

Forord

Dette jubilæumsskrift, som du kære læser, forhåbentlig vil læse med stor iver, er udgivet af Sejlklubben Limfjordens bestyrelse i 1988.

Det har været en vanskelig, men interessant opgave at gennemtrekke mere eller mindre vellykkede forhandlingsprotokoller over de forløbne år.

Vi håber, at vi i store træk har formået at gengive klubbens udvikling gennem 75 år på en sådan måde, at dette skrift også er historisk korrekt. Vi vil gerne takke Sejlklubben Limfjordens nuværende og tidligere medlemmer for deres mange inspirerende historier og imødekommenhed ved udlån af billedmateriale. En særlig tak til Helge Nielsen ("Søspejder-Helge") for hans enorme efterforskningsarbejde i bl.a. forhandlingsprotokoller, avisudklip og billedmateriale på Lokalhistorisk Arkiv. Bestyrelsen ønsker med dette skrift Sejlklubben Limfjorden tillykke med de 75 år.

Bestyrelsen.

Forhistorien

I forbindelse med 2 afholdte kapsejladser i 1866 ved Nyborg og Århus, indbød en kreds af borgere i Aalborg til kapsejladse på fjorden. Til kapsejladsen mødte 16 både og under den efterfølgende præmieuddeling og festmåltid blev grunden lagt til den første sejlklub i Aalborg-området.

"Yachtklubben.", som den hed, var i stor udstrækning selskabeligt anlagt. Klubben afholdt nok kapsejladser, men i disse var det ikke alene et spørgsmål om at vinde det handlede i lige så stor udstrækning om at kunne manøvrere sit fartøj korrekt. Samtidig kan man ud af dagspressens referater se, at den efterfølgende middag blandt deltagerne havde en lige så stor betydning som selve sejladsen.

I 1883 blev den første "Sejlklubben Limfjorden" stiftet. Den arrangerede i sommeren 1885 ture til bl.a. Gjøl og Egholm. Klubben syntes i modsætning til den tidligere "Yachtklub" i højere grad at henvende sig til det brede publikum. Klubben opfordrede alle interesserede til at blive medlemmer, hvilket stod i modsætning til "Yachtklubben", hvor man skulle være bådejer for at blive medlem.

Omkring 1893 blev den første "Sejlklubben Limfjorden" opløst og samtidig opstod sejlklubben "Freya". Navnet stammede fra en af foreningens både, som man formedelst 25 kroner kunne blive medejer af. Ideen med denne aktietegning syntes ikke at være nogen god løsning, idet klubben kun eksisterede i 8 år.

Den 9/9 1899 stiftedes Aalborg Sejlklub af en del medlemmer og enkelte bestyrelsesmedlemmer fra "Freya". Man medbragte Freya's gamle protokol, og for at spare penge, sprang man blot en side over.

Stiftelsen

Indtil 1913 var AS den eneste sejlklub i Aalborg. Men under en generalforsamling holdt formanden en tale for kongen, hvilket flere medlemmer blev så fortørnede over, at de meldte sig ud og startede "Sejl- og Motorbådsklubben Limfjorden", der i 1930 tog navneforandring til det nuværende "Sejlklubben Limfjorden"

Det nøjagtige tidspunkt for oprettelsen af "Sejl- og Motorbådsklubben Limfjorden" ligger hen i det uvisse. De første 2 år har man ikke ført protokol, og jubilæumsfesterne svinger mellem 1913 og 1914 som starttidspunkt. Men een ting er sikker. Talen for kongen, af translatør Rasmussen, fik de utilfredse medlemmer til at bryde med AS og danne "Sejl-og Motorbådsklubben Limfjorden".

Den første bestyrelse bestod af bl.a. Købmand Langgård (far til Jack Langgård, stifter af Søspejderne og Chang), Gørtler Asferg og Toldbetjent Jensen.

"Ved Slingersen"

I 1913 foregik al lystsejlad fra en havn beliggende øst for pontonbroen og vest for Toldboden, ca. ud for Maren Turisgade. Her havde havnen stillet et par flydebroer til rådighed for lystsejlere og fiskere. De blev kaldt "slingerser".

"Ved slingersen" er et kapitel for sig i SL's historie. Beliggenheden øst for pontonbroen gjorde, at hovedparten af sejladsene gik mod øst. Man havde blot det problem, at nærmeste havn var Hals. For os i dag synes dette at være meget rimeligt, men i betragtning af, at bådene hovedsageligt var kragejoller og at weekenden startede hen ad lørdag aften efter endt arbejdsdag, kan man godt forstå, at medlemmerne søgte med lys og lygte efter andre mål.

Det blev da også til flere udflugtsmål: I Hals Sønderskov ved Blødens pæle (der oprindeligt var beregnet for vinteroplagte sejlskibe) sørgede restauratøren for en bro fra pælene til land, Mou bro (vestmolen i den nuværende havn er resterne af denne hedengangne anløbsbro) og ved Hesteskoen, der blev een af de store succes'er, især da pavillonen åbnede. Endelig købte et medlem af SL et fiskerhus ved Engholm strand (Vest for "Ladenværket"), som han lavede om til et lille "værtshus".

Et sommerprogram fra 1916 fortæller lidt om, hvor meget der blev lavet (læs: festet) i klubbens start: Standerhejsning, fællesudflugter til Nibe, Sebbesund, Ryå, Hals, Gjøl, Engholm strand, fisketur til Hals, natsejlad til Hals og endelig afriggerfest. Det var ikke blot de aktive, der deltog i arrangementerne, også de passive deltog aktivt. Ofte lejede man ledsagebåd til de passive medlemmer, som ikke havde plads andetsteds.

Klubskibet

Lige fra klubbens start havde der været ønske fremme om et samlingssted, eventuelt et klubskib. Der manglede ikke ideer når der skulle samles penge ind til "skibet". Således blev flere malerier og 2 bilture til Vesterhavet udloddet ved lotteri. Der blev indført bøde (25 øre) for ikke at bære klubblemet ved sammenkomster. Dengang var emblemet et anker med klubbens forbogstaver i guld. Endelig i 1922 lykkedes det, at finde et klubskib - en gaffelrigget jagt, der tidligere var blevet brugt erhvervsmæssigt. Den blev indrettet som en slags cafe med bestyrer og salg af kaffe og - ikke mindst - øl. Klubskibet og dets bestyrere var årsag til megen debat på generalforsamlinger og bestyrelsesmøder. Grundene var mange: bestyreren serverede for andre før medlemmerne, han blandede sig i klubanliggender og ikke mindst da toldvæsen og politi lagde sin klamme hånd om regnskab og lignende. Alt var ulovligt.

"Skibet" blev solgt kort tid efter den senere udflytning til Vestre Bådehavn.

Perioden "ved slingersen" 1913 1926 var i det hele taget meget stormomsust. Det gjaldt ikke blot den første "mandetur" i 1923; men også generalforsamlingerne. Flere medlemmer efterlyste bortrevne sider fra forhandlingsprotokollen, og et år var det umuligt at stille et regnskab op, da kassereren var løbet med kassen.

UDVIKLING I ANTAL MEDLEMMER

1923 1932 1946 1947 1950 1952 1955 1959 1980 1986

118 112 212 230 176 168 116 108 175 250

De seneste år er kun antallet af aktive medlemmer, der er anført. Der før kan der være tvivl om, hvorvidt antallet er inkl. eller ekskl. passive medlemmer.

Vestre Bådehavn

I 1926 - 1927 flyttede Aalborg Havn alle lystsejlerne til den nyetablerede Vestre Bådehavn. Flere medlemmer var stærkt imod denne udflytning. For det første lå havnen jo langt ude på landet og for det andet fyldte denne "sandørken" bådene med flyvesand.

Efter nogle år blev disse protester gjort til skamme, og især bådejerne måtte erkende de goder for sejlsportens udvikling, den nye havn gav. Det var bekvemt, at kunne fortøje ved faste pæle (læs: sove roligt om natten i kuling), og efterhånden som havnen blev beplantet etc. indså alle, at dette var sagen.

Aalborg Havns andel i Vestre Bådehavn var - ligesom nu - ofte genstand for debat på generalforsamlingen. Det samme gjaldt regnskaberne. I 1928 måtte sekretæren således fremlægge regnskabet, da kassereren var rejst - dog ikke med penge-kassen.

Det var ikke alle generalforsamlinger, der forløb gnidningsløst. Således skriver referenten oktober 1924: "Men som Limfjorden. har ry for hurtig skiften i vejret, således også med "Sejl- og Motorbådsklubben Limfjorden". Fra stille vejr med solskin og hurra - røg man ind i stormen. Under pkt. 6, eventuelt, gik bølgerne så højt, at man tænkte på at tilkalde politiet for at sætte de værste urostiftere ud - og nye medlemmer, som var til stede, udtalte "at magen til vrøvle- og sludrehoveder havde de aldrig hørt"

10 år senere, ved en jubilæumsfest på Odd-Fellow, blev det nødvendigt at tilkalde politiet. Et par af medlemmerne forulempede formanden med "uhøvisk ordflo" og oplæg til tæv - hvorfor han forlod festen. Disse urostiftere blev ikke blot smidt ud fra Odd-Fellow, men også af klubben.

Første klubhus

13. maj 1938 var der standerhejsning og indvielse af nyt klubhus, der var beliggende på ca. samme sted som i dag. Tanken om et nyt samlingssted havde ofte været berørt siden klubskebets "forlis" sidst i tyverne. Mange forslag havde været drøftet, bl.a. at flytte et kolonihavehus fra Hobrovej til havnen. Men ved frivillig arbejdskraft og en enkelt lønnet, arbejdsløs murer lykkedes det at bygge et klubhus i løbet af vinteren 1937-38.

Besættelsen

Forårsgeneralforsamlingen 8/3 1940: "Det vedtages at medlemmerne selv udlægger vandledning på slingersen, til renholdelse af bådene og til påfyldning af vandtankene". "Man anmoder bestyrelsen om ikke at optage for mange medlemmer med motorbåde, da der ellers vil blive mangel på pladser til sejlbåde".

21. maj afholdtes der ekstraordinær generalforsamling med eet punkt på dagsordenen: Formanden passede ikke sit bestyrelsesarbejde. Det endte med, at næstformanden overtog formandsposten.

4. april blev Danmark besat af tyskerne, hvilket på mange mader berørte klubbens aktiviteter. Krigens udbrud medførte, at al sejlads blev forbudt udenfor området mellem Jernbanebroen og den røde kost på Egholmshage.

Bestyrelsen forhandlede med tyskerne, gennem Aalborgs borgmester, om at få udvidet sejladsområdet. Det resulterede i, at weekendsejlads vestpå kunne genoptages med visse restriktioner. Lørdag samledes bådene ved vandflyvepladsen og blev herfra eskorteret til Nordens kaj af en tysk patruljebåd, hvorefter sejladsen var fri. Søndag eftermiddag samledes man igen ved Nordens kaj og ventede på den tyske patruljebåd, som eskorterede bådene forbi vandflyvepladsen og tilbage til Vestre Bådehavn. Velbeholden i havn kunne man risikere, at der var spærretid så man ikke kunne komme hjem. Jo, en weekendtur på de tider kunne være en omstændig affære.

Foråret 1942 lempedes restriktionerne for gennemsejling ved vandflyvepladsen en smule. Alle både blev registreret af tyskerne og skulle påmales registreringsnummer på fribordet.

Sejladsen forbi vandflyvepladsen kunne man foretage på egen hånd når signaler for fri gennemsejling var sat på signalmasterne.

Foråret 1944 blev al sejlads med motor- og sejlbåde forbudt i Danmark. Sejlbåde måtte søsættes, men ikke rigges til. Motorbåde måtte søsættes, men motoren skulle blive på land. Alt i alt en kedelig start på sejlsæsonen.

Tyskerne frigav dog Issefjorden og Mariager Fjord fra Hadsund til Hobro til sejlads med fritidsbåde. Denne chance var der en del af "Limfjorden"s medlemmer, der benyttede sig af, og i forsommeren blev 8-10 både slæbt til Hadsund af galeasen "Lindholm 1" af Nørresundby. Bendt Larsen ("Maler- Bendt") var med på turen og tog en del billeder.

Der blev udstedt specielle "Legitimationskort for sejlads" til alle, som sejlede på Mariager fjord.

Sommeren 1944 var fin, og de som havde bådene i Hadsund eller Hobro nød weekenderne.

7. maj 1945: Bestyrelsen planlagde sommerens program i et frit land med Dannebrog vajende under gaflen.

Generalforsamling 13. marts 1946: Der blev klaget over manglende disciplin i klubhuset, på slingerser og i øvelsesbåden.

Generalforsamlingen 16. oktober 1945: Bestyrelsen blev udvidet fra 5 til 7 personer. Kontingentet var fortsat 10 kroner. Det blev vedtaget at give en "vals" til de medlemmer, der ikke opførte sig passende i klubhuset.

Energi

I 1943 startede Klubben en aktietegning for at skaffe midler til indkøb af en øvelsesbåd. Henning Larsen - "skipper" - førte protokol over bidragyderne.

Aktietegningen førte til, at man den 20. februar 1944 købte øvelsesbåden "Energi" for 5.500 kroner. "Energi" var en spidsgatter med "moderne rig", formentlig på 30 kvm. Henning Larsen blev valgt til skolechef og elevkontingentet blev sat til 20 kroner for et helårskursus.

I 1947 kneb det med elever til øvelsesbåden "Energi" og man vedtog, at indrykke en annonce i bladene.

Henning Larsen ønskede at gå af som skolechef. "Energi" var ved at blive en belastning for klubben og i 1949 blev den udbudt til salg. Pris: 7.000 kroner. Der blev indhentet tilbud på juniorbåd hos KDY. I 1949 købte klubben 2 KDY-juniorbåde af Skovshoved Sejlklub. Pris: 2.300 kroner pr. stk. Bådene døbtes ved standerhejsningen "Pioner" og "Piraten".

50-erne

Generalforsamlingen 14. marts 1950: Det vedtoges, at bestyrelsen i fremtiden skulle være kontingentfri.

Pinsen 1952 var et mørkt kapitel i klubbens historie. På vej hjem fra pinseture i Løgstør (SL) og Hals (AS) blev sejlerne overrasket af en orkanagtig storm og mange kuldsejlede. Værst gik det ud over kragejollen "Ruth", som sank i Langerak ud for Vester Hassing enge og 3 unge sejlere fra klubben druknede.

Generalforsamlingen 15. marts 1951: Den gode orden i klubhuset omtales nu med stor glæde.

Knud Rasmussen var sejlerchef for juniorbådene.

Først i 50-erne skete der flere ting omkring Vestre Bådehavn: Man påbegyndte opfyldningen til Skudehavnen og etableringen af sporrissen. Før sporrissens tid blev bådene taget på land med "håndkran" og kørt på plads på en to-hjulet vogn.

Samtidig blev badeanstalten (på pladsen hvor bådebyggerierne nu er) nedlagt. Der fortælles i øvrigt, at politiet tidligere var blevet tilkaldt fordi visse sejlere ikke overholdt den uskrevne regel om, at se mod nord når de sejlede forbi de badende skønheder.

1953: Klubben fejrede 40-års jubilæum. Bestyrelsen vedtog, at klubhuset (der blev indviet i 1938) skulle have en istandsættelse såvel ind- som udvendig.

Generalforsamling 1. oktober: Bestyrelsen foreslog, at man nedlagde juniorafdelingen og solgte "Pioner" og "Piraten" på grund af den manglende interesse og den økonomiske byrde det var for klubben, at skulle istandsætte bådene med nye lufttanke, sejl og rig til en anslået pris på ca. 800 kroner. Juniorleder Knud Rasmussen anbefalede en ny juniorleder og uddelte sejlerbeviser til sommerens elever.

1954: Generalforsamling d. 17. marts: Der udspandt sig en større diskussion om nedlæggelse af juniorafdelingen. Det endte med en afstemning om salg af bådene eller en ny bestyrelse. 16 stemte for at beholde bådene. 13 stemte imod.

Bestyrelsen ville som følge heraf gå af, men blev opfordret til at acceptere nederlaget og fortsætte.

7. april: Ekstraordinær generalforsamling: Bestyrelsen ville ikke fortsætte hvis ikke juniorbådene blev solgt. Afstemningen viste 18 for salg og 11 imod. Et udvalg på 3 medlemmer nedsattes til at forestå salget af bådene. Pris cd. 1.000 kroner pr. stk., som gik i klubkassen. Kontingentforhøjelse blev vedtaget: 15 kroner for bådejere, 10 kroner for passive, og 3 kroner for damerne.

1956: Havnen stillede i udsigt, at klubben kunne få lov til at foretage en udvidelse af klubhuset, hvis de nødvendige midler kunne fremskaffes. Det vedtoges, at skaffe en dame til rengøring af klubhuset hver 14. dag.

I 50-erne "klagede" flere bestyrelser over manglende tilslutning til fester og sejladser. I referatet fra generalforsamlingen 24. oktober 1956 udtrykkes det på følgende måde: "Formanden nævner, at der altid møder flest medlemmer til standerhejsning. Hvorfor???. Er det på grund af, at udskænkningen er gratis?."

Der er derimod for lidt tilslutning ved istandsættelse af klubhuset".

1957: Rengøringskønnen blev sagt op pr. 1/1 1958. Hun gjorde ikke tilstrækkeligt rent.

Generalforsamling 12/6 1958: Man havde en lang diskussion om hvordan bådene skulle ligge. Skulle det være efter tonnage eller længde? Nogle mente, det burde være efter manøvredygtighed. Enden på det hele blev, at man gjorde som man plejede.

60-erne

I starten af 60-erne var interessen for kapsejlad i "Limfjorden" tilsyneladende begrænset. På baggrund af indhøstede erfaringer havde man indført et minimum på 10 deltagende både og bl.a. i 1960 måtte kapsejladsen aflyses af denne grund. Allerede i 1966 talte man dog igen om "overvældende deltagelse" i sejladsen.

Indtil omkring 1962 var der kun een fast bro i Vestre Bådehavn, Fiskerbroen. Resten var "slingerser" eller måske snarere tømmerflåder. Det fortælles om disse, at hvis en 3-4 af klubbens mere vægtige medlemmer ved et uheld blev placeret i samme side af en slingers, var der udpræget risiko for kæntring.

De første 50 år af klubbens begivenhedsrige historie fejredes med en jubilæumssejlad og fest for medlemmerne d. 11. august 1963. Også dengang havde man sans for at forene det højtidelige med det festlige.

Fritidsloven var på dette tidspunkt åbenbart ikke hvad den er i dag. I hvert fald sagde Aalborg Kommune nej til at yde tilskud til klubbens berettigede ønske om at udvide klubhuset med et toilet. Udvidelsen kom dog i stand ved ihærdige medlemmers hjælp og en kontingentforhøjelse på 10 kroner om året.

Et af bådejernes smertensbørn i 60-erne var pælene. I 1966 betalte hver bådejer kr. 50,- om året til "pælekassen". I 1967 enedes man om at løbe risikoen ved at lade pælene blive stående vinteren over og dermed spare udgifter til ramning og optagning. Den særskilte "pælekasse", der blev oprettet i 1961, blev i øvrigt sløjft i begyndelsen af 70-erne. "Pæleproblemerne" overgik dermed fra bådejerne til klubben. I

1984 overtog havnevæsenet ansvaret for pælenes forsvarlighed som et led i opførelsen af den nye "Marina Fjordparken".

Også i 60-erne udspandt der sig lange og ind imellem hede debatter om mangel på bådpladser og fordelingen af samme. Princippet om, at "ældste medlem har førsteret" fødtes tilsyneladende på dette tidspunkt, og bliver slået fast på en generalforsamling i 1973 og senere i vedtægterne.

KONTINGENT PR. ÅR:

År	1916	1919	1931	1946	1957	1960	1965	1970	1977	1981	1986
Kroner	5	7	8	10	20	20	60	80	160	300	300
Antal høkerbajere	22	27	30	18	24	21	48	48	58	85	60

Tolveren

I den sidste halvdel af tresserne prægedes en del af klublivet af "tolveren", en 12-meter R-båd, - "Sverre" - som et par af medlemmerne (Knud Erik Larsen og Gustav Paarmann) havde købt i fællesskab. "Tolveren" viste klubbens stander i både ind- og udland og vakte berettiget interesse, hvor den kom frem. "Sverre" er så vidt vides den største sejlbåd, som klubben har "huset".

Nyt klubhus

Fra omkring midten af 60-erne blev det endnu mere populært at sejle. Det betød kraftig stigning i antal medlemmer og fartøjer i klubben, og i 1970 begyndte man at spekulere på nyt og større klubhus. Man oprettede en "byggefond", som skulle tilgodeses med .3 /4 af årets overskud.

I 1973 nedsattes et 5-mands byggeudvalg, til at styre byggeriet. Det gamle klubhus blev solgt til Roklubben Ægir for 1.000 kroner, og opførelsen af det nye hus gik over al forventning alene ved medlemmernes egen arbejdskraft. 25. august kunne man holde officiel indvielse af klubhuset.

Medlemmernes store arbejdsindsats og den efterfølgende fornuftige finansiering af byggeriet er en væsentlig årsag til klubbens gunstige økonomi siden hen - naturligvis sammen med de kommunale tilskud til driften. Klubhusets begrænsning viste sig i øvrigt hurtigt. Allerede til indvielsesfesten blev man nødt til at opstille et telt udenfor huset for at kunne huse de 95 deltagere.

70-erne og 80-erne

I 70-erne bestod aktiviteterne i løbet af året typisk af standerhejsning med fest, 24-timers sejlads, pinsetur til Løgstør, hovedkapsejlad og eskadresejlad sammen med AS til Hals, afriggerfest, julestue og ugentlige klubaftener i løbet af vinteren med film, foredrag, kurser i tovværkshåndtering og kompasretning eller almindelig hygge. Herudover blev der af og til afholdt nytårsfest i klubhuset og måske en bustur i det tidlige forår. Mere uofficielt blev der desuden afholdt talrige sammenkomster i klubhuset og ikke mindst, vil nogen nok sige en årlig "mandetur" til Hals hvorom der fortælles et utal af mere eller mindre troværdige beretninger.

De typiske weekendture gik fortsat til Hals og Løgstør; hvorimod Gjøl og Nibe i modsætning til tidligere var mindre besøgte på grund af tilsanding.

Herudover var der forøgelsesmulighed ved 5 bøger, udlagt sammen med AS forskellige steder i nærheden.

I de seneste år er de ny havne i Egense og Mou også blevet populære mål for weekendturene.

Noget tyder i øvrigt på en vældig aktivitetsstigning først i halvfjerdserne indtil dette tidspunkt var det "normale" fremmøde til generalforsamlingen en 25 - 30 medlemmer. Dette tal steg pludseligt til mellem 50 og 70. Klubhusbyggeriet på dette tidspunkt var sikkert en væsentlig del af forklaringen.

I 1975 skete der en ændring, der skulle vise sig at få en del følger for kontorarbejdet i klubben: Klubben skulle nu selv stå for beregning og opkrævning af bådpladsleje. Udover det administrative arbejde betød dette, at klubben i 1982 - på trods af ihærdig modstand - blev momsregistreret med deraf følgende større krav til den regnskabsmæssige side af klubarbejdet.

Efter en del tovtrækkeri med havnevæsenet og kollegial snakken med Vestre Bådelaug fik SL i begyndelsen af 80-erne råderet over bådpladserne på Ø-siden af Ny Vestre Bro ud for klubhuset. Sammen med "T-et", der blev bygget på Fiskerbroen, og med en senere overtagelse af pladserne ved Nordmolen efter AS betyder det, at klubben i dag råder over i alt ca. 125 bådpladser. I en kortere periode mellem 1981 til 1985 havde klubben en halv snes pladser i skudehavnen, men dette viste sig at være noget upraktisk, og det er nu vedtægtsmæssigt bestemt, at klubben "har hjemsted i Vestre Bådehavn i Aalborg Kommune".

Samtidig med overtagelse af Aalborg Sejlklubs pladser på Nordmolen efter AS's udflytning "overtog" SL i øvrigt også omkring en snes medlemmer fra AS, som - at dømme efter forhandlingsprotokollen - blev godt modtaget i klubben. Så godt, at et af medlemmerne i 1986 på en generalforsamling "udtrykker en dybfølt tak for den varme velkomst".

Det forhindrede dog ikke formanden i at tage tråden op på en generalforsamling i 1984 hvor "han følte, at generalforsamlingen i den seneste tid havde udviklet sig til ikke bare at blive langvarige, men også ret uinspirerende, og han fandt det ærgerligt, at der var medlemmer i klubben, der havde den opfattelse at bestyrelsen arbejdede imod klubbens interesser, hvilket naturligvis ikke var tilfældet". Og det er jo betryggende at vide.

Vedtægelse af nye vedtægter viste sig på en generalforsamling i 1978 at være noget af et problem. På trods af dirigentens anmodninger om disciplin "viser dette sig hurtigt at være en illusion, idet diskussionen hurtigt bliver et sammensurium af principielle forslag", som det udtrykkes i protokollen. Til sidst henviste dirigenten forslaget til en ekstraordinær generalforsamling. Mange medlemmer var nemlig blevet trætte af "forestillingen" og gået hjem eller på "Kysten". Dette bevirkede, at "det nødvendige antal medlemmer til vedtægtsændringer ikke mere var tilstede". Endnu i 1979 var det ikke lykkedes at få vedtægterne godkendt. Måske er det årsagen til, at sekretæren i sit referat har fundet anledning til at fremkomme med følgende råd til generalforsamlingen:

"Hvis du mangler argumenter - så prøv med skældsord"

Senere kommer vedtægtsændringerne dog gennem nåleøjet.

Også andre forhold kunne ifølge referaterne bringe blodet i kog. I forbindelse med en generalforsamling i 1983 diskuteredes åbning eller lukning af klubhuset for gæstende sejlere. Diskussionen har åbenbart været intens, for på et tidspunkt udtrykte et bestyrelsesmedlem at "han fandt det dræbende for bestyrelsens engagement såfremt en negativ kritik fra en lille del af forsamlingen helt kommer til at præge debatten". Referatet indeholder dog også en bemærkning om, at "alle lovede gensidig bod og bedring".

Iøvrigt præges afstemningerne på generalforsamlingerne i de sidste mange år af stor enighed i klubben. Kun meget sjældent er der vedtaget forslag med mere en 5-10 stemmer imod.

I 1980 blev sejlsportens popularitet tilsyneladende næsten for meget for Sejlklubben Limfjorden. På grund af mangel på bådpladser følte klubben sig tvunget til kun at optage nye medlemmer "i takt med naturlig afgang". Samtidig indgik man i et samarbejde med de øvrige klubber i Aalborg-området om et fælles klubblad "Gøsen", baseret på annonceindtægter og med et oplag på mere end 2.000 eksemplarer.

I 1982 må bestyrelsen finde sig i at blive vækket brat, da nogle aktive medlemmer "har taget bestyrelsen på sengen" og anskaffet en motorsav til at skære pælene fri af isen. På trods af bestyrelsens ublide opvågning betegnes aktiviteten i referaterne som et "skidegodt initiativ", der i øvrigt senere blev fulgt op med et lige så godt initiativ: Man fabrikerede en rambuk, så man selv kunne slå de pæle, som isen på trods af motorsaven fik rykket op.

Kvinderne

Siden den første kvinde blev medlem i 1928 kan der ud af protokollerne ikke læses meget om kvindernes aktivitet i klubben. På trods heraf er der nok kun få, der vil påstå, at kvinderne ikke har deres del af æren for klubbens trivsel. Men omkring 1980 blev kvinderne for første gang siden starten af 50-erne - hvor Else Danielsen var bestyrelsesmedlem - repræsenteret i bestyrelsen, ligesom der i 1982 "arbejdes med en damesejlads sammen med AS".

På en generalforsamling i 1985 kritiseres "Ladies Cup". For, som det står skrevet: "pigerne ønsker at blive taget alvorligt og beder om normal præmieuddeling". Noget tyder på, at "pigernes" bøn er blevet hørt. I hvert fald er der senere indført en "Quinde-Cup" som fast del af kapsejladssprogrammet og på samme præmisser som øvrige kapsejladser.

Ungdomsafdelingen

I 1983 ville SL tilsyneladende råde bod på ungdomsarbejdets noget upåagtede tilværelse siden 50-erne. I samarbejde med AS og VB oprettede man en sejlernes skole for juniorer. SL bidrog ganske vist kun med under 5 af de ca.100 medlemmer, men til gengæld leverede klubben en del dygtige instruktører. Efter Aalborg Sejlklubs udflytning til den nye marina forhandlede SL sig i 1985 ud af sejlernes skolen og oprettede sin egen ungdomsafdeling i AS's gamle klubhus "Christianshåb". Ungdomsafdelingen fik en flyvende start og har i dag (1988) ca. 35 medlemmer og op mod en halv snes klubejede joller - de første "klubbåde" siden først i 50-erne.

På samme tidspunkt startede diskussionen omkring vedligeholdelse, administration og betaling af havnene i Aalborg-området - en diskussion, der kommer til at optage sindene på både generalforsamlinger og bestyrelsesmøder i 80-erne. Spørgsmålet er i store træk hvem der skal betale hvor meget for at få "de gamle havne" op på samme standard som "Marina Fjordparken".

Sejlkлубben Limfjorden blander sig naturligvis med sædvanlig kompetence i debatten. På trods heraf er forholdene endnu ikke helt afklaret på 75-års fødselsdagen.

Efterskrift

Dette tilbageblik, som til tider vidner om stormomsuste perioder, bør i dag skærpe vor interesse for i årene fremover, at føre en levende debat om Sejlkлубben "Limfjordens" fremtid. I tider med økonomisk lavvande i kommunekassen, en langtrukken "momssag" om den nye marina og politikere i havneudvalg og i byråd som mener, at det at sejle ikke er en sport, må vi sammen bruge en stor del af vore kræfter for at ændre disse forhold.

I årene fremover vil vi opleve, at fritiden vil blive en større og større del af vor tilværelse. Det vil øge vort og dit ansvar for, at vi alle og især de unge har et tilbud om en aktiv fritid.

Vort mål i årene fremover må være, at Sejlkлубben "Limfjorden" til stadighed vil være et sted, hvor alle alders- og samfundsgrupper kan samles for at udøve den sport vi holder så meget af og på den måde tilføre livet en ekstra dimension

Klubsangen:

Mel.: Anchors aweigh

Mandig og Frejdig, fræk

Sorgløs og kæk,

derpå man let kan kende

Sejlkлубben "Limfjordens" raske svende,

bliver en tøm for hård,

bedre det går,

blot man en enkelt pilsner

blidt og køligt gennem halsen får.