

# Koldingbogen

**ÅRSTAL:** 2017

**FORFATTER:** Jacob Krause

**TITEL:** Fritid på fjorden – lystsejladsens udvikling i Kolding

**KORT RESUME:** Kolding oplevede et stort opsving i lystsejladsen efter man i Danmark fik øget velstand og fritid efter Anden Verdenskrig. Lystsejladsen havde sin omblomstring i slutningen af 1800tallet, men først med velfærdsstatens tilblivelse, bliver lystsejladsen for alvor folkelig.

## Fritid på fjorden - lystsejladsens udvikling i Kolding

Jacob Krause

I årtierne efter Anden Verdenskrig oplevede man i Danmark en længere periode med øget velstand og fritid, hvilket blandt andet resulterede i fremkomsten af et hobby- og fritidssamfund, som man aldrig havde set magen. I en fjordby som Kolding oplevede lystsejladsen af samme grund et enormt opsving. På relativt få år steg antallet af lystfartøjer kraftigt, ligesom store udvidelser inden for lystbådehavnen fandt sted. Lystsejladsen havde haft sin opblomstring i slutningen af 1800-tallet, men det var først med velfærdsstatens tilblivelse omkring 1960'erne og frem, at lystsejladsen for alvor blev folkelig.

Sejlbåde fra Kolding Sejlklub omkring 1950.  
Fotograf: Ukendt.





### Den første lystsejlads

Sejlads som en fritidsaktivitet, blev først rigtig en realitet i Danmark, da det bedre borgerskab begyndte at organisere kapsejladser i løbet af 1860'erne. Den første kapsejlads med regulære lystfartøjer fandt sted ved Nyborg den 2. juli 1866, og det var generelt på dette tidspunkt, at en egentlig lystsejlerkultur langsomt, men sikkert, spredte sig over landet.<sup>1</sup> Danmarks første sejlklub blev netop etableret i 1866 i Svendborg, men det var dog først lidt senere, omkring starten af 1880'erne, at sejlklubberne for alvor væltede frem. Alene i 1881 blev Trekantområdet eksempelvis beriget med tre sejlklubber, nemlig Kolding Sejlklub, Fredericia Sejlklub og Foreningen Neptun i Vejle.<sup>2</sup>

Fritidssejladsen, eller lystsejladsen, som det mere populært kom til at hedde, var i høj grad domineret af sejlsport, her især af kapsejladser, som sejlklubberne hyppigt arrangerede. Kolding Sejlklub, der var byens første maritime sportsforening, afholdt allerede fra start mange kapsejladser på fjorden, men det var dog langt fra alle og enhver, der dyrkede denne fritidsaktivitet på dette tidlige tidspunkt. Det var byens bedre borgerskab, der grundlagde Kolding Sejlklub, og selve kapsejladsen blev også anset som værende en særlig prestigefuld sport, der ofte blev afsluttet med fine fester, her blev de for eksempel afholdt ude i Marielundspavillonen.<sup>3</sup> Med tiden ramte interessen for lystsejlads dog også en bredere del af samfundet, ligesom andre grene inden for sejlsporten så dagens lys.



Medlemmer af Kolding Sejlklub foran deres klubhus omkring 1890. Fotograf: Ukendt.

Udviklingen blev tydeliggjort fra århundredeskiftet og frem mod 1930'erne, hvor mange maritime klubber og foreninger opstod. Kolding Roklub havde sin officielle start i 1897, og i 1908 blev Kolding Sejlforening etableret ved siden af Kolding Sejlklub, der på dette tidspunkt lå yderst ved den nordre havnekaj.<sup>4</sup> I 1922 opstod Kolding Dame-Roklub som en selvstændig forening, og i henholdsvis 1934 og 1939 opstod Kolding Kajak-Klub og Kolding Motorbådsklub.<sup>5</sup> Udviklingen kan blandt andet

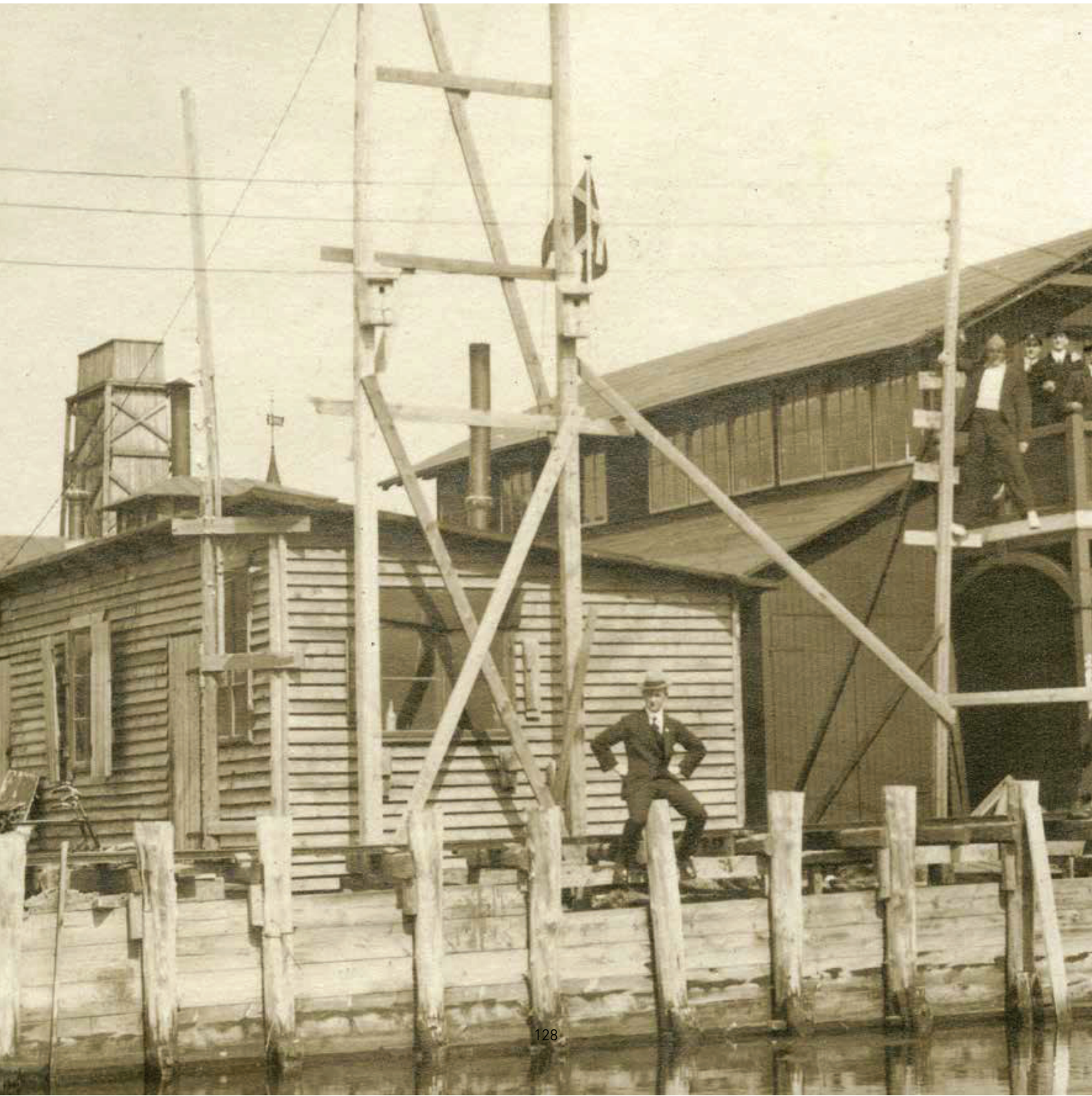
forklares ud fra den velstand, der opstod i Danmark i forbindelse med Første Verdenskrig, og som hele samfundet nød godt af. Større lystfartøjer kostede vel at mærke stadig en mindre formue på denne tid, specielt lige efter krigens afslutning, men med en 48 timers arbejdsuge, fri om søndagen samt mindst én uges ferie om året, fik flere og flere i det mindste mere tid til lystsejlads, hvilket altså kunne ses.<sup>6</sup>

På trods af tyske beslaglæggelser på havnen, risiko for miner i farvandet omkring fjorden, mangel i forhold til bådebyggeri, brændstofmangel og ikke mindst et tysk forbud mod sejlad i det nordlige Lillebælt fra marts 1944, så satte besættelsesårene 1940-1945 ikke en stopper for lystsejladens udvikling i Kolding. Besættelsen havde faktisk den stik modsatte effekt, hvilket medlemstallene hos klubberne understregede. I starten af krigen havde Kolding Sejlklub for eksempel 200 medlemmer, men allerede i 1943 var tallet vokset til 335.<sup>7</sup> Et andet eksempel er Kolding Roklub, der i 1939 havde 119 medlemmer, men i 1944 var dette tal oppe på 325.<sup>8</sup> Kolding fulgte dog kun den generelle udvikling i landet. Rosporten oplevede for eksempel en meget kraftig vækst i hele Danmark på dette tidspunkt, og i perioden 1938-1953 steg antallet af roere med hele 73%.<sup>9</sup> I forhold til sejlklubber var der 44 klubber i Danmark med sammenlagt 9.000 medlemmer i 1940, men allerede i 1945 var der tale om 68 klubber med 14.000 medlemmer i alt.<sup>10</sup> Det kunne godt være, at landet var besat af fjendtlige soldater, men interessen for lystsejlads var der altså ingen, der kunne stoppe.

Den stigende interesse for sejlad blev dog også hurtigt en udfordring i Kolding, da det begyndte at knibe med pladsen i den travle erhvervshavn.<sup>11</sup> Allerede før 1920 havde Stads- og havneingeniør C. A. Lassen udarbejdet planer for en lystbådehavn, men dette var der ikke kommet mere ud af.<sup>12</sup> Kolding Roklub var nødsaget til at flytte ud af havnen i 1921, og i 1929 mødtes Kolding Sejlklub og Kolding Sejlforening med havneudvalget for at drøfte mulighederne for etableringen af en ny lystbådehavn. Disse drøftelser kom der ingen permanent løsning ud af, men som en midlertidig løsning på pladsproblemerne flyttede Kolding Sejlforening til den sydlige havnekaj, hvor der stadig var en smule plads.<sup>13</sup> I løbet af 1930'erne fyldte pladsmanglen mere og mere på dagsordenen hos de maritime klubber, og argumentet for forbedringer handlede ikke nødvendigvis kun om klubbernes egne behov. I Kolding Sejlklub var man for eksempel af dén overbevisning, at en smuk lystbådehavn ikke blot ville være en pryd for byen, men den ville også være en vinding rent økonomisk.<sup>14</sup> Det var dog først efter befrielsen i 1945, at lystsejladens i Kolding rigtig begyndte at få bedre vilkår, og i første omgang var det blandt andet takket være tyskernes tilstedeværelse på havnen under krigen.

### **Velstand og frihed**

I 1942-1943 var man fra dansk side i færd med at opfylde og udvide et større areal ved havnens nordside, men senere i 1943 overtog og færdiggjorde tyskerne selv dette arbejde. På samme område etablerede den tyske krigsmarine en bådebro,



Fritid på fjorden – lystsejladens udvikling i Kolding







Sejlbåde ved kaj i 1963. Fotograf: Kolding Folkeblad.

hvorfra der kunne søsættes torpedobåde, og det var denne såkaldte Tyskerbro, der altså lå uden for selve erhvervshavnen, der endte med at blive det første led i Koldings første lystbådehavn. I årene efter befrielsen blev broen forlænget yderligere, ligesom området blev udvidet med pontonbroer samt afgrænset med en beskyttende betonmole.<sup>15</sup> Kolding havde med udvidelserne nu sammenlagt plads til 150 lystbåde. Stads- og havneingeniøren havde egentlig også foreslået, at en ny lystbådehavn eventuelt kunne etableres i Strandhusebugten efter krigen, hvor roklubberne og motor- og sejlbådene så skulle holde til. Dette ville give omkring 165 nye bådpladser, men projektet var for dyrt.<sup>16</sup> Med henblik på at forbedre forholdene blev der generelt set vist initiativ og gåpåmod blandt sejlerfolket i 1940'erne. I 1940 flyttede Kolding Roklub fra Svineryggen til bedre forhold i Strandhusebugten, hvor Kolding Dame-Roklub i øvrigt havde holdt til siden 1936.<sup>17</sup> Et andet eksempel er Kolding Motorbådsklub, der oprindeligt var placeret et godt stykke op ad Kolding Å, nærmere bestemt ved Vesterbrogade, men som i 1946 søgte til Paradisbugten ved Stenderup Nørreskov, hvor man etablerede klubhus og anløbsbro.<sup>18</sup>

Tiltagende inde ved nordkajen efter krigen vidnede om, at behovet for bedre forhold for lystsejladens langt om længe blev taget seriøst. Dette kunne man også lige så godt begynde at vænne sig til, idet interessen for lystsejladens eksploderede fra 1960'erne og frem, hvilket skyldtes flere forskellige faktorer.

1960'erne blev først og fremmest en periode med høj økonomisk vækst og øget velstand for stort set alle befolkningsgrupper. I samme periode fik danskerne også mere tid til at dyrke fritidsaktiviteter, eftersom der skete en markant nedbringelse af arbejdstiden. Udover at pensionsalderen faldt, så faldt selve arbejdstiden med 2,5 time om ugen i perioden 1964-1975, og senere skulle den falde med yderligere 3¾ time.<sup>19</sup> I forhold til ferie var arbejdsmarkedets parter allerede i 1951 blevet enige om, at tre ugers ferie med løn skulle være standarden, hvilket naturligvis også kom sejlerfolket til gode.<sup>20</sup> Andre faktorer, der spillede ind i ønsket om et mere aktivt fritidsliv, herunder sejlad, var blandt andet overgangen fra manuelt arbejde til et mere stillesiddende arbejde samt en øget opmærksomhed på et sundere helbred.<sup>21</sup> På baggrund af denne udvikling voksede et fritids- og hobbysamfund frem i hele landet, og i en fjordby som Kolding betød det ikke overraskende en styrkelse af lystsejladens.

Udover at have fået mere tid og råd til at investere i både, så spillede introduktionen af glasfiberfartøjer også en særdeles vigtig rolle i forhold til lystsejladens vækst. I løbet af 1950'erne var bådproducenter så småt begyndt at anvende glasfiberforstærket plastik i forbindelse med produktionen af mindre motorbåde og joller. Glasfiberfartøjer krævede en begrænset vedligeholdelse og havde samtidig en længere levetid i forhold til træfartøjer, hvilket hurtigt blev populært blandt sejlerne, der ønskede at få mest muligt ud af deres fritid. Produktionen af glasfiberfartøjer, der også var let-

tere og billigere end produktionen af træfartøjer, blev dog først rigtig udbredt i løbet af 1960'erne og 1970'erne, hvor større og mindre producenter dukkede op i hele landet. I Kolding og omegn opstod der ligeledes op til flere producenter. Lunderskov Møbelfabrik (senere LM Glasfiber) var én af de første virksomheder i Danmark til at producere både i glasfiber, og virksomheden startede senere en større serieproduktion af glasfibersejlbåde.<sup>22</sup> Andre virksomheder i nærheden af Kolding, der enten selv producerede, eller som var involveret i produktionen af glasfiberbåde, var blandt andet Gesten Glasfiber, Danica Yachts i Vamdrup (senere i Bramdrupdam) og Buchwald Yachtværft (i dag Nordship Yachts). Inde i Kolding beskæftigede Palle Mortensen Både, Luffe Yachts, Kolding Bådeværft samt Pedersens & Thuesens Bådebyggeri i Bramdrupdam sig alle med glasfiberproduktion. En glasfiberbåd var ikke i dén forstand noget billigt køb, men de serieproducerede fartøjer var til at betale for en familie, og da mange både samtidig var blevet mere familievenlige i form af bedre plads og komfort og ikke mindst lettere at håndtere, kom der mange nye bådejere til. Her var sejlbåden *Opus 34* og motorsejleren *Mascot 28*, der begge blev produceret hos Pedersens & Thuesens Bådebyggeri, eksempler på familievenlige fartøjer, der opnåede stor succes i både ind- og udland.<sup>23</sup>

Hvor lystsejladens før i tiden havde været mere eller mindre domineret af kapsejlad eller af sejlsport i det hele taget, så kom familie- og tursejladens nu ligeledes til at spille en markant rolle. Lystsejladens var med andre ord blevet en allemandsret, og

selv 'almindelige' mennesker fik lyst til selv at prøve kræfter med bådebyggeri hjemme i garagen. I en artikel bragt i Kolding Folkeblad den 3. juli 1969, kunne man læse om den nyeste trend inden for fritidssejladens: "*Nu kan man ogsaa selv støbe fiber-glasforstærket plastikbaade - det er det sidste ny inden for det amerikanske >Gør det selv< program.*" I artiklen blev man samtidig gjort opmærksom på, at disse både var billige og modstandsdygtige mod alt, og så skulle de ikke engang males!<sup>24</sup>

### **Voldsom vækst**

Lystsejladens fremgang nåede nye højder i løbet af 1970'erne. I starten af årtiet var 112 sejlkubber med sammenlagt 24.181 medlemmer tilknyttet Dansk Sejlunion, men allerede i 1975 var der tale om 146 klubber med 34.843 medlemmer på landsplan.<sup>25</sup> Selvom Kolding Sejlforening var blevet nedlagt i 1965, så oplevede lystsejladens den samme tilslutning i Kolding. Kolding Sejlkub var eksempelvis nået op på 450 medlemmer i 1970, og i april samme år fik klubben indviet deres nye moderne klubhus ved lystbådehavnen, der i starten af 1970'erne havde omkring 250 bådpladser. Selvom der løbende blev udvidet med blandt andet flydebroer til lystbåde og joller, så stod der dog stadig 150 personer på venteliste for en bådplads, og udviklingen så ikke ud til at vende.<sup>26</sup>

Ud fra denne problematik, blev der i midten af 1970'erne udarbejdet planer for en ny lystbådehavn, der skulle etableres ved Kolding Å's udmunding i syd. Planerne blev godkendt af ministeriet i 1977, og



Sejlbåde males og klargøres på land omkring 1950. Mange arbejdstimer kunne spares ved at investere i en glasfiberbåd. Fotograf: Ukendt.



Koldings nordlige lystbådehavn set fra luften i 1987.  
Fotograf: Ludvig Dittmann.

to år efter stod arbejdet færdigt.<sup>27</sup> Der var tale om 350 nye bådpladser, og senere blev tallet forøget til 500. I 1979 var en ny maritim klub dukket op, nemlig Kolding Bådelaug, og samme år nåede antallet af personer, som stod på venteliste til en bådplads i Kolding op på 700, så den nye lystbådehavn var enormt tiltrængt, selvom alle pladsproblemer dog ikke blev løst med det samme.<sup>28</sup> Prikken over i'et var, da nogle af Kolding Eksportmarkeds gamle kreaturstalde i 1983 blev flyttet fra den indre erhvervs- havn til den nye lystbådehavn, eller Marina Syd, som denne del af havnen går under, hvor de fremover skulle fungere som klubhus for flere forskellige maritime foreninger og klubber samt indeholde forretninger og faciliteter for lystsejlere. Alene flytningen af staldene var et projekt til 8,8 millioner kroner, hvilket vidner om interessen for at styrke og bevare de gode forhold for lystsejladsen i Kolding.<sup>29</sup>

Oliekriserne i 1973 og 1979-1980 samt den efterfølgende økonomiske krise i starten af 1980'erne satte naturligvis en vis dæmper på den voldsomme vækst inden for lystsejladsen, der siden 1960'erne havde kørt på fuldt blus i hele landet. Salget af både faldt, og flere bådproducenter rundt i landet måtte lukke. Derudover kæmpede lystsejlerne i 1978-1979 også mod skatteminister Jens Kampmanns forslag om at indføre en ny bådskat, hvilket dog i sidste ende ikke blev vedtaget. Forslaget havde mødt store protester i landets sejlkrede, hvor argumentet imod netop var, at sejlerfolket var ganske almindelige lønmodtagere med almindelige indkomster, og nye skatter og afgifter ville skabe en stor ubalance i, hvem der havde mulighed for dyrke sejladsen.<sup>30</sup> Medlemstallene hos landets sejlklubber fortsatte dog med at stige i starten af 1980'erne, og i Kolding var ungdommen eksempelvis efterhånden så aktive i sejladsen, at ungdomsafdelingen i Kolding Sejlklub blev en selvstændig klub i 1986.<sup>31</sup> Lige inden årtusindskiftet kunne man gøre status over lystsejladsens enorme indvirkning i Danmark. Der var nu over 260 lystbådehavne, ligesom der fandtes 250 sejlklubber med sammenlagt 60.000 medlemmer.<sup>32</sup> Senere blev lystsejladsens vækst noget mere moderat, men forbedringer af forholdene fulgte dog stadig efterspørgslen.

I dag er Kolding Lystbådehavn med dens 970 bådpladser i nord og syd Danmarks andenstørste lystbådehavn, og den er kun overgået af Svanemøllehavnen i København. Lystsejladsen er en så stor og integreret del af fritidssamfundet i Kolding, at



Marina Syd set fra luften i 1987.

Fotograf: Ludvig Dittmann.

det kan være svært at forestille sig omfanget og de simple forhold for blot 100 år siden.<sup>33</sup>

Interessen for lystsejlad havde været stødt stigende siden århundredskiftet, men den voksende velstand og øgede fritid, der fandt sted i årtierne efter Anden Verdenskrig, fjernede alle hidtidige begrænsninger. Introduktionen af glasfiberfartøjer i samme periode imødekom desuden lysten til sejlad og opmuntrede måske ligefrem til det. Som et produkt af den danske velfærdsstat var lystsejladen på flere områder blevet overskueligt, og skridtet videre ud i friheden på fjorden og de danske farvande var nu kun ganske kort.

#### Noter

1. Arre, 1998, s. 11
2. Ebert, 1986, s. 56-57

3. Hjort, 2006, s. 8 & Moseholm, 1978, s. 136
4. Furdal, 1995, s. 10
5. Moseholm, 1978, s. 168-174 & Palludan, 1989, s. 1
6. Ebert, 1986, s. 142 & Arre, 1998, s. 59
7. Hjort, 2006, s. 39. Det fremgår ikke her, om det indbefatter både aktive og passive medlemmer.
8. Furdal, 1995, s. 11. Her indbefatter medlemstallet både aktive og passive medlemmer.
9. Tangsbæk, 1996, s. 24
10. Arre, 1998, s. 102
11. Hjort, 2006, s. 17
12. Dedenroth-Schou, 1993, s. 75
13. Hjort, 2006, s. 21
14. Generalforsamling i Kolding Sejlklub, april 1937
15. Dedenroth-Schou, 1993, s. 21-25
16. Kolding Folkeblad, 18. april 1947
17. Furdal, 1995, s. 26-29
18. Palludan, 1989, s. 1-3
19. Bonke, 2012, s. 23-25
20. Østergaard & Hermansen, 2012, s. 8
21. Jensen, 2005, s. 187
22. Østergaard & Hermansen, 2012, s. 11-13
23. Kristensen, 2003, s. 49 & Krause, 2017, s. 104
24. Kolding Folkeblad, 3. juli 1969
25. Ebert, 1987, s. 131
26. Kolding Folkeblad, 16. juni 1975 & Hjort, 2006, s. 60-62
27. Dedenroth-Schou, 1993, s. 75
28. Korrespondance med fhv. havneingeniør Klaus Andersen
29. Kolding Folkeblad, 18. april 1983
30. Jyllands-Posten, 17. marts 1978
31. Hjort, 2006, s. 76

32. Tangsbæk, 1996, s. 54 & Arre, 1998, s. 102  
33. Helhedsplan for Marina City, 2017

### Referencer

- Jens Bonke. *Har vi tid til velfærd? - om danskernes brug af deres tid ude og hjemme*. Gyldendal 2012.
- Birgitte Dedenroth-Schou (red.). *Kolding Havn 1843-1993*. Havneudvalget i Kolding 1993.
- Jan Ebert. *Danske lystbåde: Bind 1 - 1866-1940*. Forlaget Cervus 1986.
- Jan Ebert. *Danske lystbåde: Bind 2 - 1940-1986*. Forlaget Cervus 1987.
- Kim Furdal. *Roning i Kolding 1895-1995*. Kolding Roklub 1995.
- Per Hjort. *Sejlkлубben, byen og fjorden*. Kolding Sejlklub 2006.
- Jens-Ole Jensen & Jan K. Sørensen (red.). *Idræt i perspektiv - tekster om idrættens kultur*. Systime 2005.
- Jacob Krause. *Sønderjysk båd- og jolleproduktion*. Marstal Søfartsmuseum - Årbog 2016.
- Jørgen Kristensen. *Bådebyggeriet i Bramdrupdam*. Koldingbogen 2003.
- Knud Moseholm, Aksel Nellemann & Knud E. Redersen (red.). *Kolding i det tyvende århundrede indtil kommunesammenlægningerne i 1970 - Bind 2*. Vejle Amts Historiske Samfund 1978.
- Tom E. Palludan (red.). *Kolding Motorbådsklub 50 år: 1939-1989*. Kolding Motorbådsklub 1989.
- Else Trangbæk, Jørn Hansen, Bjarne Ibsen, Per Jørgensen & Niels K. Nielsen. *Dansk Idrætsliv - velfærd og fritid 1940-1996*. Danmarks Idræts-Forbund 1996.

- Martin K. Østergaard & Karsten Hermansen (red.). *Folk og glasfiberfartøjer fra Det sydfynske Øhav*. Marstal Søfartsmuseum 2012.
- Bent Aarre. *Lystsejlad i Danmark - Sejlsportens kulturhistorie 1855-1966*. Forlaget Cervus 1998.

### Kilder

- Helhedsplan for Marina City, 2017.
- Jyllands-Posten, 17. marts 1978.
- Kolding Folkeblad, 18. april 1947.
- Kolding Folkeblad, 3. juli 1969.
- Kolding Folkeblad, 16. juni 1975.
- Kolding Folkeblad, 18. april 1983.
- Kolding Stadsarkiv: A3016, Kolding Sejlklub arkiv.
- Korrespondance med fhv. havneingeniør Klaus Andersen (2017).

### Fotos

- Kolding Stadsarkiv.

Koldings nordlige lystbådehavn fyldt op med lystfartøjer en varm juli-dag i 1989.  
Fotograf: Peter Thastum.

