i Danmark for lystsejlads – samt mod vore naboklubber. For bidrag til dette afsnit vil jeg sige hjertelig tak.

Af pladsmæssige hensyn kan der ikke gives en udtømmende historisk redegørelse. Men vi har forsøgt i hovedtræk at tegne et billede af lystsejladsen på Århusbugten gennem 100 år.

Det er mit håb, at skriftet kan medvirke til at fastslå, at et rekreativt område, som Aarhus lystbådehavn – midt i byens hjerte – er et uundværligt element i et harmonisk bybillede. Den er et åndehul, ikke alene for sejlere, men også for mange af byens borgere.

Lad det endelig være mit ønske for Aarhus Sejlklub, at med den netop afsluttede udvidelse af vort klubhus er der skabt en god ramme for klubbens fremtidige indsats for sejlsporten paa Aarhus bugten og ikke mindst for de mange børn og unge, der danner den nye generation af sejlere i Aarhus Sejlklub.

Henning Andersen
formand



Aarhus Sejlklub - ASK

Aarhus Sejlklub har som den ældste af de fire klubber, der i dag findes i Århus lystbådehavn, en spændende 100-årig historie bag sig og en næsten lige så spændende og mangesidet nutid. Det er en klub med mange aktiviteter, en stor skare ældre og erfarne medlemmer, der er den medlemsmæssige grundstamme, samt en efterhånden stor gruppe yngre og helt unge medlemmer.

I ASK går disse udtalte aldersforskelle blandt medlemmerne imidlertid ind i en enhed, der næsten kan siges at være et symbol på dansk sejlsport, hvor alle – uanset alder og baggrund – kan mødes for at dyrke den fælles interesse.

Der er uophørlig aktivitet på Aarhus Sejlklubs fartøjsstation sæsonen igennem. De mange tursejlere blandt de ældre medlemmer er enten ved at pakke til tur eller ved at losse bådene – for sejles skal der sæsonen igennem. Det hører til sjældenheder i klubben, at »der lægges op« for alene at nyde saltvandet og skuden fra pladsen i havnen.

Samtidig er der til stadighed livlig aktivitet på kapsejladfronten med klubbens navnkundige overdommer Hans Sørensen som kyndig leder helt indtil 1979.

Hans Sørensen har aldrig kunnet placeres i nogen aldersgruppe i ASK på trods af, at han for længst har passeret de 70. Hans raske trav mellem klubhus og dommerstade før hvert stævne har ofte understreget, at det kræver sin mand at stå i spidsen for det væld af faste kapsejladser, Aarhus Sejlklub traditionelt arrangerer hvert år.

Netop derfor er ASK ikke blevet til pensionisternes sejlklub på Århus havn. Klubbens gode ånd er som overdommerens sammensat af en række fortræffelige egenskaber: alderens erfaring, energi, konkurrence-mentalitet og venlighed. Og netop denne ånd har gjort Aarhus Sejlklub kendt landet over for talrige spændende og til tider meget hårde dystre mellem kapsejlere af alle kategorier.

Klubben starter sæsonen med distancesejladsen til Hesbjerg-kosten ved Norsminde i foråret. Derefter kommer Sjællands Rev Fyr – Samsø Rundt og senere på året familiesejladsen til to-kosten i bunden af Kaløvig og endelig den traditionsrige Tunø Rundt-sejlads med aldrig svigtende stor tilslutning.

Billedet på modstående side Klubhuset anno 1933.

Derudover kommer en række andre kapsejladser i samarbejde med de øvrige klubber samt mesterskabsstævner for entype-fartøjer og klassebåde m.v. – Under alle omstændigheder vil kapsejlere kunne få stærkt varierende behov dækket i ASK fra tidligt forår til sent efterår.

At denne situation bygger på mangeårig tradition i klubben ses af historien for mere end 100 år siden – den 29. august 1866 – da den første internationale kapsejlads i Danmark afvikledes ud for Århus.

Herefter fulgte en række kapsejladser i de følgende godt 10 år med deltagelse af både danske og udenlandske fartøjer – hovedsagelig engelske. Og efter en sejlads på Århus-bugten den 27. juli 1879 besluttedes det at overlade arrangørerne at udnytte deres talenter som kapsejladсарrangører til at danne grundlaget for en klub, der i fremtiden kunne påtage sig at arrangere kapsejladser på Aarhus bugten.

Og det blev for alvor starten på kapsejladser i større stil med deltagelse fra hele landet – endog fra hovedstaden – bemærkedes det i avisartikler i 1880'erne.

Men Aarhusbugtens Sejlklub – som det oprindelige navn var – viste sig allerede den 26. juni 1882 at være født til både at varetage tursejlernes og kapsejlernes interesser. Det kunne således læses i Aarhus Stiftstidende, at klubben foretog en udflugt op i Vigen på denne dato.

»Klokken 9 formiddag afgik herfra Escadreseilads under levende hurra af den ved den flagsmykkede Havn forsamlede Menneskemasse. 14 Fartøier med henved 80 Mennesker ombord satte Coursen til Knebel.

Commando var heiset på »Maren«, hvor Bestyrelsens Formand, Fabrikant Leth fungerede som Leder.« (skrev Stiftstidende).

Eskadrens ankomst til Århus Jyllandsugen 1934.



Så var fundamentet til en alsidig klub lagt. Og det viste sig hurtigt, at ASK fik »vokseværk« i de kommende årtier. Og klubben blev rammen om mange familiers fritidstilværelse sommer og vinter.

Der blev sejlet, festet, spist galamenuer til tre kroner pr. kuvert på »Royal«, spillet revyer og skabt en stemning, som enhver ny sejler i Århus givetvis stadig kan fornemme, trods adskillige årtiers udvikling siden de først aktiviteter.

De seneste 50 år i klubben har været både rolige i lange perioder og omskiftelige med hovedsagelig udvidelser og byggerier i de mest travle år. For at give et indtryk af, hvordan klubben har udviklet sig til det centrum for sejlsport, den er i dag, bringer vi her korte uddrag af bestyrelsens støvede forhandlingsbøger gennem et halvt sekel:

ASKs formænd i tiden fra 50 års-dagen:

1927 – 1937	Chr. Enevold Hansen
1937 – 1939	Viggo Østergaard
1939 – 1945	Chr. Enevold Hansen
1945 – 1949	H. P. Thomsen
1949 – 1951	Willy Møller
1951 – 1957	Poul Cadovius
1957 – 1960	O. J. Kofoed
1960 – 1965	N. C. Nielsen
1965 – 1970	Ib Asboe Jørgensen
1970 – 1976	Henning Jensen
1976 –	Henning Andersen

Konstruktør Chr. Enevold Hansen

Når der fortælles om Aarhus Sejlklubs historie gennem de seneste 50 år kan man ikke undgå at komme ind på den særdeles aktive og blandt mange danske sejlere kendte formand i ASK i to perioder, konstruktør C. Enevold Hansen. Han prægede klubben med sin personlighed og sin meget store indsats og var med til at slå ASK's navn fast blandt sejlere fra nær og fjern.

En af klubbens veteraner giver følgende karakteristik af »konstruktøren«:

Intet medlem af Aarhus Sejlklub har vel i den periode, som denne jubilæumsbog omhandler, betydet så meget for klubben som konstruktør C. Enevold Hansen, der var formand fra 1927–37 og fra 1939–45. Han var endvidere formand for Jysk-Sejlunion i en årrække.

Konstruktøren – som han blev kaldt blandt Århus-sejlerne – blev også en meget kendt mand ved Dansk Sejlerdags årlige møder, der dengang altid blev holdt i København; men han var først og fremmest SEJLER, et mandfolk ved en rorpind. Med sin broder Victor Hansen, der også var sejler med liv og sjæl, har han taget mangen dravat, både på Århusbugten og i de fleste danske farvande.

Enevold Hansen havde en evne til at kunne få et fartøj til at yde sit bedste. Med sin 30m² »Braad«, som han iøvrigt selv havde tegnet, var han i midten af 20'erne næsten urørlig. Senere købte han 6mR »Caprice« 6 D 29 med hvilken han sejlede mange præmier hjem. Men man vil især huske hans periode med 6mR »Dana« 6 D 35 fra omkring 1932 og mange år fremefter. Denne båd var bygget i England (tegnet af Morgan Giles) til direktør Valdemar Graae, en af den tids mest kendte, internationale sejsportsmænd. Kong Christian lånte i flere år båden og sejlede kapsejls med den under sine ophold om foråret i Cannes – flere gange med fint resultat.

I konstruktør Hansens hænder blev »Dana« en meget kendt båd i danske farvande. Båden havde den ret sjældne evne at være meget hurtig i al slags vejr, selv blandt de allernyeste seksere kunne den ofte overraske og være hurtigst af dem alle. Og det vil sige en del i den klasse, i hvilken der overalt var hård konkurrence. I sin sejleretid vandt konstruktøren vel henved 3–400 præmier.



»Konstruktørens præmier



Dommerne ombord på Århus Havns S/S Aros. »Konstruktøren« nr. 5 fra højre.

Som båd-konstruktør hørte man fra ham allerede i foråret 1914 ved en af Aarhus Sejlklub udskrevet tegnekonkurrence til en 15m² kutter. Han havde den fordel fremfor mange konstruktører selv at kunne sejle en båd – noget adskillige overlader til andre. Senere fulgte mange Århus-både fra hans tegnebord: »Ems« – »Clyde« – »Dia« – »Beluga« – »Fylla« og ikke at forglemme: Darling-bådene, nogle hurtige 40 m² kuttere.

Konstruktør Hansen tog sig også meget af ungdommen. Med et en overgang næsten fast hold af juniorer fra ASK tog han ofte af sted søndag morgen kl. 4 til Tunø, Vejrø, Langøre eller Hjelm, det var jo før lørdagsfriheden og week-endernes tid, også om vinteren havde han kontakt med juniorerne, der ofte kom i hans hjem.

Sit sidste fartøj ejede han sammen med sin broder, det var en folkebåd »Makker«, som dog tilsyneladende ikke interesserede nogen af dem synderligt. Sådant en »gyngheest« var deres kommentarer, hvad man måske kan forstå, når man tænker på deres løbebane indenfor dansk sejlsport.

Medlemstal i årene 1927 – 1928 og 1929 op til 50 års jubilæet: 237, 255 og 325.

Af referaterne i forhandlingsbogen fremgår det, at der blev arbejdet meget målbevidst i tiden op til 50 års-dagen. Der blev holdt et stort antal bestyrelsesmøder og ført stor korrespondance.

Datoerne for selve jubilæet fastsættes til dagene den 19. til 23. juli 1929. Og i disse dage afholder ASK de klassiske Tunø- og Kalø-sejladser. Tunø-sejladsen var udskrevet for fartøjer på 6.5 NL og derover, medens Kalø-sejladsen samme dag – den 20. juli – afholdes for fartøjer under 6.5 NL.

Den 21. juli afholder ASK og Jysk Sejlunion (JSU) i forening deres hovedsejladser på Århus-bugten og den 22. juli KDY sin årlige provins-sejlad. Efter sejladserne samles sejlerne til festmiddag på Hotel Royal.

ASK udsender en jubilæumsbog med indlæg af bl.a. ældre medlemmer og omtale af sejladser i »gamle dage« på Århus-bugten. Bogen udsendes den 12. juli.

Under sejladserne på Århus-bugten har ASK arrangeret sejlad med ledsage-damper, hvortil bl.a. klubbens passive medlemmer er indbudt.

I årene efter 50 års jubilæet opstår der uenighed i klubbens bestyrelse, hvilket bevirker oprettelsen af endnu en sejlklub, Aarhus Yachtklub. (AY).

Samtidig er Århus nye lystbådehavn under bygning.

I marts 1932 stiftes Samvirkende Søsportsklubber i Århus (SSKA), der skal tage sig af fælles problemer. Samme år indledes et samarbejde mellem ASK og Sejlklubben Bugten, Århus, (SBA) om fælles arrangement af træningssejladserne.

Aarhus Sejlklubs hus bugseres fra den gamle Lystbådehavn til den nye. Foråret 1933.



Klubhuset og dommerstadet flyttes til den nye havn og opstilles af klubbens medlemmer

Uddrag af ASKs forhandlingsbog om indvielsen af den nye lystbådehavn den 14. maj 1933.

Vejrguderne havde på bedste måde sørget for deres del af arrangementet ved indvielsen af den nye lystbådehavn i Århus. Hver gang de gråsorte skyer gjorde mine til at ville trække truende sammen, jog den raske blæst dem på flugt, og solstrålerne dansede fest-menuet på bugtens blå bølger, hvoraf mange i dagens anledning havde hvide skumkamme, og de pludrede og klukkede ustandseligt i stenglaciet langs lystbådehavnen.

Kvarteret langs havnen havde klædt sig i festdragt med flag fra de fleste offentlige og mange private bygninger, og langs den pragtfulde promenade, som Århus har fået sammen med den nye lystbådehavn, var rejst en flagallé, medens lystkuttere og motorbåde lå broderligt side om side i havnebassinet med brogede vimpler fra dæk til øverste mastetop.

Allerede længe før højtideligheden skulle begynde, strømmede århusianere i tusindvis til havnen, og der samlede efterhånden 10-12.000 mennesker. De fleste i første omgang ved roklubbens gamle bådehus, hvor afsløringen af mindestenen for fhv. borgmester Jacob Jensen fandt sted.

Her var afspærret en stor plads omkring mindestenen med guirlandeklædte tove fra flagstang til flagstang, og en stor styrke politibetjente sørgede for, at alt gik på bedste måde.

Den tusindtallige menneskeskare, de smeldende flag, solen og den blå bugt forenede sig til et friskt og farverigt billede.

På slaget 10 afslørede borgmester H. P. Christensen mindestenen for fhv. borgmester Jacob Jensen, der havde været medlem af havneudvalget fra år 1900 til 1933.

Fhv. borgmester Jacob Jensen, der var til stede, udtalte meget bevæget en tak.

Derefter gik havneudvalgets medlemmer og andre særligt indbudte til havnens damper »Aros« i hvilken man derefter sejlede til den ny lystbådehavn, som præsenterede sig smukt fra søsiden med de mange rødhvide flag og Riisskovs træbevoksede skrænter som baggrund.

Der findes intet skønnere andre steder i verden, bemærkede den vidtberejste redaktør Larsen-Ledet, da »Aros« sejlede ind mod havne-

indløbet udenfor hvilken, der lå en række farvestrålende kajaker, hvis roere løftede årerne til hilsen.

En snor var spændt tværs over havneindløbet, og da den sprængtes af »Aros«, lød hurraråb fra menneskemængden, og »Aros« dampfløjte udstødte en række skingrende hyl, og dens sirene hvinede. »Aros« sejlede en tur rundt i det store bassin, hvor de forskellige klubbers medlemmer havde bemanded fartøjerne.

»Aros« lagde til ved nordre dækmole, hvor repræsentanter fra sportsklubberne tog imod, og man samledes ved ASKs pavillon. Her holdt borgmester H. P. Christensen tale og udbragte et leve for sejlsporten og udtalte ønsket om, at sejlsporten med de gode forhold måtte gøre byen ære. Et orkester spillede på kajen, og efter standerhejsningen i klubberne gik selskabet ombord i »Aros«, der sejlede til trafikhavnen.

Det blev under festlighederne oplyst, at Århus nu havde fået en enestående lystbådehavn. Den havde kostet 1.875.000 kr. Heraf var 731.000 kr. arbejds løn og entreprenørhonorar. Der var 888 m kystværn, 2 dækmoler på tilsammen 250 m, 465 m kaj for lystbåde, 5,75 ha vandareal, og 6 ha landareal. Desuden beddinger m.m.



Den gamle lystbådehavn



Den nye lystbådehavn

1934

I 1934 er der igen store sejlads og fester. ASK og SBA udsender i forening et større antal indbydelser til »Jyllandsugen«, der skal afholdes bl.a. i anledning af ASKs 55 års fødselsdag.

Sejladserne afholdes således:

Den 29. juni ASKs Tunø-sejlad kl. 9,00 og Kalø-sejladsen kl. 10,00 med henholdsvis 20 og 52 deltagere.

Den 30. juni har SBA sejlad på retlinet bane.

Den 1. juli har JSU sejlad med 114 deltagende fartøjer, den 2. og 3. juli har KDY sin provinssejlad.

Ca. 55 københavnske fartøjer ankommer i samlet trop (eskadresejlad).

Samme år starter ASK junior-arbejdet, idet man lader bygge 10 joller, som populært kaldes »julekurve«. Det er joller bygget efter Bergs tegninger – 115 x 225 cm. – med sejl på 3 m² på mast uden vant. Desuden årer og åregafler. Jollerne skænkes af medlemmer.

1936

I sæsonen 1936 afholdes i Ålborg JSUs Limfjordsstævne i dagene 30. juni – 4. juli med afslutning ved Rebild-festlighederne.

Der er herfra arrangeret træffestævne i Grenå, hvorfra der sejles dels kapsejlads, distance – og eskadresejlads. ASK deltager med 15 fartøjer i disse sejlads. Som noget nyt arrangerer ASK natsejlads med 19 deltagere, hvoraf 5 går på grund, men intet alvorligt sker.

1937

I 1937 afholdes propaganda-stævne for sejlsporten i de sydlige landsdele – nemlig i Sønderborg. Fra ASK deltager 9 fartøjer. Ialt deltager 104 fartøjer i sejladserne i Sønderborg, 36 fra JSU, 28 fra KDY, 23 tyske og 17 andre.

ASK får ny formand, idet Viggo Østergård afløser klubbens mangeårige formand, Chr. Enevold Hansen.

Chr. Enevold Hansen kommer imidlertid igen og tager en tårn fra 1939 til 1945.

1938

I 1938 er årets store stævne Århus-ugen, der afholdes i dagene 7.-10. juli. I sejladserne indgår ASKs Tunø – og Kalø-sejlads, fælles hovedsejlads med SBA og AY. JSUs og SBAs sejlads. SBA fejrer 25 års fødselsdag.

Forinden sejlsæsonen har der været indre gnidninger i ASK, og det kommer så vidt, at bestyrelsen nedlægger mandaterne. Ved en ekstraordinær generalforsamling den 7. april 1938 falder brikkerne på plads, og der bliver bedre klima i bestyrelsen og klubben.

Det går ikke så godt med jollerne – de såkaldte julekurve – og fire af jollerne sælges.

1939

Ved nytårstid 1939 afholder De samvirkende Idrætsforeninger en stor idrætsudstilling i Århus-Hallen. Nogle af klubbens medlemmer påtager sig den opgave – uden udgift for klubben – at opbygge en stand i hallens midte med en sejlbad under fulde sejl. Ejeren af båden, Poul Thorsager

stiller sin SSA-båd »Svend VI« til disposition. Standen vækker berettiget opsigt.

Efter forudgående diskussion og ekstraordinær generalforsamling nedlægges ASKs juniorafdeling, og jollerne bliver givet tilbage til giverne.

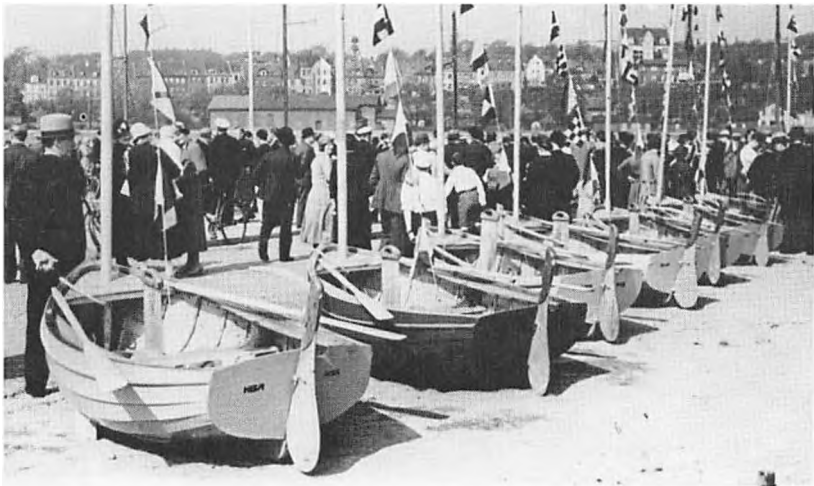
1940

Standerhejsningen finder sted den 6. maj under specielle forhold, som den tyske besættelse af Danmark den 9. april er skyld i.

Hør hvad en af byens aviser skrev:

»Den første maj-søndag var af Århus-sejlkлубberne fastsat som sæsonbegyndelsesdag. To af klubberne udsatte imidlertid standerhejsningen, indtil der var kommet nogle flere både i vandet. Men Aarhus Sejlklub hejste i går standeren ude på molen i lystbådehavnen. På grund af politiets forbud mod sammenstimlen kunne medlemmerne ikke samles i det fri. De mødtes i stedet i klubhuset, hvor formanden – konstruktør C. Enevold Hansen – i bevægede ord udbragte »Et leve fædrelandet«.«

Tunø-sejladserne bliver opgivet, medens Hesbjerg- og Kalø-sejladserne m.fl. gennemføres. Nogle fartøjer får tilladelser fra politiet til sejladser – bl.a. til deltagelse i kapsejladser i Horsens.



Søsætning af »Sulekurvene«

1941

Sæsonen 1941 bliver søgt gennemført så nær det normale som muligt. Sejlklubberne deltager bl.a. i »Sportsugen«. Sejladserne har stor deltagelse – 43 fartøjer ialt – heraf er 21 udenbys.

1942

1942 forløber stille. Alle klubbens lokale sejladser bliver afviklet, og bortset fra nogle cirkulærer om minefaren, mærker man ikke meget til besættelsen før den 14. oktober, da der kommer besked fra værnemagten om, at klubhuset er beslagnet og skal være rømmet inden kl. 12.00 næste dag.

1943

I 1943 bliver der også sejlet, men med mellemrum kommer der nye bestemmelser om, hvor man må sejle. Man drøfter medlemstilgang – især ungdom – og der bliver averteret efter en øvelsesbåd. Der indgår 6 tilbud med priser fra 4.000,- til 20.000,- kr.

Med mellemrum bliver der forhandlet med værnemagten om at få klubhuset tilbage.

Efterårskapsejladsen bliver aflyst på grund af den beordrede undtagelsestilstand og sejlforbud.

På trods af tidens alvor tænker man dog også i fornøjelige baner. Der bliver indhentet tilbud på danseundervisning, og på efterårsgeneralforsamlingen efterlyser Vagn Knudsen bedre og fornøjeligere fester, for som han siger: »ASK er berømt for sine kedelige fester«. Vagn Knudsen bliver straks indvalgt i festudvalget.

1944

På forårsgeneralforsamlingen i 1944 meddeles bestyrelsens plan for sommerens sejladser, men foreløbig meldes der om sejlforbud overalt.

Der har været en tilgang på 22 medlemmer. Projektet til en ny søsportshavn ved Varna er vedtaget af havneudvalget.

Der er stadig sejlforbud, og i august arrangeres fællestur med tog til Hou.

På bestyrelsesmødet den 14. august 1944 forelægges tegninger med

projekt til fiskeri- og lystbådehavn ved Bellevue. Bestyrelsen er enig om at give forslaget sin varmeste anbefaling, da en del medlemmer har sommerbolig i Risskov – og flere af disse medlemmer har meddelt, at de under hensyn til den lange afstand måtte opgive aktiv sejlsport, hvis havnen placeres ved Varna.

Det viser sig, at den splittelse om, hvor havnen skal ligge, resulterer i, at der slet ikke bygges nogen havn.

1945

Ved ASKs forårsgeneralforsamling den 18. marts foreligger der ingen afklaring på den store krig, men det ligger i luften, at en afgørelse er nær.

Der er sejladsforbud, og fartøjerne må ikke sættes i vandet.

Lystbådehavnen er omdannet til en »pindsvinestilling« med luftværnsbatterier m.m.

Dansk Sejlerdag og JSUs årsmøder er udsat indtil videre.

Endelig oprinder dagen, den 5. maj 1945, da Danmark igen er frit. Den 23. maj bliver der af myndighederne givet tilladelse til søsætning af fartøjerne, og den 14. juni tilladelse til sejlads i begrænset område.

Den 17. juni 1945 er der standerhejsning med efterfølgende frokost for medlemmerne.

Den 19. juni er der ekstraordinær generalforsamling med dagsorden: Eksklusioner.

Der bliver med juridisk assistance afholdt møder med indkaldte vidner m.m for at afgøre, hvorvidt nogle medlemmer har overtrådt ASKs love.



1946

Allerede ved JSUs møde den 28. oktober bliver der lagt planer for Jyllandsugen i 1946. Programmet er følgende:

6. – 7. juli 1946 KDY og Horsens Sejlklub.

8. – 9. juli 1946 sejlads til og ved Juelsminde.

10. juli 1946 sejlads til Århus.

11. 12. 13. og 14. juli sejlads ved Århus. SBA og AY og JSUs hovedsejlads samt ASKs Tunø- og Kalø-sejlads.

Kong Christian X overværer starten den 14. juli af de 120 deltagende fartøjer.

1947

Allerede den 15. februar 1947 lægger ASK ud med noget nyt – nemlig et karneval, der afholdes på Koncertpalæet med ca. 150 deltagere. Stor succes.

Den 20. april 1947 afgår ASKs æresformand Kong Christian X ved døden. Der indkaldes til ekstraordinært bestyrelsesmøde, og kondolencetelegram afsendes til kongehuset.

Kong Frederik IX indtræder som æresformand.

Klubbens mangeårige formand Chr. Enevold Hansen udnævnes til æresmedlem ved efterårsgeneralforsamlingen den 4. november.

Klubbens arkiv overgives til Erhvervsarkivet.

1948

En ny sejlklub dannes i Århus, der for så vidt har nok i forvejen. Klubbens navn er Sejlklubben Varna, og det er fortrinsvis udbrydere fra AY.

Indsamlingen til olympiaden i England 1948 støttes. Klubben søger optagelse i Dansk Idrætsforbund og optages efter små lovændringer. Sv. Iversen og Hans Sørensen deltager i olympiadesejladserne ved Torquay med 6-meteren »Morena«.

1949

Der er Jyllandsuge i dagene den 18.–24. juli med stor tilslutning. Her viser Århus havn stor støtte blandt andet ved kontant hjælp. Medlemstal nede på 124 i ASK.

1950

Undervisning i forsæsonen i navigation og tovværksarbejde.

Den 8.-9. juli får Århus-klubberne besøg af de københavnske sejlerskoleers eskadre, der er på ferietur. Århus-klubberne arrangerer kapsejladss m.m. for gæsterne.

Som noget nyt arrangerer de århusianske sejlklubber en havnefest med tivoli, tombola m.m. på vinterpladsen.

Efter det foreliggende er der et overskud på ca. 950 kr. til hver af klubberne.

1951

Jyllandsugen bliver nu kaldt Landsstævnet, der i år holdes den 12.-22. juni ved Fåborg og Svendborg. Købmand Qvist udnævnes til æresmedlem.

1952

Sejlklubberne arrangerer i fællesskab en Tyrolerfest, som afholdes den 2. marts 1951 på Søsporten, der i øvrigt viser sig at være for lille til en fest af den art.

Som nyt på sejladssfronten er der i fællesskab med Horsens Sejlklub sejladser ved Hou. Der er god tilslutning, og stævnet forløber godt.

1954

ASK har 75 års jubilæum, men er ikke begunstiget af vind og vejr. Sejladserne begynder i Horsens og fortsætter med Samsø rundt – godt og vel. Derefter er der 2-dages stævne for klassebåde, ASKs jubilæums-sejladss og til slut KDYs provinskapsejladss. Der er reception på Søsporten, og jubilæumsfesten holdes på Varna.

1956

I sommerprogrammet er der nye ting som et landsjuniorstævne ved Århus og en sejladss Samsø rundt, sidstnævnte søges gjort til fast arrangement i klubben. På et bestyrelsesmøde 25. september meddeler formanden, at han har haft forhandlinger med Sejlklubben Varnas

bestyrelse og har fået meddelt, at man på kommende generalforsamling agter at foreslå klubben opløst og foreslå medlemmerne overført til Aarhus Sejlklub samt Varnas fartøjsstation under Aarhus Sejlklubs stander.

Meddelelsen modtages med glæde af ASKs bestyrelse, og man drøfter de problemer, der kan opstå ved Varnas indlemmelse.

På et bestyrelsesmøde den 4. november kan formanden meddele, at Varna har besluttet sammenslutningen etableret fra 1. januar 1957. Det meddeles medlemmerne på efterårsgeneralforsamlingen.

1958

Samsø Rundt er nu blevet en institution. Den gennemføres dog kun, hvis der er tilmeldt mindst 3 fartøjer.

Vort klubhus har en omsætning på 17.000 kr. med et overskud til klubben på 2886,64 kr. brutto. På efterårsgeneralforsamlingen foreslåes, at der oprettes et byggefond.

1959

Der er drøftelser med AY om sammenslutning mellem ASK og AY.

AY holder stærkt på, at hvis navnet skal være ASK, skal standeren være grøn med hvidt anker.

Sagen drøftes på generalforsamling 31. marts uden at man dog kommer videre. Klubben sender telegram til Kong Frederik IX's 60 års fødselsdag.

1960

3. og 4. september afholdes Jysk Sejlunions og Århusklubbernes sejladder. Der arbejdes stadig på sammenslutning med AY, bl.a. holdes fælles selskabelige arrangementer.

Klubhusfond vokser. Der er udarbejdet skitseforslag til nyt klubhus. Diskussionsgrundlag for sammenslutning med AY er bl.a. 1) ASK som navn med AY stander. 2) ASK stander, navn Aarhus Sejl- og Yachtklub, 3) Navn ASK og helt ny stander – dertil kommer nye love.

Ekstraordinær generalforsamling 1. marts med hovedpunkt »Sammenslutning med AY«.

Det viser sig, at de to klubbers generalforsamlinger ikke kan blive

enige om grundlaget for en sammenslutning, og dermed skrinlægges tanken.

1961

Jysk Sejlunion holder sit årsmøde i Århus 29. oktober. Vi sætter os i forbindelse med havnemyndigheder om vore planer om opførelse af nyt klubhus.

Vore master er blevet »hjemløse« om vinteren, bestyrelsen undersøger muligheder for opbevaring. De kommer over i Arbejdernes Roklub! På efterårsgeneralforsamling 30. november foreslår formanden bl.a., at benzinpenge fremover tilfalder byggefonden – vedtages ikke!

1962

Bådudstilling i Aarhus-Hallen »Båden 1962« 18–23. april.

Klubberne skal deltage og derfor modtage 25% af entreindtægt uanset økonomisk udfald.

Der arbejdes med tanker om opførelse af fælles klubhus med AY. Klubhusbyggeriet kan tidligst påbegyndes efterår 1963. Der er nedsat fællesudvalg med 1 medlem fra hver klub. Aarhus Roklub bliver ejer af Søsporten med SSKA som lejer – indtil videre. Pladsmangel i havnen foreslås – af havnemyndigheder – løst ved, at man ligger i 2 rækker.

Nordisk optimiststævne i Århus i september 1962.

1963

Klubformænd til møde med borgmesteren vedrørende havneudvidelse.

Muligvis bygges der ny lystbådehavn nord for Århus. Den vil så komme ind under egnsudviklingsplan, og opgaven skal løses i samarbejde med omegnskommunerne. Derfor udsættes planer foreløbig om bygning af nyt klubhus.

Forhandlinger med AY om udvidelse af det bestående gamle klubhus. Der synes mulighed for udvidelse af ligge-pladser ved bygning af tværmoler, der skulle give 40–50 pladser til fordeling mellem klubberne.

På generalforsamlingen 20. november bemyndiges bestyrelsen til i forbindelse med Aarhus Yachtklub med sagkyndig bistand at udarbejde



projekt for klubhus, hvori indrettes cafeteria og klublokaler i det omfang, økonomien tillader.

Byggeriet skal være klar til sæsonen 1964.

1964

Lovede broer kan først opstilles i efteråret 1964.

2 nye glasfiberbåde i havkrydserklasse tilmeldes klubben.

Der fremstilles et certifikat, som gives til hver båd, der fuldfører kapsejladsen Samsø Rundt.

ASK skal sammen med AY stå for optimiststævne med international deltagelse.

24–27. juli DM for sniper i Århus.

På forårsgeneralforsamling 6. april går man ind for Cadovius' forslag til nyt klubhus – 2 sammenbyggede bobler med toiletter m.v.

AY er enig, tegninger er indsendt til havnemyndigheder, der oplyser, at det kan lægges på jollepladsen.

Der nægtes tilladelse til klubhusbyggeriet – pladsen skal bruges til havneudvidelse.

1965

Bestyrelsen påbegynder udsendelse af månedsbreve til alle medlemmer for at forbedre kommunikation og styrke sammenhold i klubben.

1966

På SSKA-møde drøftes parkeringsplads på molen, elstik på vinterpladsen samt køb af ny morningsjolle.

Besværligheder med opnåelse af byggetilladelse.

Drøftelse med AY om køb af motorbåd, som vi dog ikke kan klare.

Der er igen forhandling i gang med AY om sammenslutning, foranlediget af AY – ligeledes om hus, men vi afslår.

Der nedsættes på generalforsamlingen et udvalg, der skal arbejde for ny lystbådehavn. – 2 mand pr. klub. Jolleponten bygges.

Der er betydelig interesse for anlæggelse af nye lystbådehavne ved Egå og Norsminde. SSKA har givet præference til havnen ved Egå – investering ca. 10 mill. kr., derfor er det ikke en sag, der kan gennemføres ved pression, men ved saglig analyse.

Vi kan gøre en indsats ved at hjælpe med udarbejdelse af skitseprojekter og skabe bedst muligt grundlag for prognoser over befolkningens interesse for sejlsport i de kommende år.

Det gælder så for Århus-området om at være blandt de første, når staten lukker op for pengekasen!

Fru Enevold Hansen skænker sin mands pokalsamling til sejlsporten i Århus.

Byggetilladelse til klubhus foreligger – tegninger forevises på generalforsamlingen, detailprojektering foretages, byggeomkostninger kan ikke eksakt opgives, men skønnes at blive 140.000 kr.

Klubbens kapital i 1966 er 30.000 kr., medio 1966 er byggefond 30.000, lån i Dansk Idrætsforbund 25.000, banklån med bestyrelsen som kautionister 35.000, værdi eget arbejde, materialegaver, nye bidrag 20.000, i alt 140.000 kr. Endvidere diskuteres kælder under huset.

Nyt hæderstegn er indstiftet – hvidt emblem med rødt anker med ring i guld med krone – tildeles første gang Hans Sørensen for hans utrættelige indsats som kapsejladssdommer. Der udstedes samtidig et diplom med underskrift af bestyrelsen. L. M. P. Rasmussen (Ras) udnævnes til æresmedlem.

I årets løb er der forhandlinger på initiativ fra AY om en sammenslutning af klubberne og fælles klubhus. Efter vor opfattelse er der ikke tilstrækkelig interesse og vilje for en sammenslutning i nogen af de 2 klubber, og man anser ikke fordelene ved en sammenslutning for at stå i et rimeligt forhold til ønsket om at bibeholde uafhængig klubstatus.

1967

Rejsegilde på klubhuset 30. april.

Efter en hidsig slutspurt er klubhuset klar til indvielse – det bliver markeret ved en reception om eftermiddagen med deltagelse bl.a. af medlemmer af byrådet, havneudvalget foruden en række indbudte gæster.

Om aftenen er der åbent hus – det bliver en stor fest med kolossal feststemning!

Der er altid en slange i paradiset – betydelig overskridelse af budgettet ved byggeriet – 190.000 mod budgettet 140.000 – men budget for drift er så rigeligt ansat, at der ikke er grund til kontingentforhøjelse.

Vi søger bevilling til udskænkning af stærke drikke.

Klubhusinspektør udpeges. Ved frivillig indsats skal der anlægges plæne om huset.



Triton med Prins Henrik på Århus Bugt. Gæster Ib Asboe og Sv. Iversen (Fiver).

Vi skal ændre vor aftale med restauratøren – det må ikke være et forpagtningsforhold, men et bestyrerforhold – en formalitet.

ASK har henvendt sig til prinsesse Margrethe og prins Henrik samt kongen – alt med kopi til KDY – i anledning af, at tronfølgerparret tager ophold på Marselisborg og formentlig medbringer knarren »Triton«. Kongen takker for henvendelsen gennem hofmarskal greve Trampe, tronfølgerparret gennem hofchef Ebbe Munch.

På generalforsamlingen 28. november – der har 17. punkter – omtaler formanden bl.a. vort nye klubhus – og den glæde, vi allerede har haft af det. Der er en betydelig stigning i medlemstallet fra 145 til 210.

1968

Vi skal have nye kanoner til kapsejlsudvalget – et medlem hører om det og skænker os fire – og et ur.

Der har været holdt møder om ungdomsarbejde, og det har vist sig på disse møder, at der er behov for kendskab til elementære forhold ved sejlsads og kontakt mellem unge og fartøjsejere.

Vi vil sørge for, at klubhuset gøres mere tilgængeligt for medlemmerne – nøgle til mastekælder passer også til hoveddør og dermed toiletter.

Udsmykning til hus skaffes.

Ungdomsudvalget tager nu fat.

Der appelleres til fartøjsejere om at tage unge med ud at sejle. Der etableres ved hjælp af opslagstavle i huset en »børs« for ledigt mandskab og mulige pladser om bord.

Vi har som gave modtaget en BB-jolle, som vi vil forsøge byttet med en 2-mands jolle, der er bedre egnet til undervisningsformål.

Vi prøver at etablere samarbejde om optimistarbejdet.

Vi modtager som gave en håndskrevet dagbog fra kutteren »Olgas« rejse til Assens i 1885.

»Triton« er for første gang i Århus, og prins Henrik sejler 12 gange på Århusbugten.

På generalforsamlingen oplyser formanden bl.a., at ungdomsarbejdet tilsyneladende kun gør små fremskridt. Der er gjort en del erfaringer, som vi vil udnytte og næste sæson præstere et mere håndgribeligt ungdomsarbejde.

Selv med vort nye klubhus er klubbens økonomi sund.

Tronfølgerparret udnævnes til æresmedlemmer!

1969

Sejlerskolen SSA er en realitet – den køres sammen med SBA og har en kølbådsafdeling med fartøjet »Johanne« samt en jolleafdeling.

Der påtænkes oprettet sejlhus til optimisterne og jolleplads.

Teoriundervisning begynder 8. januar . Udgifterne deles de to klubber imellem – forsikringsspørgsmålet m.v. klarlægges. Fritidsloven tages også med ind i billedet m.h.t. instruktører og lokaler.

Hunde skal føres i snor i klubhuset!

3 vandrørssprængninger i mastekælder som følge af defekt termostat i varmvandsbeholder, masterne ligger p.gr. af dårligt vejr i mastekælder til hen i juni!

Sejlerskolen og samarbejdet med SBA herom går godt. Det er glædeligt at se, hvor hurtigt de 2 afdelinger har fået tag om arbejdet.

Der er i år 250 medlemmer i ASK.

»Johanne« har sejlet flittigt, sejlhuset er rejst ved frivillig arbejdskraft. Der er p.t. 32 optimistjoller.

Klubhuset vil i vintermånederne blive benyttet af Sejlerskolen.

Folkeligt spisekort i restauranten efterlyses samt mere vægt på klubliv i huset. Håndsrækning til praktiske gøremål ved klubhusarbejde efterlyses.

1970

Effektivt varmeanlæg til klubhuset skal installeres inden vinter. Skønnet udgift kr. 20.000.

Klubinspektøren udarbejder sammen med vor restaurationsforpagter spiseseddel – f.eks. koster klubplatte, 3 slags sild, pålæg og ost kr. 10,00, lille engelsk bøf kr. 10,00, 2 frikadeller med kold kartoffelsalat kr. 5,00, dyrest er russiske krabber med ristet brød kr. 19,00, billigst 1 forårsrulle eller 1 stk. smørrebrød m. sprængt oksebryst begge kr. 2,50. Alle priser er incl. betjening. Skænket kaffe 1,25, cognac original 4,50 – de Luze 7,00 – en pilsner 3,50.

Ny flagstang indvies ved standerhejsning – rejst ved frivillige bidrag og arbejdskraft, stort nyt flag købt for midler indsamlet ved amerikansk lotteri.

Det går godt i Sejlerskolen i kraft af dygtige ledere og mange gode venners hjælp. Derfor har det ikke hidtil været nødvendigt med store klubinvesteringer. Men efterhånden må klubben til at investere i SSA.

Noget af det første, der trænger sig på, er anskaffelse af ledsagebåd. Desværre giver magistratens 4. afdeling afslag på hjælp på kr. 20.000, idet man finder beløbet for stort.

En stor del af Sejlerskolens virke er gennemført under fritidslovens støtteregler, der bl.a. betinger, at der ikke kan pålægges de unge medlemstvang, men der har kun været gode erfaringer med det tilsyneladende løse forhold til Sejlerskolens unge.

Lovændring om udvidelse af bestyrelse med 2 medlemmer vedtages på generalforsamlingen 9/11.

Dansk Sejlunion yder rentefrit lån på 15.000 til ledsagefartøj mod løse-repantebrev i fartøjet.

1971

Århus havnevæsen meddeler SSKA, at antal liggepladser forøges ved anlæg af 4 fortøjningsbroer. Desværre er der ikke mulighed for anlæg af yderligere 1 jolleponton. Udvidelsen giver plads til 65 fartøjer. Havneafgiften forhøjes.

Møde i Stakladen 16 marts med byrådsmedlemmer om havneproblemer og spørgepanel fra klubberne. Egå havneprojekt indgår som naturligt led i diskussionen. Arrangementet samler over 500 mennesker. – Spørgsmålet er, hvor meget aftenen faktisk giver – måske har man en følelse af, at politikerne faktisk holder os hen med snak, men som en af

dem sagde i sit indlæg, »lad os dog få en fornuftig dialog i gang med sejlerne«.

Vinterarrangementerne kommer ikke rigtigt i gang p.g.r. af varmeanlægs bygning, der vil koste 29.000 kr., som vi optager i lån.

Magistratens 4. afdeling har bevilget 10.000 kr. til ledsagebåd.

Næstformanden, Ib Asboe er valgt til formand for JSU og indtræder i Dansk Sejlunions hovedbestyrelse som repræsentant for østjyllands kredsen.

1972

Klubben har ved kongens død og bisættelse korrespondance med kongehuset og er repræsenteret af formanden ved bisættelsen i Roskilde Domkirke. Klubben skænker et beløb til Kong Frederik XI's og Dronning Ingrid's mindefond.

SBA foreslår oprettelse af fond til støtte for unges køb af kølbåde og at undlade anskaffelse af klubejede kølbåde – forslaget fremmes.

Man drøfter mulighederne for udnævnelse af ny æresformand efter Kong Frederik. Prins Henrik påtager sig hvervet som æresformand.

Byrådet har vedtaget, at havneudvidelse kan gennemføres med i alt 60 pladser til fordeling mellem de 4 klubber.

Der forhandles i SSKA om cementering af slæbestedet.



1971 . . . Containerhavnen begynder at presse på.

Om Egå-havnen meddeles, at kommunen i sin 5-års plan har afsat 12 mill. kr. til projektets gennemførelse.

Der er bevilget nyt gulvtæppe til klubhuset samt nye borde til terrassen.

Forurening i lystbådehavnen tager til.

DSB påtænker at føre spor lige op ad klubhuset og afskærer dermed en del jollepladser.

24. september besøg af rådmand Thorkild Simonsen, magistratens 4. afdeling, sekretær Aaboe, fritidsafd., Otto Fryland og Søren Nielsen begge Idrætssamvirket. ASK's formand fremviser lystbådehavnen samt påviser de vanskeligheder, vi på kort sigt har at kæmpe med. ASK er vært ved et mindre traktement over hvilket, vi drøfter problemerne. Nogen løsning findes desværre ikke.

Generalforsamling 13. november: Hans Sørensen udnævnes til æresmedlem.

Der fremsættes forslag om udvidelse af klubhus med en sejlerstue og indretning af undervisningslokale i kælder, samt oprettelse af jubilæumsfond.

1973

Der nedsættes udvalg for bygning af lystbådehavn ved Egå. Der holdes orienterende møde om tilrettelægning af arbejdet med magistratens 4. afdeling. Egå Sejlklub stiftes 14. juni med bragende tilslutning. En selvejende institution Egå Marina skal drive havnen, og 2 medlemmer af ASK indtræder i institutionens bestyrelse.

Der skulle gerne blive plads til 600 kølbåde.

Der har hidtil været enighed blandt alle, der har deltaget i forberedelserne til Egå havn, om at tilstræbe, at der i Egå kun dannes én sejlklub. På baggrund heraf og i fortsættelse af det i forvejen gode samarbejde mellem vore 3 sejlklubber, har vi i bestyrelserne drøftet mulighederne for en sammenslutning, således at der i Århus lystbådehavn fremover ligeledes kun er én sejlklub.

For at undersøge problemerne ved en sammenslutning til bunds har der været holdt møde med 4 repræsentanter fra hver klub, og det konstateres at alle klubber har en god økonomi.

Der er endvidere enighed om, at der ved en sammenslutning tages videst muligt hensyn til nuværende pladsfordeling på fartøjsstationen.

Der nedsættes diverse udvalg, og der holdes orienteringsmøde 22. oktober.

Sammenslutningstanken får ikke tilslutning.

En sociologisk undersøgelse fastslår, at de sociale grupperinger blandt bådejere fuldstændig svarer til samfundets øvrige opdeling – dermed hamres en pæl gennem begrebet »overklassesport«.

SSKA anmoder havnemyndighederne om, at de i forvejen meget begrænsede arealer til henlæggelse af joller ikke yderligere nedskæres ved DSB's sporudvidelser. Havneudvalget erkender, at sejlklubberne kan have behov for arealerne, men ser sig ikke i stand til at efterkomme anmodningen

1974

Idrætssamvirket bevilger 6.000 kr. til internationalt nordisk mesterskab for soling og drage.

Der foreslås etableret et fælles klubblad for Århus-klubberne i oplag på 1200 med otte numre årligt. Det skal give klubmeddelelser, læserbreve, aktuelle ting samt annoncer – også om køb og salg af både, grej m.v. Første udgave forventes udsendt 1. april 1974.

Havnekaptajnen indskærper, at sejlads til lystbådehavnen foregår nord om havnebøjen for derved at undgå at genere sejladsen på Trafikhavnen. Samtidig indskærpes, at indsejling i Trafikhavnen ikke er tilladt uden særlig tilladelse.

Der etableres tyverialarm i klubhus efter henstilling fra forsikringsselskabet.

Vi har besøg af 20 fartøjer fra Svenska Kryssarklubben.

I samarbejdet klubberne imellem er aftalt, at AY tager sig af de kapsejladsprægede kurser, medens SBA og ASK tager sig af dueligheds-

Containerhavnen er en realitet. Presset er stort på lystbådehavnen i forgrunden.



og kystskipperkurser. Der er nedsat fælles uddannelses- og kursusudvalg.

Under SSA har SBA og ASK oprettet et fond til udlån af penge til unges køb af både.

Der tales om skat på både gennem forsikringspræmier!

Århus Skumsprøjt, vort nye fællesblad, er nu efter sædvanlige begynder vanskeligheder i gang og har erstattet vore fra 1965 udsendte månedsbreve.

1975

SSKA holder møde for drøftelse af forhøjelse af havneafgifter.

Gennem Idrætssamvirket fremsender SSKA ansøgning til magistratens 4. afdeling om etablering af ny jolleponton, belægning af slæbested samt opstilling af kran.

DSB meddeler i skrivelse til AY, at overkomplette svingkraner på Skørping, Langå og Auning stationer skal fjernes, og at én stilles til disposition mod betaling af depositum på kr. 1000. Tilbuddet accepteres, og forskellige opstillingssteder forelægges havnevæsenet, der foretrækker opstilling ved Kyholmsvej (ved SBA's klubhus). Århus Kommune vil betale for fundamet.

Der er udarbejdet et projekt til Marina Marselis, der skal ligge ved Tangkrogen. Sagen drøftes i SSKA, der mener, at Egå Havn må have førsteprioritet, men »så snart spaden er sat i jorden i Egå, vil man fortsætte arbejdet med at skaffe flere liggepladser i Århus-området«.

På forårsgeneralforsamlingen 20. marts ophører samarbejdet med SSA's kølbådsafdeling, der herefter er nedlagt. På generalforsamlingen



diskuterer bl.a., om vort klubhus skal være restaurant eller blot klublokale. Man enes om at fortsætte i hidtidige baner. Huset trænger til enkelte reparationer. Udvidelse med »skipperstue« drøftes og skitseforslag skal udarbejdes til forårsgeneralforsamlingen. Vor fartøjsstation og pladsfordeling er genstand for livlig debat.

Skumsprøjt har fået en »fast professionel« redaktør og kommer nu i smukt A 4-format på glittet papir!

Den nystartede Egå Sejlklub arrangerer VM for optimistjoller fra åben strand ved Aakrogen. Der deltager over 130 joller.

1976

1. maj indvies Nappedams Bådelaugs havn og Ebeltoft Skudehavn.

Vi søger om pensionistordning for havnepenge.

SSAs jolleafdeling har p.t. 40 jollesejlere fordelt med 20 seniorer/20 juniorer.

Der er nedsat et radioudvalg, og de 2 første maritime radio-alarmstationer opstilles og dækker området fra Nappedam til Fyn. Radiokursus i brug af 11-A kontakten – en oscillator på størrelse med en 20 stk. cigaretpakning – muliggør opkald til alarmcentral gennem automatiske modtagere på land. Oscillatoren er konstrueret af ingeniør Philip Hansen, ASK. De automatiske modtagere på land er konstrueret i forbindelse med Jydsk Telefon-Aktieselskab. De benyttede radioer af walkietalkietype forventes at komme i antal mellem 150-175. Der oprettes register – også over VHF-anlæg – i Århusbugten. Fællesindkøb og derved lavere pris gennemføres. Det vil også blive muligt ved kanalvalg at kalde ASK's klubhus, der får installeret anlæg.

Skumsprøjts oplag er nu oppe på 1660 eksemplarer. Bladet sendes til 5 klubbers medlemmer + eksemplar til samtlige danske klubber.

På efterårsgeneralforsamlingen 28. oktober enes man om, at duelighedsbevis fordres af nye sejlere, samt at ansvarsforsikring gøres obligatorisk. Det er også foreslået, at der ansættes en »altmuligmand« til at vise gæstesejlere til rette samt holde orden på arealerne.

1977

Vi begynder at varme op til jubilæet, diverse udvalg nedsættes, og det besluttes, at der skal udgives et jubilæumsskrift. Der skal gennemføres forskellige sejladser og arrangementer.

Klubhusets tag skal repareres sammen med gulv i køkken og toilet. ASK bliver »rødstrømpebevidst« – der arrangeres damerødspætte-gilde!

Der er nedrammet 61 nye pæle i havnen – 42.152,55 kr!

Der er nu plads til 88 optimistjoller på beddingen, og der er opsat et nyt hejseapparat til jollerne.

Ledsagebåden »Myra« skal snart udskiftes, ligeledes ledsagejollernes motorer og styrepulte.

Vi har fået borgmesterens ord for, at vi kan blive i havnen endnu 10 år (mindst).

På efterårsgeneralforsamlingen 27. oktober er det springende punkt SSKA's forhandlinger med kommunen om vore ønsker: jolleponton, cementering af slæbested etc.

Philip Hansen har modtaget Søsportens Sikkerhedsråds pokal for sin store indsats på bådradioområdet. Et andet ASK-medlem, Stig Bovbjerg har kvalificeret sig til at deltage som besætningsmedlem på fælledsmarkedsbåden »Romtraktaten« i sejladsen »Jorden Rundt«, der udgår fra England.

Man beslutter at renovere fartøjsstationen, så man med sæsonstart 1978 kan få bedre forhold til fartøjerne.

Det er vedtaget, at voksenundervisning skal foregå i SSKA regi.

Som noget nyt har samtlige klubber anskaffet »optaget-fri skilte« på bådpladserne.

1978

Klubbens fartøjsere indkaldes til møde 9. marts om renovering af fartøjsstation.

Flytning af pæle og ramning af nye er egentlig begrundet i ønsket om at hindre »pirater« i blot at efterlade deres båd, hvor de ser en chance for det. Der skal slås 53 pæle i havnen. Hver pæl slås for 750 kr, desværre kan der ikke opnås tilladelse til at slå pæle ud for de lange T-broer.

På forårsgeneralforsamlingen 30. marts oplyses det, at havnen endelig har givet tilladelse til etablering af jolleponton mellem bro 9 og 10.

SSKA har arbejdet med stillingsbeskrivelse for en havnemester, der skal opkræve de havnepenge, som vi med havnevæsenets indforståelse vil opkræve af gæstesejlere.

Klubhuset skal udvides, så det kan stå færdigt til jubilæet.

Der er nedsat udvalg i SSA med henblik på indkøb af ny ledsagebåd. Der rådes p.t. over 70.000, der skal bruges 100.000 kr.

Spøgelset bådskat dukker op endnu en gang!

På kredsbasis afholdes et protestmøde i Vejlbj-Risskov Hallen, og det gennemføres i et perfekt samarbejde blandt klubberne i Århus-området. Der inviteres repræsentanter for de politiske partier, etableres spørgepanel, og 3.000 sejlere deltager! Der kommer busser fra byer i nord og syd.

Vi opfordrer medlemmerne til at hjælpe med maling af klubhus. Planerne om udbygning med bade- og omklædningsrum er strandet. Der er derfor truffet beslutning om tilbygning af »skipperstue«, og fornødne tegninger er udarbejdet. Der vil kun blive adgang for sejlere!

Huset forventes at være færdigt til jubilæet.

4. maj indvies Egå Marina

I løbet af sommeren lykkes det en lille trofast flok fra SBA og ASK at få averteret et meget smukt ledsagefartøj til SSA, der i 1978 kan fejre 10 års jubilæum.

1979

Sæsonen er vel begyndt, alt står i forberedelsernes tegn til jubilæet. Den 4. maj holdes rejsegilde på vor klubhusudvidelse. Klubben har i jubilæumsåret 329 medlemmer og 71 fartøjer.





SSA's jolledåb 1979

Billedet side 35

L. M. P. Rasmussen (Ras) og N. C. Nielsen (NC) sætter flaget til jubilæumssæsonen.

Sejlerskolen Århus – SSA

to klubbers samarbejde om at oplære børn og unge i sejlsport



I årene forud for Sejlerskolens start var der, ikke alene i Aarhus Sejlklub men også i Sejlklubben Bugten, blandt medlemmerne mange, som kunne ønske sig en omstrukturering af ungdomsarbejdet. Arbejdet med juniorbåde kunne tilsyncladende ikke mere tiltrække de unge. Ligeledes var der rundt omkring i klubberne kommet gang i arbejdet med optimistjoller.

Hvad var så mere naturligt, når de to klubber havde et fælles problem, end at finde frem til en fælles løsning.

De to klubbers bestyrelse udpegede derfor repræsentanter, der skulle udarbejde forslag til en aftale om en fælles ungdomsafdeling. Dette arbejde resulterede i en samarbejdsaftale af 14. december 1968 om etablering af en fælles ungdomsafdeling kaldet »Sejlerskolen Århus« (SSA) omfattende afdelinger for optimister, joller og kølbåde.

Uden at forklejne andre, kan man roligt sige, at det var Jørgen Børgesen fra Sejlklubben Bugten og N. C. Nielsen fra Aarhus Sejlklub, der var de bærende kræfter i forarbejdet.

Hvor grundige og forudseende de har været, bevises af den omstændighed, at aftalen har fungeret tilfredsstillende for såvel klubberne som lederne, og at der ikke er rettet så meget som et komma siden starten.

Straks fra starten, var der god tilslutning til både optimister og kølbåde, hvorimod jolleafdelingen lå i dvale i de første år.

I optimistafdelingen, hvor K. K. Hansen var den første leder, var der allerede den første sæson ca. 20 joller. I 1972 var man oppe på 50 joller. Siden 1976 har der været fuld belægning på beddingspladsen, dvs. 86 optimistjoller. K. K. Hansen fratrådte som leder af afdelingen i 1970, hvorefter Flemming Mortensen og Henning Andersen sammen ledede afdelingen indtil den nuværende leder, Niels Bægaard overtog roret i 1976.

Den pionerånd, der prægede afdelingen fra starten, eksisterer stadig, hvilket ganske givet skyldes, at man altid har satset på – og fået – en meget stor opbakning fra forældre kredsen. Forældre og ledere har således i fællesskab bl.a. bygget sejlskur, lavet jollebedding og asfalteret mellem disse.

Kølbådsafdelingen startede med undervisning i den gamle Utzon-spidsgatter »Johanne« under Hans Schneiders ledelse. Senere foregik undervisningen i galeasen »Fortuna«. Det er en kostbar sag at drive en kølbådsafdeling, og begge disse fartøjer var Schneiders og hans kompagnon, Lefevres private ejendom.

Som årene gik, blev interessen for sejlads i disse »oldtimere« så ringe blandt de unge, at der ikke mere var grundlag for at fortsætte. Siden 1975 har arbejdet i kølbådsafdelingen været stillet i bero.

Som nævnt gik arbejdet med jolleafdelingen meget trægt i starten. Efterhånden som optimisterne voksede ud af jollerne, kom der gang i arbejdet. Siden 1976 har afdelingen under Jette Jensens dynamiske ledelse været i hastig udvikling, så der i dag er 42 juniorjollesejlere foruden et stort antal seniors, der er tilsluttet de to moderklubber.

For at drive to jolleafdelinger må man råde over ledsagefartøjer. De første år klarede man sig ved velvillig bistand fra medlemmernes side. I 1971 blev der indkøbt en »Myra 21«, som senere blev suppleret med to velegnede speed-både.

Da »Myraen« efterhånden var ved at være udtjent, måtte man til at se sig om efter et større og mere velegnet fartøj.

Det viste sig hurtigt, at de penge, der var til rådighed, ikke var tilstrækkelige til et færdigarteret fartøj.

Hvad gør man så? Jo, så smøgede 10–15 medlemmer fra hver af de to klubber ærmerne op, og i løbet af 7 uger i sommeren 1978 blev SSA's drømmebåd færdigarteret. Fartøjet blev taget i brug den 7. august og navngivet »Clemens«. Arbejdet var et smukt eksempel på det ualmindelig gode samarbejde, der igennem mere end 10 år har været det bærende grundlag for Sejlerskolen.

Fra Aarhus Sejlklub skal der lyde en stor tak til Sejlklubben Bugten med ønsket om et fortsat godt og frugtbringende samarbejde.

Lystbådehavnen i Århus -

sejlernes bastion, der er ved at blive presset i vandet

Af C. F. Møller, Århus
arkitekt M.A.A.

Hvad er lystbådehavnen i Århus, og hvor ligger den?

Ja, for mig, der har levet et par menneskealdre i byen, er det svært at fatte den enorme ændring, der er sket med arealerne ved og omkring lystbådehavnen.

Selve lystbådehavnen blev, såvidt jeg erindrer, anlagt som en kombineret fiskeri- og lystbådehavn, selvom de oprindelige tanker vist egentlig var en havn for lystbåde – atter et af disse kompromisser, der kan være lige uheldig for begge parter.

Men det oprindelige anlæg bestod af en nordgående molearm med to kørebaner og dejligt brede græsarealer med beplantning. Dette var virkelig et åndehul for beboerne i midtbyen, som også sommersæsonen igennem vandrede ud ad molen, til den ene side med udsigt over trafikhavnen med det liv, der arter sig i disse bassiner, for efter turen helt ud til enden af molen at vandre tilbage langs havnebassinets, for at betragte det liv, der altid rører sig i en havn med både, der sejler – andre der ankommer, og atter andre, hvor folk ombord blot nyder tilværelsen, måske i snak med besætningen på nabobådene.

Når der dengang var kapsejladser, var det muligt for tilskuerne at betragte i hvert fald start og ankomst. Da stod og sad folk på stensætningen for at se bådene komme til start fra syd mod nord. Som tilskuer var det muligt at observere den febrilske travlhed før starten ombord i bådene og følge præjningerne, hvis der opstod situationer, som krævede ekstra opmærksomhed. Endvidere kunne dommernes signaler og kommentarer følges på nærmeste hold.

Efter sejladserne var der om muligt endnu mere liv. Tilskuere blandes med besætningerne over hele havnen. Sejl blev lagt til tørre på de store grønne arealer, ja der var liv overalt.

I det lille røde klubhus samledes folk for over kaffe lavet på madam blå ledsaget af dejligt blødt brød at diskutere de opnåede resultater, hvor hastigheden under sejladserne vel ligesom i dag steg med antallet af nedsvælgede kopper kaffe.



Ja, sådan står begrebet lystbådehavnen prentet i manges erindringer. Hele dette panorama var overvældende for en dreng, som kom fra Skanderborg Sø og var vant til en fladbundet båd med stagejøl og en kampesten som ballast.

Men hvad er der egentlig sket siden dengang?

Ja, det begyndte vel så småt med, at havnens materielgård blev anlagt på nogle af de grønne arealer.

Så gik det egentligt slag i slag. Yderbassinet blev fyldt op, og en containerhavn blev anlagt, senere blev spor ført ud langs de nu ialt 4 klubhuse, så tæt, at der kun er et ganske smalt bælte tilbage med egentligt græs.

Så hvis man i dag leder efter Århus lystbådehavn, skal man være meget stedkendt. Adgangen sker gennem den nu så effektive trafikhavn.

Og er man endelig nået om til lystbådebassinet, så har man nærmest fornemmelsen af, at storebror trafikhavnen langsomt er ved at presse de aktive sejleres sidste bastion ud i vandet.

Der er i alt fald langt fra ungdomsårenes minder om det dejlige rekreative område for midtbyen til det havnebillede, der tegner sig i dag.

De unges smukke, gamle by, der nok er allersmukkest fra vandet

Af borgmester *Orla Hyllested*, Århus



Der er mange måder at komme til Århus på – på cykel, i bil, med tog, på hesteryg eller til fods. Hver måde har sin charme, men måske viser byen sig fra sin allerkønneste side, når man kommer sejlene hertil. Sejlsportsfolk vil sikkert give mig ret i, at det er svært at finde en by, der har en smukkere og mere indbydende beliggenhed, når man nærmer sig den fra søsiden.

Med skovene strækkende sig milevidt til begge sider ligger Århus dér i sin lavning, og havnemolerne er som en venlig favn, der byder gæsterne velkommen til Danmarks næststørste by. Og når man kommer nærmere, får man øje på byens karakteristiske profil med skorstene, tårne og højhusene i forstæderne i baggrunden.

To tårne rager op: Domkirkens tårn og Rådhusstårnet som symboler på foreningen af gammelt og nyt i vor by.

Domkirken, der med sin århundredgamle historie er et monumentalt bevis på, at her har århusianerne haft deres daglige gerning og virke i henvend tusind år – lige siden vikingerne valgte sig denne plet ved åens udmunding i bugten som hjemstavn og boplads og dermed skabte havnen, der siden da har været en frugtbar kilde til velstand og arbejde i byen.

Også i dag er Århus havn en vigtig bestanddel i byens økonomiske liv, og det er i erkendelse heraf, at byen i de kommende år investerer i en mægtig udvidelse af østhavnen, der skal føje 45 hektar til de 122, havnen i forvejen dækker.

Rådhusstårnet derimod vidner om, at Århus også er en moderne og levende by. Navnlig siden 2. verdenskrig har byen undergået en næsten eksplosiv udvikling med en fordobling af indbyggertallet. Ved siden af sin gamle position som handels- og industriby er Århus i dag også et vigtigt kultur- og uddannelsescentrum.

Kulturlivet i Århus har mange facetter og er under stadig forvandling. Hvert år i september er Århus Festuge en storstilet manifestation af,

hvad Århus formår på det kulturelle felt. I løbet af de 15 år, festugen har eksisteret, er det lykkedes at placere Århus på verdenskortet over internationale kulturbyer.

Og Aarhus Universitet, der sidste år kunne fejre sit 50-års jubilæum, har på sit felt været med til at gøre Århus kendt ude i den store verden. Fremragende videnskabsmænd og forskere har haft og har byens universitet som deres arbejdsplads.

Samtidig har også de mange studerende både på universitetet – og på byens øvrige læresteder – været med til at sætte deres præg på byen, så Århus i dag vel er landets »yngste« by, hvis man betragter indbyggernes gennemsnitsalder.

Spørger man i dag århusianerne om, hvad de bedst kan lide i Århus, vil svaret ofte være, at byen er en dejlig blanding af storby og provinsby. Storbypræget får byen netop på grund af de mange kulturelle tilbud inden for teater, kunst og – ikke mindst – musik. Århus har udviklet sig til at blive et centrum for musikalske udfoldelser, et veritabelt musikmiljø, så nogle ligefrem er begyndt at tale om en speciel »Århus-sound«. Også den veludbyggede kollektive trafik og det blomstrende forretningsliv i og omkring gågaderne i centrum hører en storby til.

Men på samme tid er det lykkedes at fastholde og bevare provinsbycharmen i Århus. Små hyggelige gyder og stræder med gamle og i mange tilfælde smukt restaurerede huse findes stadig i det indre Århus, hvor man kan gå og drømme sig tilbage til den tid, da Århus blot havde nogle



Udpluk af AKL's fartøjs station med formanden i forgrunden.

få tusinde indbyggere, der stort set alle boede inden for den gamle byvold. Mange gadenavne vidner stadig om denne tid: Borgporten, Nørreport, Volden osv.

Vigtigst af alt er dog måske, at byen har været fremsynet nok til at bevare en lang række grønne »åndehuller« inde midt i byen og lige uden for selve bykernen. For folk, der kommer til Århus for første gang, er byens mange parker og grønne anlæg altid en behagelig overraskelse.

Lad os blot nævne Botanisk Have som ét eksempel. At byens styre allerede tidligt interesserede sig for at gøre byen til en »grøn« by fremgår af, at man i 1873 overlod en jordlod til det nystiftede »Jydsk Haveselskab« og samtidig bevilgede 200 rigsdaler som tilskud til anlæg af en planteskole på det område, der siden skulle blive til Botanisk Have og dække i alt 21 ha. En prøveplantning med frugtsorter og en planteskole på ca. 8 tdr. land var den spæde start, men i 1911 overtog Århus kommune arealet, og ved gentagne udvidelser er det lykkedes at skabe et forbilledligt parkareal midt inde i storbyen, der rummer både et væksthuse, en »blomsterdal« og en friluftscene.

I Botanisk Have findes også en af Danmarks kendteste seværdigheder, »Den gamle By«. En tur gennem gaderne i dette enestående friluftsmuseum og et besøg i et par af de henved 60 huse, som omhyggeligt er genopført i byen, hensætter den besøgende til en for længst svunden tid. Værksteder, købmandsgårde, små industrivirksomheder og beboelsehuse giver et levende indtryk af livet i en lille dansk by for 250 år siden.

Mindeparken, Marselisborgskovene med Dyrehaven og Moesgaard strand er et af byens allerstørste aktiver, og det er en fornøjelse at se byens indbyggere benytte disse rekreative områder.

Især det årligt tilbagevendende »Marselisløb« i festugen er et eksempel på, at århusianerne er glade for at komme ud i skovene omkring byen, og det er en fest at være vidne til adskillige tusinde veloplagte og entusiastiske århusianeres løben om kap under trækroneerne.

Også i fremtiden bliver det en opgave for byen og for dens folkevalgte repræsentanter at bevare og udbygge de rekreative arealer og at skabe mulighed for, at byens indbyggere får let adgang til grønne områder. Vekselvirkningen mellem bylivets hektiske rytme og det stilfærdige og rolige liv i skovene og ude i det åbne land er en af de store fordele ved at bo i Århus, som vi må sørge for at fastholde for vore efterkommere.

Lad os se frem til sol og sommer, sejlene på bugten og dermed livet i lystbådehavnen. Med disse linier ønsker jeg på Århus bys vegne Aarhus Sejlklub hjertelig tillykke med 100-års dagen og god vind fremover.



Århus havn på vej til nye store opgaver

Af havnedirektør *A. Damkjær*, Århus



Vi har nu taget hul på det sidste år i 70'erne, og dette tiår er ved at blive historie.

Historien om 70'erne vil blive: kriseår – stagnation i erhvervslivet – arbejdsløshed og usikkerhed om fremtiden.

Hvordan tager Århus havn sig ud i dette billede?

Ja, egentlig ikke så galt på baggrund af de dystre toner i indledningen. Oliekrisen, der satte ind i slutningen af 1973, og som tilsyneladende startede hele nedturen, satte naturligvis også sit præg på omsætningen over Århus havn, men omsætningen gik stort set kun ned med det antal tons, hvormed olieomsætningen faldt, og den krøb opad igen, beskedent men sikkert, og er nu igen noget over omsætningen, før oliekrise satte ind.

På de enkelte farter er det gået lidt op og ned. Nogle liniefarter har måttet standse. Andre er kommet i stedet for. Det hænger meget sammen med strukturuomlægninger inden for skibsfarten og især overgangen til enhedslaster.

En meget stor del af stykgodsomsætningen foregår nu i containere, der sejles i specialskibe, og det har medført, at Århus har mistet en del af de stykgodsskibe, der sejlede i direkte oversøisk fart. I stedet for omlades containerne i de store kontinentale havne til de største container-skibe, som det ikke kan betale sig at trække op til skandinaviske havne.

Nogle direkte containerlinier er kommet til: ØK's West Africa Service og Svenska Orient Linien mellem Middelhavet og Skandinavien, begge med Århus som skandinavisk hovedhavn. Endvidere sejler nogle af de stadig eksisterende oversøiske linier på Århus havn med blandede container- og stykgodslaster.

Men feedertrafikken har til gengæld taget et voldsomt opsving, som er ved at nå op på Containerterminalens ydeevne, således at terminalen nu

Vor nye kran, Lystbådehavns pendang til Containerhavns mastodonter.

har Danmarks største omsætning af TEU-enheder, det vil sige containere omregnet til 20-fods enheder.

En forudsætning for denne udvikling har været, at Containerterminalen er udbygget, som sket er. Den betjenes nu af to containerkraner plus en 50 tons svingkran, og hele området er befæstet med svær belægning, som kan tage den tunge trafik.

Samtidig har Århus Stevedore Kompagni fulgt udviklingen op med anskaffelse af det nødvendige jordmateriel, trucks og terminalvogne. Kompagniet står overfor anskaffelse af nyt grej, der skulle kunne udnytte de forhåndenværende arealer på en mere rationel måde. Derved kan tidspunktet for den maksimale udnyttelse af området udskydes noget. Når tillige om et par år noget af roll on-roll off trafikken kan flyttes til Østhavnen, er der udsigt til, at containertrafikken kan klares på de nuværende terminalområder et godt stykke op i 80'erne, men derefter bliver det nødvendigt at tage stilling til, om udvidelser skal foretages mod nord ved ny opfyldning eller inddragelse af Lystbådehavnen til opfyldning. Uden at foregribe politiske beslutninger kan det siges, at det sidste vil være langt det billigste.

Bygningen af den nye Østhavn skrider godt fremad. Kystværnet er færdigt, og uddybningen til 12 m vanddybde forventes færdig i april-maj 1979. Den første skibsliggeplads bygges af sænkekasserne fra Vestre Dækmole, også kaldet Ormen, som altså forsvinder. Kontrakt med entreprenøren om dette arbejde er underskrevet, og liggepladsen forventes taget i brug i begyndelsen af 1980.

Samtidig sættes alt ind på projektering og bygning af den 630 m lange kajstrækning langs vestsiden af det nye bassin, og her skulle det første skib gerne ekspederes i slutningen af 1980.

Også på landsiden i det nuværende havneområde er der ting i gang, som vil give havnen et nyt ansigt – et mere tillukket ansigt kan man sige, eftersom nærbanen til Hornslet vil lukke de fleste af de nuværende tilkørsler til Nordhavnen. Men trafikken på havnens område skulle kunne få en mere strømliniet afvikling, når de reguleringsarbejder, der bliver udført i 1979, er færdige. Ligeledes vil vejtrafikken i Sydhavnen få væsentlig bedre vilkår, når tunnellen under Strandvejen bliver åbnet for trafik.

Alle disse arbejder koster naturligvis mange penge og kan kun gennemføres ved, at havnen må sætte sig i gæld i ret betydeligt omfang.

Men det viser på den anden side, at vi tror på fremtiden og gør det i tillid til, at også erhvervslivet har optimisme og kræfter til at bakke denne udviklingslinie op.

Århus Bugten -

et farvand med talrige spændende mål for sejleren

Af Lisbet Kofoed, Løgstrup
tidl. medlem af ASK

Som tidligere sejler i Århus er det mig en stor glæde, at få lejlighed til, i anledning af klubbens runde fødselsdag, at bidrage med et par ord om Århus Bugten. Dette herlige farvand med sine mange vige, små anløbsbroer og gode ankerpladser i læ af klinger eller skov. Godt beskyttet ligger det – af det høje Molsland og Helgenæs. Ved nærmere udforskning åbenbares her for sejleren noget af det mest storslåede, vi finder i dansk natur, nemlig mødet mellem skov og vand.

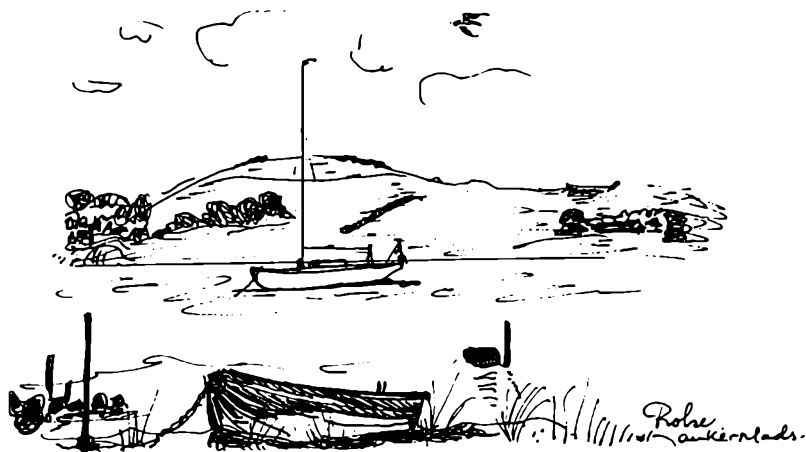
En dag med fin vind – står århussejleren undertiden til søs med gaster, der nærer drømme om at opleve bugten fra søsiden. Er man så privilegeret at have en hel dag til rådighed – må turen gå op langs kysten forbi Åkrogen, den nye Egå havn, Skæring og Studstrup lystbådehavn. Lidt nord for den er en meget yndet ankerplads under det smukke skovbryn ved Havskov og Vosnæs's 33 meter høje skove. Fredeligt, med spejlblankt vand – helt i læ for vestenvinden. Her lå ofte i tidligere tid en samlet flåde ankerligere, især på søndage. Det var Aarhus Sejlklub, der samledes der for at nyde frokosten og fridagen. Det var dengang, lørdagsfrihed var et ukendt begreb, og motor ikke var almindeligt i sejlbåde. Vor gode »RAS«-mussen, der havde seksmeteren »Nurdug«, kan berette om disse hyggelige fællesture fra en svunden tid.

Lidt østligere i Kalø vig – ved Hestehave skov, åbner der sig overraskende en lille bugt, Følle vig, hvor der er ankerplads i læ af skoven, dog kun god ved nordlige vinde, man da til gengæld et »smørhul«. Roer man ind til stranden her og tager »oldtidsbrillerne« på, skulle der være chance for at finde stenalderredskaber, flækker og skindskrabere, især ved kysten over for Kalø lidt ude i vandet.

Der er jeg en gang kommet op fra vandet med badebukser, der lignede Michelin-mandens, bulende fulde af klirrende flintesager. Flækkerne er stadig skarpe, som den dag stenaldermennesket åbnede østers med dem, og man kommer pludselig så nær disse forfædre, som fiskede og jagede på samme sted for tusinder af år siden.

Fra Følle sejler vi videre forbi Kalø slotsruin, der fra søsiden kun afslører sit røde fangetårn. Oprindelig lå der en borg bygget af Erik Menved i 1313. Med udkik på dæk står vi igennem det smalle, uafmærkede løb med 11,3 meter vand under kølen, Kalø om bagbord og stenrevet om styrbord med Rønsten. Løbet fører ind til Egens Vig. En stak af master viser placeringen af en stor god havn bygget af Nappedams Bådelaug øst for den gamle udskibningsmole. Stedet er skovrigt, og der i Ringelmose skov har forsøgsstation Kalø til huse, det videnskabelige center udi zoologi og botanik.

Fra Egens Vig går turen mere trygt ud igennem det sydlige, afmærkede løb, og landet følges ned til Rolsegård, hvor et af turens højdepunkter bliver en smut ind i Knebel Vig. Her ses de imponerende istidsbjerge, der stiger til en højde af 127 meter imod øst, med de tre kæmpehøje »Trehøje« som kronen på værket. Indsejlingen kræver en vis koncentration og må foregå præcis i pejlingen: med Studstrup agter sættes kurs således, at Knebel kirkes spir er overet med en høj, hvid pejleskorsten. Så går vi fri af stenrevet ved Rolse og Øhoved sandrevet og kan med tilbørlig respekt for revene ved Knebelbro anløbe denne.





Mols Hoved .

I nordvestlige vinde er der uroligt og ubeskyttet, men da byder naturhavnen på ankerplads under de 13 meter høje granbevoksede klinter ved Rolsø. I vestlig vind det af århusejlere yndede smørhul ved Tveds høje bakker i vigens sydlige del.

Tilbageturen foregår selvfølgelig i førnævnte pejling, men måske lønner det sig at pilke efter torsk ved revene, ihvertfald at dømme efter den utrættelige iver, som lystfiskerklubben ved Rølse altid udviser på det sted.

Den, der har oplevet en bombesprængning i Koraldybet, betakker sig for at skyde nogen form for genvej over det afspærrede område, men sejler pænt sydover gennem den afmærkede sejlrende. Efter sidste blinktønde falder vi frit nedefter det kønne Skødshoved og ind til den tilsandede gamle udskibningsbro, hvor der gerne ligger en håndfuld både. Det går dog kun an i østlige vinde.

Det vrirler med badende på den hvide strand. En gang, sidst i 1950'erne, var der passagerfart mellem Århus og Skødshoved, ofte medbragte man cykler for at fortsætte på konditur op og ned ad Mols' bakker. Privatbilismen slog denne søforbindelse ud.

Syd for Keldshoved åbner Begtrup Vig sig bredt og indbydende bag Mols Hoveds 39 meter høje, gule klinter. I bunden af denne næststørste vig er der i østenvinde en spændende beskyttet ankerplads helt inde i »lagunen« ved sandøen »Rønnen«.

Eller blot bag Særbæks højdedrag lidt nordvest for den tynde lands-trimmel Draget. Øst for Draget åbner Ebeltoft Vig sig med en ganske anden barsk natur. Med sine sandrevler og stenfyldte kyst vender den en

bred ryg ud til det åbne Kattegat. Draget danner således grænse mod øst for Århus Bugten.

I sydlig vind er Kongsgårde i vigens sydlige del absolut et besøg værd. Der anløbes ved en privatejet bro, som efter restaurering nu er i en god forfatning.

Straks efter landgang er naturen ganske storslået. Det højeste punkt ved Kongsgårde er 39 m, men Helgenæs rejser sig både til 70 og 99 meter på Ellemandsbjerget. Såler og bentøj sparer vi dog, for synet er flottest fra søsiden, hvad de ombordværende rigtigt kan fryde sig over på strækket hjem til Århus.

Men det stadigt tydeligere kyststræk syd for Århus fanger nu snart opmærksomhed: de grønne Fløjstrupskove, Skåde med vartegnet – en vældig radio-fjernsynsmast – på Søsterhøj, Marselisborg og til sidst den nye udvidelse af den sydlige industrihavn, der snupede kikket ind til den hyggelige Tangkrog med fiskejoller på græsset.

Sejlture ud fra Århus behøver dog ingenlunde kun at betyde let og beskyttet sejlads. Alt efter vindens retning og styrke kan det såmænd være drøjt nok alle steder fra i bugten. Særligt barske ture mindes jeg dog kun på vej hjem fra Tunø imod vest-nordvestlig kuling. Det var med Helsingørjollen 5,5 m og besætningen var et par sejlenskoleelever, en pige og en »ny« dreng. Da var vi i »æ hav«! læsepumpen var varm, men vi andre kolde af skvalp og røgvand, våde til skindet, men eleverne blev da så »bidt« af sejlads, at de begge senere fik båd.

Strabadser er jo spændende, især bagefter. Jeg mindes også en spændende pinsetur med flere øvelsesbåde til Langør på Samsø, og en lidt for spændende tilbagetur imod opfriskende nordvestlig kuling og sej modstrøm ved Sletterhage fyr!

Århus Bugten har det til tider med mærkelige overraskelser – jeg husker især én. En fredelig søndag, 8. juni 1969, var Helsingørjollen lettet fra Knebel Vig, havde passeret Øhoved rev og stævned sydvestover i passende afstand fra øhovedet. Med en dybgang på kun 70 cm gik det på lurenkik.

Pludselig fornemmes et tryk – den stille solskinsdag rystes af et drøn som i krigstid! Ude i bugten var en mægtig gråskummende søjle af vandmasser ved at skyde sig højere og højere op i den blå luft. Den blev hængende deroppe i omkring 8 sekunder, måske lidt mere! Vi sad nærmest målløse i første sø-parket med udsigt til en bombesprængning. Reaktionen var en følelse af myrekryb, især ved tanken om at en farlig flodbølge fulgte? Det skete dog ikke, men en stank af rådden havbund drev forbi, og da vinden var svag, tog det sin tid at slippe væk.

Ekspllosionen viste sig at være sabotage foretaget med krigsammunition på bunden af Koraldybet, ikke selvdetonation. Men havde uheldet været ude, kunne det meget let have kostet mere end en del fisk livet.

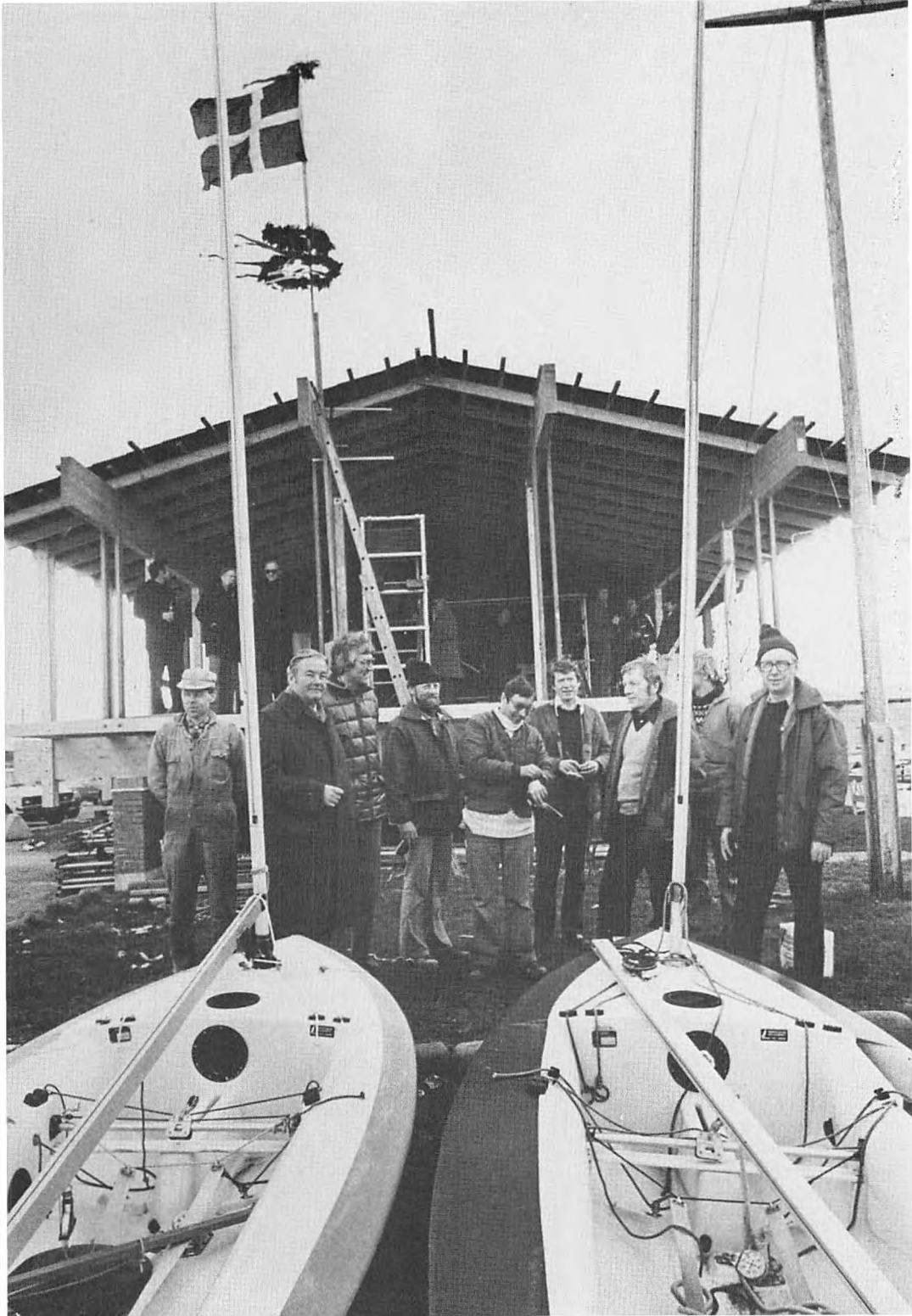
Jeg mindes en oplevelse af fredeligere art fra Knebel Vig. Det var en junidag, nogle år senere, nu for svaj ved Tved i folkebåd sammen med en anden båd. Pludselig opdager vi springende delfiner midt ude i vigen og følte os næsten hensat til sydlige himmelstrøg. Store dyr sprang op af vandet og landede med store sprøjt igen. Jeg greb fotografiapparatet, men fumlede og fik intet bevis på fænomenet. Men mon ikke det har været marsvin i kåd parringsleg?

Måske er der andre sejlere, der har set det samme?

Jo, Århus Bugt er stadig et dejligt farvand, men det er ikke mere et stille uberørt vand, som en gang. Store havne er skudt op: Studstrup, Nappedam og nu Egå. Der er kommet motorlarm og mange hvide sejl på vandet, ja vi kan nu med rette synge med på det gamle vers:

Jeg elsker de grønne lunde
med tonernes vuggende fald,
jeg elsker de blanke sunde
med sejlernes tusind tal.





Godt naboskab

Sejlkлубben Bugten Århus vil gerne på dette sted ønske sin nabo og i flere henseender samarbejdspartner tillykke med de 100 år.

Når man ser lidt tilbage, hed Aarhus Sejlkлуб oprindeligt Aarhus Bugtens Sejlkлуб, og først i 1904 fik den sit nuværende navn. I 1913 valgte et antal medlemmer at udtræde af Aarhus Sejlkлуб og danne deres egen klub, der blev til Sejlkлубben Bugten Århus.

»Bugten« og iøvrigt de andre klubber på havnen har således direkte og indirekte spring i Aarhus Sejlkлуб.

Når sådanne udskillelser er sket, bundede det naturligt i uoverensstemmelser på en eller anden måde.

Uden at kende alle detaljer i dette, må vi nok – set med historiske øjne – sætte et spørgsmålstegn ved nytten af noget sådant. Mit kendskab til uoverensstemmelserne den gang er meget begrænset, så jeg skal nøjes med at konstatere, at mange af vore »gamle« medlemmer husker den udprægede konkurrence, der har været mellem de to klubber.

Vi yngre årgange kan i dag blot konstatere, at samarbejdet de to klubber imellem går fortrinligt, hvilket vor fælles sejlernskole SSA er et kontant udtryk for. Også vort bladsamarbejde, fælles afriggerfest, kapsejladts o.m.a. går i dag virkelig godt, og vi håber naturligtvis, at det fortsætter.



Sejlkлубben »Bugten«
Leif Grøn Nielsen
formand

TILLYKKE TILLYKKE ønskes Aarhus Sejlkлуб med de 100 år af Aarhus Yachtkлуб.

Med næsten 50 år som naboer på havnen, er erfaringen, at vi har haft en løbende dyst i alle årene, dels på kapsejladtsbanerne, dels om havnepladser, måske også om medlemmer.

Vi mener, at denne dyst er sund og fornyende for begge parter.

Hvis ellers Århus Havnevæsen og Århus kommune levner os plads, så er vi parate til at dyste videre et halvt eller et helt århundrede mere.

Så, Aarhus Sejlkлуб hold kursen støt de næste 100 år, men vær på vagt, vi er også i farvandet, måske kun for at luffe...



Aarhus Yachtkлуб
Kaj Olsen
formand

Når nu i 1979 Aarhus Sejlklub kan fejre sin 100 års beståen, kan klubben se tilbage på en helt fantastisk udvikling i den tid, der er forløbet.

Jeg mindes den tid, da sejlådene lå i den gamle nordhavn, og nogle af gutterne i ny og næ sad hos »Færgedus« i fyret og fik en lille een, alt medens snakken gik om de dengang mange problemer, blandt andet pladsmangelen, som selv i dag er meget aktuell.

I 1930 blev Motorbådklubben startet med deltagelse af medlemmer blandt andet fra Sejlklubben, for en motorbådsmænd var ikke dengang regnet for sejlsportsmand. Nej det var kun sejl og ikke andet, og den tanke holdt sig i mange år, at motor i sejlåde var bandlyst.

Men der er dog mange, der førhen var glade for en aften ved vindstille at få en trosse fra de forbisejlende motorbåde.

Nu idag har vel de fleste motor, så de kan bjærge sig ind i havn.

Det er også morsomt at se de ældre sejlere modtage de nye fartøjer i plast, for en båd skulle dengang være lavet af træ. Men som tiden er gået, har også disse sejlere måttet godkende de nye former for fartøjer, som da også er noget lettere at klargøre og kølhale.

Sejlkubbens skiftende bestyrelser har altid været meget aktive, blandt andet i ungdomsarbejdet, som i vore dage kræver en stor indsats fra ledernes side.

Det sidste store problem i klubben har nok været klubhuset, men også dette har klubben formået at ordne med de ihærdige ledere, der sidder idag.

Selvom de aktuelle ting måske så er løst i 100-året, må vi håbe, der stilles nye krav og kommer nye problemer til klubbens bestyrelse, så udviklingen stadig kan følges op med forbedringer for den sport, vi har viet vort liv.

Fra Motorbådklubben skal lyde en tak for godt samarbejde gennem tiderne, og et hjertelig tillykke med fødselsdagen samt held og lykke med de næste 100 år

Tillykke med dagen.



Aarhus Motorbaadklub
Freddy Nørgreen
formand

Billedet side 52 Rejsegilde på klubhuset – indviet 4. maj 1979.

Medlemmer

Æresmedlemmer

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II
Hans Kongelige Højhed Prins Henrik, Æresformand

E. Ibsen
N. C. Nielsen
L. M. P. Rasmussen
Hans Sørensen

Medlemmer

Afdeling I

Chr. Andersen
Erik Andersen
Henning Andersen
Ib Andersen
Mogens Andersen
Preben Andersen
Bjarne Bech
Leif Berg
Niels Borum
Niels Bægaard
Jørn Carlsen
A/S Ceres Bryggerierne
Angelo Christensen
Holger Christensen
Grethe Christoffersen
Ole Rohr Christoffersen
Svend Eibye
Lars Elgaard
Jørn Esmann
Povl Esmark
Lars Keld Hansen
Philip Hansen
Svend Just Hansen
Jens Hemdorff
Frank Hjorth
Jørn Hoec
Anders Holt
Børge Hvid

Arne Idskov
Svend Iversen
Børge Jensen
Børge Funch Jensen
Henning Jensen
Johs. Jensen
Niels Ingstrup Jensen
N. J. Kold Jensen
Poul Jensen
Tage Jensen
H. J. Jepsen
Johs. Jeremiassen
Erik Jungersen
Per Jurik
Leif Juste
Ib Asboe Jørgensen
Ove Asboe Jørgensen
K. J. Kensing
Einar Kimose
Vagn Knudsen
O. J. Kofoed
Chr. Kragh
Egon Kvist
Erik Lange
Harald Lange
Ruben Larsen
Lars Chr. Lauridsen
Hans Laursen

Flemming Lefevre
Peter Lind
Wilhelm von Linstow
Erik Løchte
Hugo Madsen
Lars Thule Madsen
Børge Mikkelsen
Niels Nuc Møller
Kai Nickelsen
Knud Nicolajsen
Calmar Nielsen
Gudmund Nielsen
Kai Nielsen
Mogens Friis Nielsen
Poul E. Nielsen
Svend Nielsen
Lars Nybroc
Leo Nørholm
Lily Pedersen
Peder Pedersen
Tage Fast Pedersen
Arne Petersen
Jørgen Petersen
K. Skovgaard Petersen
Michael Qvist
Ib Rahbek-Clausen
Egon Rasmussen
Finn Rasmussen

Ole John Rasmussen
Steen Rosby
Per Rungholm
Hans Schneider
Per Sundgaard
Ejlif Svensson
Poul Søbye
C. O. Søgaard
S. T. Sørensen
Stig Bovbjerg Sørensen
Poul Terp
Orla Thomsen
Poul Thorsager
Thor Troest
Jørgen Vangkilde

Afdeling II

Jørgen Agerbæk
Søren Ahlmann
Frederik H. Andersen
Henrik Andersen
Inga Andersen
Lars Bo Kragh Andersen
Peter Arenfeldt Andersen
Peder Storgaard Andersen
H. J. Høeck Andersen
Peter Edlund Andersen
Viggo P. Andreasen
P. Averhoff
Poul Axelsen
Arne Bech
Arne Betak
Hanne Bisper
Søren Bjerring
Andreas Blinkenberg
Jørn Boie
Erling Boye
Eivind Brandsholt
Rolf Brodersen
Knud Brøndum
Jørgen Buch
Kaj Burlund
Peter Børre
Ole Bøtzau
Alfred I. Christensen
Erik Christensen
Henrik Christensen
Jørn Christensen
K. Christensen
Niels Erik Christensen

Torben Søholt Christensen
Bent Christiansen
Bent Borum Christiansen
Torben Damsgård
Ole Deleuran
Niels Ditlevsen
Viggo Duvå
Mogens Eberhard
Gori Ehrenskjöld
Sander Eskildsen
Peter Falk
Ib Falkensfelth
Rie Fink
Kai Brøgger Frederiksen
Ole Frydensberg
Vagn Fuglbjerg
Otto Gabel
Tommy Gilkou
Leif Gottlieb
Kai Hahn
Carl Verner Hansen
Claus Hansen
Erik Hansen
Ib Hansen
Ib Møller Hansen
K. K. Hansen
Steen Wang Hansen
Sv. Erik Just Hansen
Søren V. Hansen
Ole Hein
Knud Hemdorff
Nanna Hemdorff
Palle Hemdorff
H. J. Henriksen
Chr. Hjorth
Preben Hultsbæk
Jens Højgaard
Kirsten Ibsen
A. M. Idskov
Frode Iversen
Lone Iversen
Viggo Jacobsen
Finn Jebjerg
Ann-Merete Jensen
Bjarne Jensen
Finn Jensen
Flemming Jensen
Georg Jensen
Hans Vorgård Jensen
Henrik W. Jensen
John A. Jensen

John Kent Jensen
Jørgen Jensen
Jørgen Ratzov Jensen
Kaj Jensen
Lars Gade Jensen
Leif Juhl Jensen
Leif Ponsgaard Jensen
Poul Hørup Jensen
Ruth Jensen
Thor Lund Jensen
Olaf Seit Jespersen
Chr. Jessen
Grethe Johansen
Mogens Malte Johansen
Poul Jungersen
Carsten Juste
Fritz Jørgensen
Fru N. A. Jørgensen
Niels Asboe Jørgensen
Vibeke Asboe Jørgensen
Erik Kimose
Sv. Aa. Kjøgs
Lars Klougart
Henrik Kok
Kirsten Kok
John Krarup
Jens Odgaard Kristensen
Svend Kopborg Kristensen
Per Kruppa
W. Kuhlmann
Svend Kaagh
Kirsten S. Lange
Finn Larsen
Peter Ruben Larsen
Bjarne Larsson
Mogens Riis Laurbjerg
Jørgen Ladegaard
Otto Lauritsen
Niels B. Laursen
Niels Winther Laursen
Erik Laustsen
Jørgen Lehmann
Bjørn Linding
Jørgen Lindinger
G. Volf Lorentzen
Peter Løchte
Birthe Lønborg
Jørn Lønstrup
Carl Otto Madsen
Claus Thule Madsen
Finn Madsen

Gert Madsen
 Martin Madsen
 O. Wellemoes Madsen
 Trygve Martinsen
 Sven Mortensen
 John Mosgaard
 Kai S. Munk
 Lars Mølhavé
 V. Gilbert Møller
 Elvin Nicolajsen
 Ann-Charlotte Ranghøj Nielsen
 Bjarne Nielsen
 F. Nielsen
 J. Rosenvold Nielsen
 Jan Nielsen
 Jens Nielsen
 Kurt Nielsen
 Poul Zeiler Nielsen
 Preben Nielsen
 Stanley F. Nielsen
 Torben Winther Nielsen
 Jørgen Selmer Noes
 Tony Nilling
 Lise Nors
 Bent Nygaard
 Jan Emil Olsen
 Henning Næsborg Olsen
 Per Overbye
 Peter Parkov
 Jan Ivan Pedersen
 Jørn Pedersen
 Karsten R. Pedersen
 Ole Pedersen
 Søren Pedersen
 Claus Black Petersen
 Ivan C. Petersen
 Johs. Petersen
 Ole Rye Petersen
 Verner Petersen
 Arne Wennerstrøm Rasmussen
 Bjarne Rasmussen
 Jan Halgreen Rasmussen
 Knud Rasmussen
 Karl Erik Ravn
 Ole Ravn
 Torben Rix
 Per Rønnau
 Gert Sauer
 C. Schaumburg
 Poul Kehlet Schou
 Jørn E. Sejersén

B. Skou
 Bent Smed
 Ole Stephansen
 Finn Strand
 Wolfgang Streffling
 Henry Søgaard
 Knud Erik Søgaard
 Carl C. Sørensen
 Johs. Sørensen
 Ole Berg Sørensen
 William Sørensen
 Mogens Terp
 Paula Terp
 K. Thestrup-Petersen
 Lars Theil
 Niels Birger Therkildsen
 Ib Ehrenreich Thomsen
 Fritz Thomsen
 Hans Thomsen
 Inger Thomsen
 Lars Thomsen
 Ole Thomsen
 Poul Brask Thomsen
 Kenneth Tollund
 Peter Weiling
 Jørgen Weinrich
 Søren Weitemeyer
 Per Westergreen
 Ole Wexø
 Niels Vig
 Ole Wind
 Winther-Rasmussen
 Keld Vignsø

Afdeling III

Holger Andersen
 N. H. Werner Hansen
 Carl Otto Iversen
 Ib Jensen
 Ib Helleskov Jensen

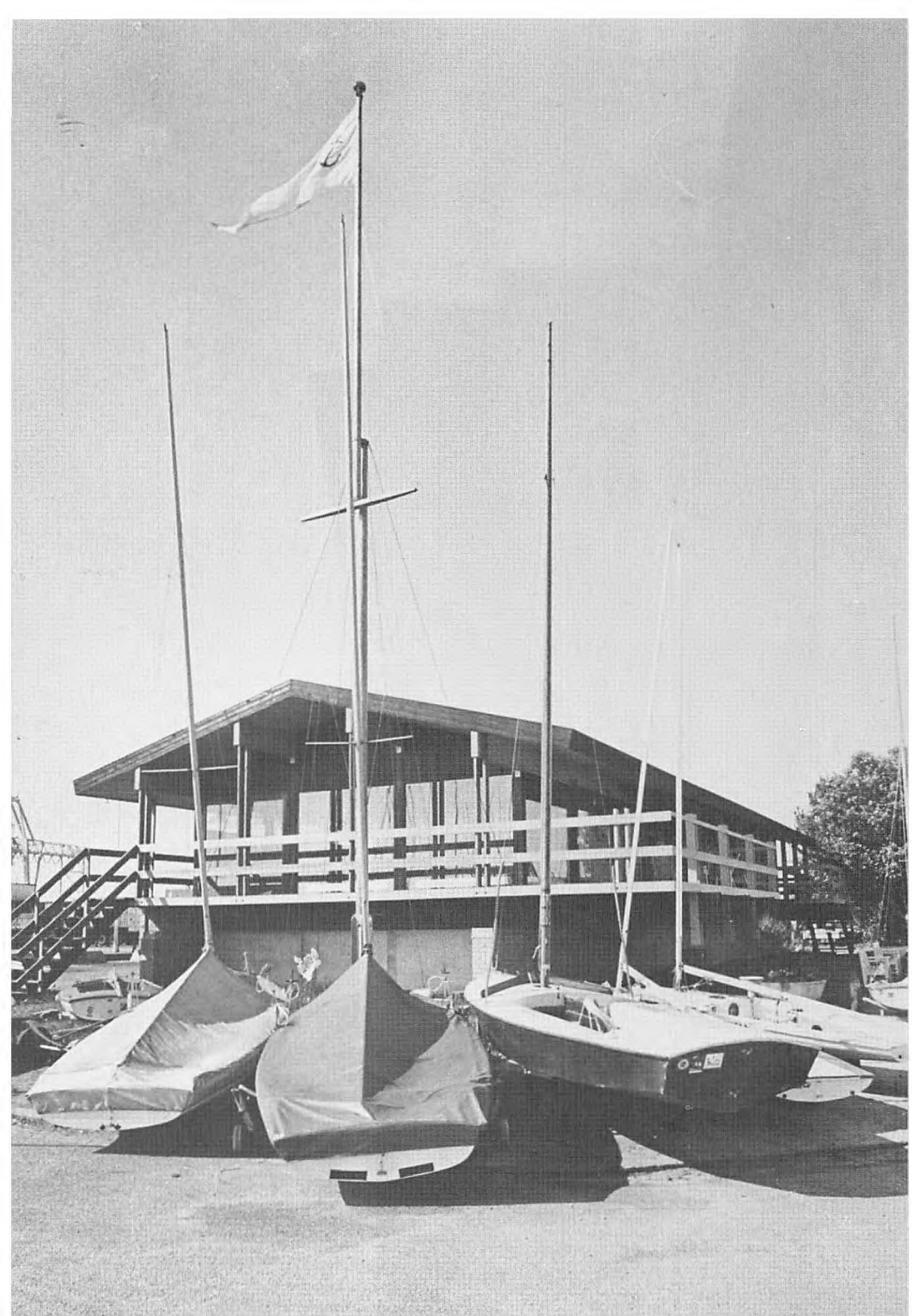
Fartøjer og deres ejere

<i>Bådnavn:</i>	<i>Ejer:</i>	<i>Sejlnr.:</i>	<i>Bådtype:</i>	<i>L.</i>	<i>B.</i>
Abucula	Poul Jensen	–	LM 27	8,35	2,75
Accept	Vagn Knudsen	5	Danboat 33	10,30	2,80
Alette	Thor Troest	AS 2	Spidsgatter	8,00	2,09
Anett	Niels Bægaard	PD 233	Polaris Drabant	7,80	2,40
Ann	S. T. Sørensen	–	Jupiter 30	9,70	3,12
Bersærker	Erik Lange	–	Sagitta 40	12,14	4,50
Betina	W. von Linstow	3	Impala 28	8,65	2,73
Black	Leo Nørholm	H 236	Hurley 20	6,00	2,65
Blanche	N. C. Nielsen	26	Jenscn 29	8,95	2,36
Bonanza	Poul E. Nielsen	B 313	Bianca 27	8,25	2,44
Breeze	Erik Løchte	1080	Scampi 30	9,00	3,00
Briiss II	Calmar Nielsen	H 404	Hurley 22	6,14	2,14
Chicoline	Poul E. Søbye	D 3	Aphrodite	10,00	2,40
Citus	Rolf Brodersen	–	Bianca 28	8,40	2,60
Dagny	K. Skovgaard-Petersen	S 250	KDY 15 m ²	5,70	1,75
Delight	Egon Kvist	D 17	Great Dane 37	11,67	3,27
Diana	Niels Ingstrup Jensen	II	LA Havkrydser	9,00	2,45
Entrecote	C. O. Søgaard	–	Coronet	7,40	2,50
Evergreen	Svend Nielsen	PD 105	Polaris Drabant	7,80	2,40
Filur	Orla Thomsen	293	Ballad	9,14	2,96
Flak	Poul & Erik Jungersen	502	2800	8,25	2,93
Galant	Sven Eibye	19	Naver 29	8,70	2,80
Glenn	Jørgen Petersen	D 297	Sagitta 35	10,52	3,05
Ha-Lo	Frøde & Sv. Iversen	–	Sagitta 30	9,10	2,75
Harald Blåtand	Stig Bovbjerg og co.	–	Rohde 32	10,00	3,25
Havskum	Michael Qvist	Y 130	Havsörn	10,45	3,00
Havørn II	Børge Hvid	PD 49	Polaris Drabant	7,80	2,40
Hega	E. Ibsen	–	LD Krydser	9,00	2,45
Hei	Chr. Krag & M. Friis Nielsen	AS 1	Havkrydser	11,00	2,65
Hot Pepper	Ejliif Svensson	968	Ballad	9,14	2,96
Hønen	Peter Ravnsø Lind	BB 26	BB 10 Meter	10,00	2,30
Jan	Poul Thorsager	8	SSB	9,60	2,21
Jill	Henning Andersen	–	LM 27	8,35	2,75
Joen	Johs. Jensen	–	Spidsgatter	9,00	2,50
Jonna	Jørn Carlsen	1	Sagitta 35	10,52	3,05
Joy	Lily G. Pedersen	–	Motorbåd	9,00	2,65
Kvik II	Niels T. Nue Møller	PD 16	Polaris Drabant	7,80	2,40
Laila II	Kai Nielsen	–	Snekke	7,00	2,40
Louise	Bjarne Bech	67	Grinde	8,18	3,15
Luv	Preben Andersen	5	Spækhugger	7,50	2,33
Mads	Hugo Madsen	D 12	Ylva	12,18	2,28
Mariposa	John Ole Rasmussen	–	Motorbåd	7,00	2,25
Mica	Ejnar Kimose	–	Storö 34	10,35	3,20
Mihe	Finn Rasmussen	B 178	Bianca 28	8,40	2,60

Mikkel	Tage Jensen	F 28	Nordisk Folkebåd	7,64×2,20
Mille	Jørn E. Sejersen	–	Polaris Drabant	7,80×2,40
Nausikaa	Leif Juste	–	Motorsejler	7,65×2,51
Neepawa	H. Angelo Christensen	–	Kutter	8,50×2,10
Perk II	Ib Asboe Jørgensen	Y 127	Havsörn	10,45×3,00
Pernille	Arne Petersen	–	Sagitta 26	7,77×2,52
Pia	Anders Holt	F 317	Nordisk Folkebåd	7,64×2,20
Ping II	Erik Andersen	Y 128	Havsörn	10,45×3,00
Pomoki	Poul Terp	B 165	Bianca 27	8,25×2,44
Position	Per Rungholm	R 281	Rasmus 35	10,50×3,05
Qui-Qui	Erik Kansing & Ib Rahbek-Clausen	D 248	H-båd	8,25×2,15
Ric	A. Idskov	–	Great Dane 28	8,50×2,50
Roin	Ib Andersen	–	Sagitta 35	10,52×3,05
Sgub	Steen Rosby & Lars Dybro	292	Spækhugger	7,50×2,33
Skum	Børge Jensen	K 26	Spidsgatter	5,70×2,30
Snipan	Holger Christensen	–	Kutter	9,10×2,38
Surprise	Jørgen Esmann	N 368	Nord 80	7,98×2,80
Søvind	K. Nicolajsen	–	Sagitta 30	9,10×2,75
Tajao	T. Fast Pedersen	–	H-båd	8,28×2,15
Tinka	Jens Hemdorff	B 170	Bianca 27	8,25×2,44
Totte	Povl Esmark	136	Granada 27	8,28×2,78
Trille	Jørn Hoeck	S 35	Sagitta 20	6,00×2,36
Trine	Philip Hansen	PD 41	Polaris Drabant	7,80×2,40
Tumleren	Egon Rasmussen	BA 30	Bandholm 26	7,35×2,33
Twiggy	Kai Nickelsen	856	Shipman-Accent 26	8,05×2,77
Ulla	B. Funck Jensen	J 273	KDY 15 m ²	5,70×1,75
Viffert	Ove J. Kofoed	25	Dana-Kutter 25	9,30×2,00



Jubilæumssæsonen skydes ind.



Fra venner uden for medlemskredsen er modtaget gaver og støtte i anledning af Aarhus Sejlklubs 100 års jubilæum og udgivelsen af dette festskrift:

Bergmann, Smith & Co.
Ceres Bryggerierne A/S
K. T. Damgaard-Jensen & Søn A/S
Danmarks Nationalbank, Århus filial
Dannebrog Værft AS
Den Danske Bank af 1871 Aktieselskab
Frisko Sol Is A/S
Handelsbanken i Aarhus
Lemvig-Müller & Munck, Aarhus A/S
Privatbanken Aktieselskab, Århus Afdeling
Den Danske Provinsbank A/S
Sparekassen sds
Tuborgfondet
Århus Havnevæsen
Aarhus Oliefabrik A/S
J. Godtfred Jensen A/S

