



# Dæmningen

Medlemsblad for Toreby Sejlklub  
Nr. 3, november 2024 - 44 årgang

## Inde i bladet

Formanden har ordet	3
Toreby Sejlklub blev frifundet	6
Første gang til køjs i båden	8
Tre uger i Løltong Bay	10
Mod Limfjorden med Anmodoka	16



## Bestyrelse

Formand:	Henrik Lundvaldt, Gåbensevej 97, 4800 Nykøbing F.
Næstformand:	Jan Jørgensen, Grænge Møllevvej 3, 4891 Toreby L.
Kasserer:	Karsten Pagh, Ellekrattet 5, Sundby L. 4800 Nykøbing F.
Sekretær:	Jørn Christensen, Engmosevej 31, 4800 Nykøbing F.
Best. medl.:	Ib Bratholm Bukkeholmvej 3, 4892 Kettinge.
	Tonny Cranø, Lolle Allé 13, Grænge. 4800 Nykøbing F.
	Karsten Reitz-Hansen, Møllevvej 12, 4891 Toreby L.
Suppleanter:	Søren Rosenstand. Grænge Skovvej 144, 4891 Toreby L.
	Carsten Nielsen. Anholtvej 3, 4800 Nykøbing F.

## Havne- og pæleudvalg

Formand:	Henrik Lundvaldt. Tlf. 30 11 16 96.
Næstformand:	Tonny Cranø. Tlf. 40 10 94 84. Karsten Pagh. Tlf. 22 28 74 03. Jørn Christensen. Tlf. 24 66 35 48. Flemming Hermund. Tlf. 20 91 75 13.

## Pladsudvalg

Formand:	Ib Bratholm. Tlf. 20 14 31 36.
Næstformand:	Karsten Reitz. Tlf. 20 26 87 09. Søren Rosenstand. Tlf. 28 93 95 78.

## Klubhusudvalg

Formand:	Jan Jørgensen. Tlf. 25 18 08 18.
Næstformand:	Carsten Nielsen. Tlf. 29 89 50 76.

## Festudvalg

	Senia Cranø. Tlf. 24 62 81 94. Birthe Arleth. Tlf. 31 93 75 89. Bente Richardt. Tlf. 40 24 18 76. Taimi Nielsen. Tlf. 21 60 50 15.
--	---

## Kapsejladssudvalg

Formand:	Christian Buono. Tlf. 20 58 72 80. Jan Krogh. Tlf. 40 59 98 82.
----------	--

## Havnefoged

	Henrik Lundvaldt. Tlf. 30 11 16 96.
--	-------------------------------------

## Medlemsblad og hjemmeside

Redaktør:	Palle Tørnqvist. Tlf. 28 83 19 45.
-----------	------------------------------------

## Bådebroer og ramslag

Formand:	Tonny Cranø. Tlf. 40 10 94 84.
Næstformand:	Jørn Christensen. Tlf. 24 66 35 48.

## Sikkerhed

	Carsten Nielsen. Tlf. 29 89 50 76.
--	------------------------------------

## Miljøstøvsuger

	Tonny Cranø. Tlf. 40 10 94 84.
--	--------------------------------

## El, bom, mastekran

	Henrik Lundvaldt. Tlf. 30 11 16 96.
--	-------------------------------------

## Masteskur

	Simon W. Jørgensen. Tlf. 21 80 91 65.
--	---------------------------------------

## Formanden har ordet



Sejlsæsonen 2024 er godt overstået og bådene er skomet på land og vinterpladserne er godt fyldt op. Igen i år har teamet der varetager søsætningen og optagningen, med Ib Bratholm i spidsen, gjort et fantastisk arbejde. Alle yder en fantastisk indsats. Tusind tak til hele teamet.

Inden bådene kom på land, blev der ryddet op i masteskuret, da der efterhånden lå rigtig mange ting som ikke hører til der. Simon W. Jørgensen og Jan Krogh tog fat på opgaven og alt blev gået efter om det var opmærket med navn, telefonnummer og bådnavn. De master og tilbehør som ikke var opmærket, blev lagt ned ved traktorskuret på nogle bukke. Der ligger stadig nogle master der, som tilsyneladende ikke har en ejer. Derfor opfordres alle som ikke har været i klubben i længere tid til at kontrollere om deres mast ligger på bukkene ved traktorskuret. Viser det sig at den er kommet der ned og ligge, fordi der ikke har været navn og telefonnummer på, er man selvfølgelig velkommen til at lægge den tilbage i masteskuret med tydeligt skilt med navn, telefonnummer og bådnavn. Der er fremstillet nogle gule skilte, som ligger i klubhuset, som man er velkommen til at benytte til opmærkningen. Master skal så vidt det er muligt afmonteres vanter og salingshorn, som evt. lægges i båden vinteren over. Det er for at der skal være plads til alle i masteskuret.

Til dags dato har der i 2024 været 80 gæstesejlere og næsten 700 autocampere. Især antallet af autocampere gør at vi kan holde vores kontingent og pælepladspriser nede. Selv om at der kan være ret fyldt af autocampere og det for nogen måske er lidt irriterende at man skal parkere på dæmningen eller på vinterpladserne når man skal ud og sejle, så skal vi huske på at det vil give en markant stigning af kontingentet, hvis ikke vi har de gæster. Jeg ved godt at det slider og der også er omkostninger ved at have

så mange gæster, men det er en stor indtægtskilde for klubben, som vi alle nyder godt af.

Som bekendt, så blev Toreby Sejlklub stævnet af et tidligere medlem i forbindelse med den gamle spildolietank, som han havde foræret Toreby Sejlklub tilbage i 2012. I forbindelse med at han formentlig har følt sig dårligt behandlet krævede han tanken tilbage, istandsat så den igen kunne bruges til dieseltank og for leje i en periode, i alt kr. 67.668,13, som bestyrelsen afviste at betale. Det har været en lang og opslidende sag, men efter at have brugt ca. 4 timer i byretten med dommer, advokater, vidner og alt hvad der til faget hører, modtog vi dommen den 18/11 kl.13.00.

Toreby Sejlklub blev frikendt og sagsøger dømmes til at betale sagens omkostninger. Nu er der så ikke andet at gøre end at vente 4 uger og se om sagen ankes til Landsretten. Hele sagens forløb beskrives andet sted i dette blad og dommen i sin fulde længde kan læses på medlemsiderne på klubbens hjemmesiden.

Med hensyn til uddybningen er vi ikke blevet klogere end da vi stod her ved søsætningen. Miljøstyrelse har haft klaptilladelserne på pause i 1½ år pga. Miljøklagenævnets afgørelse som suspendere Miljøministeriets vejledning til godkendelse af klaptilladelser. De er dog i gang igen, men de er ca. 2 år forsinket. Hvornår det bliver vores tur ved jeg ikke. Vi må væbne os med tålmodighed. Det hjælper ikke at rykke Miljøstyrelsen for et svar. Gedser Lystbådehavn, som er en kommunal havn har pt. har ventet ca. 2½ år, De spurgte og forklarede, at de havde markante problemer med vanddybderne. Svaret fra Miljøstyrelsen var, at hvis ikke der er vand nok, så måtte de jo lukke havnen, indtil de kan få den nødvendige klaptilladelse.

Fortsættes side 7.



## AKTIVITETSKALENDER:

<b>2024</b>		
Fredag 13. december	14.30	Fredagscafé i klubhuset
<b>2025</b>		
Lørdag 4. januar	14-16	Nytårskur i klubhuset
Fredag 10. januar	14.30	Fredagscafé i klubhuset
Torsdag 30. januar	19.00	Danske tursejlere om forsikringer
Fredag 14. februar	14.30	Fredagscafé i klubhuset
Tirsdag 18. februar	19.00	Ordinær generalforsamling
Lørdag 22. februar	18.00	Gule ærter i klubhuset
Tirsdag 4. marts	19.00	Sejltyper og trimning af sejl
Fredag 14. marts	19.00	Fredagscafé i klubhuset
Lørdag 5. april	14.00	Standerhejsning, kaffe og æbleskiver
Lørdag 12. april	08.00	Søsætning af både *
Søndag 13. april	08.00	Søsætning af både *
Ret til ændringer forbeholdes.		* Tilmelding.

På [Toreby Sejlklubs hjemmeside](#) og [Facebook-gruppe](#) kan du læse om arrangementer, efterhånden som de besluttes.



Arkivfoto: Christian Buono.

VÆRD AT VIDE FOR ALLE BÅDEJERE:

### Alt om forsikringer, sejl og sejlenes trimning

**Torsdag 30. januar**  
kl. 19.00 har kapsejlsudvalget arrangeret en aften, hvor Danske Tursejlere holder en foredragsaften med tursejlerens klubkonsulent, som fortæller medlemmerne, hvad og hvordan de kan opnå rabatter, og hvad ansvarsforsikringen dækker og hvorfor det kan være en god ide at tegne en kaskoforsikring.

**Tirsdag 4. marts**  
kl. 19.00, kan du overvære et foredrag med Mads Christensen fra OneSails over 2 x 45 min. Mads fortæller om alle de forskellige sejltyper der findes, hvordan man trimmer, og hvordan man opnår den bedste trimning på de sejl, man har på båden.



## Sejlsæsonen er afsluttet

Traditionen tro blev klubstanderen halet ned på sidste optagningsdag - med efterfølgende kaffe og kage, serveret af Festudvalget inde i varmen i klubhuset. Formand Henrik Lundvaldt gav sejlsæsonen nogle ord med på vejen. Jan Jørgensen og Mads Emil Christensen halede standeren ned. - Foto: Jan Krogh.



Vi starter atter Fredagscafeen for vintersæsonen – anden fredag hver måned. Her kan du nyde en kop kaffe, én øl eller sodavand, et glas vin eller en drink – alt til "høkerpriser". Baren er åben fra kl. 14.30-17.00, og man dumper bare ind, når man har tid og lyst.

Fredagscafeen er et uforpligtende tilbud til alle med tilknytning til Toreby Sejlklub, dvs., at både aktive, passive og gæstemedlemmer er meget velkomne.

### Sejleroplevelser

Ved Fredagscafeen kan vi udveksle sejleroplevelser og erfaringer, og hvis der er nogen, der har lyst til at vise billeder eller fortælle lidt om deres sejleroplevelser, er de meget velkomne til det. Send evt. lige en mail til Karsten Pagh på [anmodoka1@live.dk](mailto:anmodoka1@live.dk) – også hvis du har ideer til andre aktiviteter i forbindelse med Fredagscafeen. Vel mødt.

Anmodoka/Karsten og Dorte

# Frifundet

## THI KENDES FOR RET:

**Toreby Sejlklub frifindes. Jim Stent Viekær Hansen skal til Toreby Sejlklub betale sagsomkostninger med 25.750 kr. Beløbene skal betales inden 14 dage.**



## Retten begrunder og resultat

Der er enighed mellem parterne om, at Jim Hansen i 2012 lod Toreby Sejlklub anvende et 1500 liters dieseltankanlæg. Tanken skulle anvendes som olietank til spildolie fra sejlklubbens både. Parterne er imidlertid uenige om, hvorvidt tanken var en gave, eller om den blev udlånt.

Tanken har været i sejlklubbens besiddelse siden 2012 og frem til den 24. oktober 2023, hvor den blev udleveret til Jim Hansen. Tanken blev udleveret efter et møde i fogedretten.

## Forlig i fogedretten

Efter indholdet af fogedbogen og det efterfølgende forløb lægger retten til grund, at der for fogedretten blev indgået et forlig om udlevering af tanken, og at fogedretten således ikke formelt har taget stilling til, om der var grundlag for at udlevere tanken. Det må videre lægges til grund, at Jim Hansen, i den tid sejlklubben var i besiddelse af tanken, har haft kendskab til sejlklubbens brug af tanken og de modifikationer, som sejlklubben foretog for at anvende tanken som en spildolietank.

Der foreligger ikke nogen skriftlig aftale mellem Jim Hansen og Toreby Sejlklub om vilkårene for sejlklubbens anvendelse af tanken, herunder om tanken var udlånt. Det må efter de afgivne forklaringer lægges til grund, at Jim Hansen henvendte sig til Arne Reitz-Hansen for at tilbyde sejlklubben at benytte tanken,

hvorefter bestyrelsen den 10. januar 2012 besluttede at anvende den. Arne Reitz-Hansen er afgået ved døden og kan ikke afgive forklaring om drøftelserne med Jim Hansen.

## Tanken var en gave

Der er imidlertid under hovedforhandlingen afgivet forklaring af en række medlemmer af Toreby Sejlklub, herunder den nuværende bestyrelsesformand, tidligere bestyrelsesformænd og øvrige medlemmer af bestyrelsen. Medlemmerne af sejlklubben har i al væsentlighed samstemmende forklaret, at tanken var en gave fra Jim Hansen, ligesom flere af medlemmerne selv har talt med Arne Reitz-Hansen, der bekræftede dette. Indholdet af bestyrelsesreferatet af 10. januar 2012 understøtter også, at tanken var en gave til Toreby Sejlklub, da det ikke i sammenhængen kan anses for sandsynligt, at "(gratis)" relaterer sig til opsætningen af tanken.

Retten finder det herefter på baggrund af forklaringerne fra medlemmerne af Toreby Sejlklub og indholdet af bestyrelsesreferatet af 10. januar 2012 ubetænksomt at lægge til grund, at tanken var en gave til Toreby Sejlklub. Dette understøttes videre af, at Jim Hansen var bekendt med sejlklubbens brug af tanken, som efter oplysningerne i sagen ville medføre store omkostninger til reovering og reetablering af tanken til anvendelse som dieseltankanlæg, ligesom disse omkostninger set i sammenhæng med tankens relativt beskedne værdi, må anses for at være i et misforhold

til tankens værdi, som Jim Hansen købte for 2.800 kr. med tillæg af moms.

## Uberettigede krav

Da tanken således var en gave til Toreby Sejlklub, har Jim Hansen ikke været berettiget til at opkræve leje for brug af tanken eller øvrige omkostninger.

Toreby Sejlklubs påstand om frifindelse tages herefter til følge. Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, forløb og udfald fastsat til dækning af advokatudgift med 25.000 kr. og af retsafgift med 750 kr. i alt 25.750 kr. Toreby Sejlklub er momsregistreret.



## FORMANDENS ORD FORTSAT:

Et andet smertensbarn er som bekendt cykelbroen, som Guldborgsund Kommune har søgt Kystdirektoratet om at opføre hen over Guldborgsund. Status er, at Søfartsstyrelsen ikke er klar til at give den nødvendige tilladelse af sejladsmæssige sikkerhedsgrunde. Der mangler en afklaring af, hvordan broen skal betjenes og i hvilke tidsrum den kan åbnes, samt at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger et egentligt broreglement, de kan forholde sig til.

Samtidig bemærker de, at en forudsætning er, at gennemsejlingsbredden og gennemsejlingshøjden i lukket tilstand mindst skal være som Frederik IX's bro. Det vil sige 20 m bredde og 4 m højde. Den projekterede cykelbro har 13 m bredde og 2 m højde, så det er formodentlig en stor udfordring for konstruktørerne.

Sejlklubberne i Guldborgsund og dermed også Toreby Sejlklub blev inviteret til at deltage i et dialogmøde med kommunens arbejdsgruppe, der håndterer havneprojektet og cykelbroen, og formændene fra hhv. Lergraven, Vikingen, Toreby Sejlklub samt Palle Tørnqvist, der er talsmand for SIG, deltog i mødet. Vi gjorde meget ud af at belyse de problemer vi ser i at lægge en "bom" over Guldborgsund, når der

## Vejledning om anke

Ikke alle afgørelser kan ankes eller kæres.

Du kan kun anke dommen, hvis forskellen mellem byrettens dom og det resultat, du ønsker at opnå i landsretten, er over 50.000 kr. Hvis forskellen er mindre, skal du have tilladelse fra Procesbevillingsnævnet for at anke.

Landsretten kan afvise at behandle en ankesag, hvis landsretten vurderer, at der ikke er udsigt til, at sagen vil få et andet udfald i landsretten.

Du kan kun kære afgørelser om sagsomkostninger, hvis omkostningsbeløbet er fastsat til mere end 50.000 kr., eller hvis retten har bestemt, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger, og du kræver, at modparten skal betale mere end 50.000 kr.

allerede 400 m længere mod syd findes en fin bro med cykelstier og alt, hvad man kan ønske sig. I stedet opfordrede vi kommunen til at prioritere sejløbet i den sydlige del af Guldborgsund ved at sørge for at der er en fornuftig dybde på måske 2,5m hele vejen så vi kan få de tyske turister op gennem Guldborgsund og dermed styrke turismen i kommunen.

Mødet blev afholdt i en god ånd og jeg er stadig positiv i forhold til at cykelbroen ikke kan opnå de fornødne godkendelser. Vi følger spændt Søfartsstyrelsens behandling af sagen. Det er dem der kan spænde ben for projektet, så Kystdirektoratet ikke kan give tilladelse til opførelsen.

**BEMÆRK**, at søsætningen er rykket frem i 2025 til den 12 og 13 april og ikke 2. weekend efter påske som normalt, da påsken falder sent i 2025. Se aktivitetskalenderen inde i bladet.

Til slut vil jeg ønske jer alle en glædelig jul og et godt nytår. Jeg glæder mig til at vi ses til en ny og dejlig sejlsæson 2025.

Henrik Lundvaldt.



## ”Første gang til køjs i vores dejlige båd”



Marstal Havn.

Af  
Solveig Pohlmann.



Mod Guldborg.



Aftensmad i Omø Havn.

sidst i juli. Med motorkraft til Guldborg- vi havde noget at nå jo ;-) Efter broen kunne vi sætte sejl og afsted gik det forbi Femø og Vejrhø og sent på eftermiddagen nåede vi så frem til Omø havn, hvor vi fik en af de sidste ledige pladser- sikke et held!

### Lasses ekspertise

Der var stadig tid til at udforske øen lidt, før vi for første gang kunne gå til køjs i vores dejlige båd.

Meget tidlig op næste morgen og videre gik sejladsen mod Marstal. Men først skulle Storebælt krydses - og lige der, var vi meget taknemmelige for Lasses ekspertise.

Vi kom sikkert over på den anden side og fortsatte sydpå ned af Langelands kyst. Så nåede vi endelig Marstal om eftermiddagen, og gensynsglæden var stor. Marstal/Ærø har meget at byde på, så vi kunne sagtens have brugt et par dage mere- men vi havde kun fire dage i alt og dermed et stramt program.

### Sort røg - og en sæl

Så vi satte næsen hjemad, efter en enkelt nat i Marstal havn - mod Omø igen. Efter Langelandsbroen med meget snask i vandet begyndte motoren at udstøde sort røg- så Lasse måtte hænges ude af båden for at fjerne søgræs fra skruen...og der var meget. Der fik vi også besøg af en lille sæl, som lige skulle se, hvad vi havde gang i. Men græsset kom væk, Lasse beholdt tørre sko og turen kunne fortsættes. Vi overnattede igen i Omø havn og vendte hjem til Nykøbing med en masse nye oplevelser til søs.

En fantastisk tur, som kun kan anbefales.

/Solveig & Martin med Lasse.

## Standardskilt på alle master i skuret

Det er næppe gået nogens næse forbi, at der er blevet ryddet gevaldigt op i masteskuret forud for vintersæsonen. Det har været tiltrængt i noget tid, og nu fik vi endelig lejlighed til at tage fat på den opgave. Formålet er, at det materiel, der ikke har en ejermand længere, ikke skal fylde unødigt i skuret. Pladsen på hylderne er trang nok i forvejen, så hvis vi kan fjerne gammelt, ubenyttet udstyr og skrald, hjælper det på den problemstilling. Jan og Simon har gået master, bomme, spilerstager osv. grundigt igennem for at finde ejeren. Det, som ikke kunne findes en ejer for, er blevet flyttet ned bagerst på den bagerste plads - på ”Rodepladsen”.

### Mærkningen:

For at undgå endnu en omgang detektivarbejde og flytning af master og stativer mv. har vi strammet lidt op og gjort det nemmere at få tydelig skiltning på masten. Fremover skal master, der placeres i skuret, være forsynet med et gult plasticskilt. Disse forefindes i klubhuset sammen med en tusch til formålet. Sæt den gerne et tydeligt sted, så den er nem at se, når masten ligger på hylden i skuret. Skiltene er også tænkt til vinterstativ eller bådvojn, men begræns det venligst gerne til to skilte pr båd.

### Afmonteringen:

Ud over oprydningen og ambitionen om en tydeligere mærkning af master, har vi også lagt os fast på en anden ny og anderledes retningslinje. Nemlig, at vanter, stag, sallingshorn mv. afmonteres fra masten, inden den lægges i skuret. Formålet med dette nye tiltag er, at skabe mere plads og orden i masteskuret, og at undgå den ”spaghetti” der opstår når det

”Vi ikke har været ude på at genere nogen eller gøre tingene mere besværlige”



hele begynder at hænge og blive viklet ind i hinanden – det er især om foråret, når masterne tages ud igen, at wirer og tov vikler sig ind i hinanden.

Det giver mere plads og gør det nemmere at komme til masterne, når der ikke er vanter og sallingshorn i vejen. I særlige tilfælde kan enkelte vanter og stag ikke afmonteres af masten, i disse tilfælde skal sagerne blot surres ekstra godt til masten så de ikke kan være til gene.

Som en generel opsummering af hensigten, kan man sige; at det, som kan afmonteres og opbevares i båden eller hjemme, det skal man ikke lægge i masteskuret – mange ting på hylder giver anledning til skrammer, når masterne flyttes.

Afslutningsvis er det vigtigt at få nævnt, at vi ikke har været ude på at genere nogen eller gøre tingene mere besværlige. Tanken er, at det fra nu af kan blive lettere for alle, at finde sig en plads i skuret og at vi i fremtiden lettere kan holde det ordentligt og pænt, og håbe på færre skader når master skal ud ind.

/Jan og Simon.



## Tre uger i Lolotong Bay



Af Birthe og  
Jørgen Arleth.

Efter nogle dejlige dage i Wali Bay sejlede vi langs Pentacosts langstrakte kyst op til øens nordligste landsby Lolotong, der ligger fint beskyttet i bunden af Lolotong Bay. Her var vi i sammenlagt tre uger, og vi havde en række dejlige oplevelser her.

Da vi ankom til landsbyen Lolotong i det nordlige Pentacost, kunne vi fra vandet se landsbyens små træhytter inde mellem træerne. En masse røg kom ud af deres nakamal, der er landsbyens fælleshus. Na-

Mændenes  
Kavadrikning. Her  
har kvinderne ingen  
adgang.



kamalen er langt det største aflandsbyens huse, og vi så en masse mennesker rundt omkring huset, så vi var bange for, at der var udbrudt brand.

En Nakamal består primært af et meget stort palmebladstag og kun 1 meter høje ydervægge. Væggene er oftest kunstfærdigt flettet, og gulvet er blot et stampet jordgulv. I den ene ende af huset findes mændenes kavaplads, og der er det tabu for kvinderne at komme. I modsat side er jordovnene og ildstederne, og pladsen i midten er til almindeligt ophold. Her er tit mange mennesker forsamlet, idet en Nakamal bruges af hele landsbyen til alle mulige formål.

Der var nu ikke udbrudt brand, men tændt to meget store bål i nakamalens to jordovne for at varme jorden og nogle store sten op til tilberedning af masser af mad.

### Til fest med 50 slikpinde

Så snart vi landede dinghyen, blev vi modtaget af en flok smilende børn og enkelte voksne. Vi blev straks budt velkommen og inviteret til at deltage i en stor fest, der var under forberedelse.

Lidt senere kom chiefen Richard hen og hilste på os, og han gentog, at vi endelig måtte deltage i landsbyens fest. Festen blev afholdt af en købmand oppe fra højlandet som betaling for det arbejde landsbyen havde ydet ham med at laste og losse varer i løbet af året, når der kom et cargo skib på besøg.

Vi sagde ja tak til at være med og tog dernæst ud til Circe, hvor vi havde en frosen kylling liggende. Vi følte, at vi også ville bidrage lidt til den store husholdning. Birthe tog samtidig resten aflageret af slikpinde med. Der var ca. 50 stykker, så vi mente det skulle kunne række.

Da vi kom tilbage med tingene, skete der

noget sjovt. Jeg ville blot give kyllingen til Richard, men sådan skulle det ikke være. Jeg blev bedt om at stille mig med kyllingen i hænderne foran nakamalen medens alle landsbyboerne nysgerrigt så til. Da jeg havde stået lidt uden rigtig at vide hvad der forventedes af mig, kom chief Richard langsomt gående hen imod mig. Jeg fik med en armbevægelse besked på blot at stå stille og vente. Dernæst gik Richard langsomt og højtideligt tre gange rundt om mig. Til slut berørte han mig med sine hænder, og jeg kunne nu overrække ham gaven. Dette var, fortalte han os senere, the kastom way, og både gaven og vi var nu accepteret. Umiddelbart herefter kom et par kvinder hen til Birthe og begyndte at vaske hendes ben. Hun var ikke forberedt på hvad der skulle ske, og hun gav et forskrækkert hvin fra sig. Øjeblikkelig begyndte alle kvinderne at grine, og Birthe fik vasket ben under stor munterhed. Dette var den traditionelle måde at vise os, at vi nu var at betragte som medlemmer af landsbyen og kunne blive der så længe vi ville. Chieften delte nu slikpindene ud, og der var lige netop nok til alle børnene, selv om et par voksne også snuppede en.

### Ond ånd ved vandet

Medens kvinderne fortsatte med madlavningen, tog chiefen os nu med på en rundvisning først i landsbyen og dernæst til de to nabolandsbyer. Undervejs fortalte han om byens historie, som kun går tilbage til 1932. Dengang flyttede hans far og farbror med deres familier herved fra højlandet oppe i bushen. Ingen turde dengang bo ved vandet, for der boede en ond ånd, der gjorde dem syge, når de var nede og fiske. Nu klarede de sig med malariamedicin. Richard viste os også sin fars grav, og til sidst så vi hans hus. Det

var et stort stenhus, med fast tag. Men hvor så der ud inden dørene. Beskidt, rodet, itu og primitivt. Men Richard og hans kone, der nu begge var i 70'erne, havde opfostret syv børn, hvoraf de to var blevet hhv. advokat og operationslæge i Port Vila. Resten af børnene havde også gode uddannelser. Når vi ved hvor dyrt det er, at have sine børn i skole her, er det imponerende familien har kunnet klare det. Da vi kom tilbage til landsbyen var de to jordovne netop blevet fyldt. Den ene med tarorødder, den anden med en okse, en gris og vores lille kylling. Det hele blev omhyggeligt dækket til med mange lag bananblade og derefter et lag glødende sten og et nyt lag blade. Nu kunne vi så bare vente til de gode sager var bagt færdig. Mens vi ventede, fik vi serveret frokost. Det var en portion ris med oksekød. Der spises med fingrene, og maden blev serveret i to grønne blade. Der var fuldt af røg i nakamalen, og øjnene blev godt røde, men snakken gik livligt, og ind imellem blev mændene en ad gangen kaldt hen til kavadrikning. Kavadrikning er en alvorlig sag, der skal tages seriøst med klap i hænderne og buk for den der skænker op. Jeg blev også budt et par gange, og de forsamlede mænd betragtede interesseret min reaktion. Det er svært at se begejstret ud når man synker en kokos-



Kava (*Piper methysticum*) er en plante som findes på øerne i det vestlige Stillehav. På grund af dens psykotrope egenskaber, har man i årtusinder fremstillet en drik bestående af et vandligt ekstrakt fra roden. Denne drik har været brugt som et populært rusmiddel samt i lokal folkemedicin.

Landsbyens  
Nakamal, med de glade kvinder efter indvielsen og vask af Birthes ben.



>>>





En lille bid af paradys, med Circe liggende trygt i baggrunden.



Det smager ikke godt, men virkningen er effektiv.

skal fuld af kava, men det er med at finde en grimasse der passer nogenlunde. Her blev kavarødderne ikke tygget men stampet i en stor morter. Det gjorde det lidt nemmere at få ned. Kokoskallerne blev også skyllet i en spand med vand mellem hver bruger. Jo, jo renlighed er en god ting.

### Smart "lommeregner"

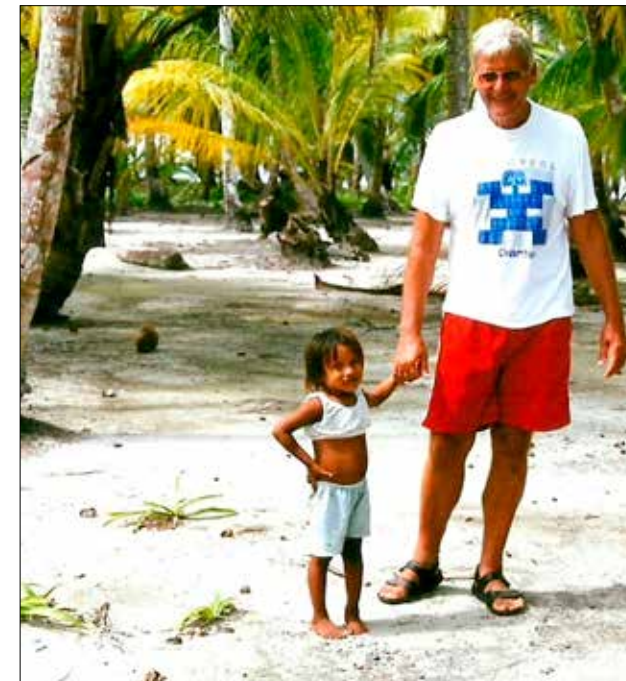
Det blev senere end vi havde regnet med før jordovnene omsider blev åbnet. Først fjernedes det øverste isolerende lag af blade. Derefter blev de stadig meget varme sten fjernet en efter en med en bambusstamme, der er kløvet i den ene ende. Den fungerede som isolerende tang. Til sidst blev dækbladene forsigtigt fjernet. Her var det vigtigt, at ingen aske drysede ned i maden. En af kvinderne havde til opgave, at holde regnskab med mængden af mad og antallet af gæster. Det klarede

hun ved hjælp af et stort blad med mange små flige på. For hver person der skulle have mad, blev halvdelen af en flig nippet af bladet. Da maden blev delt ud, nippede hun blot resten af fligen af hver gang en person havde fået. Jo, hende kunne man ikke snyde. Hun havde helt styr på mad og gæster, og alt passede på en prik. Både taro og kød blev nu delt ud i portioner og serveret i grønne blade. Derefter gik hver familie op og fik deres portion, omhyggeligt overvåget af regnskabsholderen. Der var 152 gæster til spisning. Det blev en uventet dejlig dag med mange iagttagelser og oplevelser, og mange interessante betragtninger omkring de gamle skikke der levedes efter.

### Købmand Mark Donald

Den følgende dag var en søndag, og her mødte vi købmanden oppe fra højlandet. Det var ham, der havde givet landsbyen

gårsdagens fest. Jeg spurgte, om han havde været i kirke, og han undskyldte sig med gårsdagens megen kavadrkning. Han havde slagtet en gris og en ko til festen og var desuden ankommet med et helt vognlæs kava, så vi kunne godt blive enige om, at han var lovligt undskyldt. Han præsenterede sig som Mark Donald, og han syntes, det var meget spændende, at vi nu var adopteret af landsbyen. Han havde på afstand set vores optagelse. Oppe i højlandet, hvor han kommer fra, er alt endnu mere traditionelt. Vi havde lagt mærke til, at han under festen dagen før havde delt gaver ud til nogle af de personer, der særligt havde hjulpet ham. Gaverne bestod alle af traditionelle mætter flettet af plantefibre. Måtterne blev givet på samme måde, som da Richard modtog vores kylling. Tue kastom way. Vi havde nok syntes, at der manglede lidt variation i Marks valg af gaver. Det var alt sammen mætter. Der var nok 25 stykker, der højtideligt blev givet en for en. Mark Donald forklarede os nu, at måtterne sammen med grise var de betalingsmidler der blev benyttet i det nordlige Pentacost. Penge eksisterede stort set ikke. Senere forklarede flere af landsbyens beboere, at de foretrak betalingen på den traditionelle måde frem for nymodens penge, som de ikke rigtig havde noget forhold til. Måtterne var det officielle betalingsmiddel, og de kunne nemt omsættes til varer, hvis man ville det. Man kunne slet ikke forestille sig, at de efterhånden ville blive erstattet af penge. Jeg kunne ikke nære mig for at spørge, hvad der blev af måtterne når en velhavende mand døde. Jo, sagde de, så blev den døde rullet ind i sine mætter og blev så begravet sammen med dem. Her var ingen kister, man brugte måtterne i stedet, og der var prestige i at blive begravet i mange mætter. Så vi fik



svar på alt, og ikke de dumme svar synes jeg. Her var lidt at tænke over.

Dejlige små tillidsfulde børn viser gerne deres verden til os.

### Op i Højlandet

Mark Donald spurgte os, om vi havde lyst til at komme op se hvor han boede og hilse på hans familie. Så vi kravlede op i hans truck og kørte op i højlandet. Det var en fantastisk tur. Ad stejle jordveje kørte vi med 4-hjulstræk møjsommeligt højt op i bjergene, hvor der var et stort og nogenlunde jævnt område der blot blev kaldt "the bush". Heroppe i et meget frodigt landskab lå de gamle landsbyer, og mange af beboerne her havde aldrig set hvide mennesker. I Marks landsby blev vi budt ind i deres Nakamal, og her fik vi fortalt om livet og de forskellige kastoms her. En flok unge fyre tog imod os i nakamalen, og de fortalte beredvilligt om deres tilværelse. Det virkede, som om de var stolte af deres landsby, og at de syntes de havde

> > >



> > >

en god tilværelse. Her var ingen elektricitet, så ingen TV, DVD player, musik eller sågar elektrisk lys. Skulle der varmes mad var det i jordovn eller på et bål. Men rent drikkevand havde de. I landsbyen var en vandhane med dejligt velsmagende vand. Vandet kom fra en kilde i nærheden.

### Lokale instrumenter

Musikken sørgede de selv for. De havde et stringband med tamtam, en bambusbas og forskellige strengeinstrumenter. Deres bas var blot en enkelt streng spændt ud mellem en trækasse og en pind, der kunne sættes i et hak i kassens ene hjørne. Ved at sætte en fod på kassen og med den ene hånd lade pinden spænde strengen mere eller mindre kunne man med den anden hånd slå strengen an og få en række toner frem. En tamtam er en træstamme, der i den ene ende er smukt udskåret. Igennem en smal sprække på langs af stammen er den udhulet som en tromme. Det lød rigtig godt, da det blev præsenteret for os. De havde den største tamtam vi endnu har set. Den havde en flot dyb hul klang, når der med en kølle blev slået på den.

### På familiebesøg

Vi blev nu af Mark Donald kørt rundt til hans nærmeste familie og hilste på dem. Om vi skulle bese dem, eller det var omvendt, fandt vi ikke rigtig ud af, men alle var meget søde. Nogle af de mindre børn stak i et hyl, da de så os, og selv de halvstore så noget betænkelige ud. Det varede nu ikke så længe, førend de alle kom hen og hilste på os. Flere skulle føle på os. Især Birthes lyse hår var de meget betaget af, og kvinderne skulle hele tiden hen og røre ved det. Mark Donalds mor var ældgammel. Hun var så tynd, at hun næsten kun var et skelet, men hun

grinede over hele det tandløse hoved og syntes åbenbart at det var alle tiders at vi var kommet. Hun stavrede straks hen og gav Birthe et kram. Mark vidste ikke rigtig hvor gammel hun var. Det med alder (hverken hans egen eller hans børns) havde han rigtig styr på. •

Overalt på turen vinkede og råbte folk til os, og på vejen tilbage takkede Mark os så hjerteligt for, at vi havde ladet os optage i deres samfund og deltaget i hans feast. Samtidig inviterede han os og vore børn til at komme og bo hos sig, lige så længe vi ønskede. Vi var lidt overvældede, det virkede virkelig som om han mente det. Det var svært at løsrive sig fra Loltong. Vi havde mange gode samtaler med indbyggerne om livet der. Bl.a. om ægteskaber og skilsmisser. Vi fik at vide af en flok koner, at hvis en mand ønskede sig en kone, måtte han betale for hende. En kone kostede 10 grise, og grisene skulle stilles op til inspektion foran pigens far. En af grisene skulle helst have tænder, der var vokset helt rundt i en cirkel. Hvis grisene blev godkendt, var konen hans. I dag var det dog også nødvendigt med en ceremoni i kirken, men det var mest fordi myndighederne forlangte det. Vi spurgte, om en kone kunne blive skilt, hvis hun ønskede det. Men det var mandens afgørelse. Han havde købt konen, og hun var hans ejendom. Hvis manden ville skilles, måtte han aflevere konen plus en gris til konens familie. Så var han skilt. Men der var nu meget få skilsmisser, sagde konerne. Vi fortalte lidt om skilsmisseprocenten i Danmark, og det undrede de sig meget over indtil en af konerne fandt løsningen på det problem. "Det er jo fordi manden ikke betaler for en kone hos jer" udbrød hun. De andre koner nikkede klogt og skævede til os som om de tænkte: "Tænk at have et så tåbeligt system".



Sådan en god gris kan bruges til mange ting.

Fascinerende vegetation.



Kvindene med forberedelser til middagen.



Her får vi en god snak med kvinderne om tilværelsen.



## Mod Limfjorden med Anmodoka



Aftenstemning i Skanör.

### ”Kaste fortøjningerne og så afsted”

**Vi havde gået og glædet os i lang tid til at komme afsted. For første gang siden 1987, hvor vi var Danmark rundt i 7 uger i vores Bianca 28, kunne vi nu tage af sted i 8-10 uger, hvis vi ønskede det. Der var ikke længere et arbejdsmarked, der krævede vores tilstedeværelse, og som satte deadlines for hvornår, vi skulle tage af sted eller være tilbage. Det er jo den ultimative drøm, når man har båd. Kaste fortøjningerne og så afsted.**

*Tekst og foto:  
Dorte Tornøe  
og Karsten Pagh.*



Båden er pakket, bilen kørt tilbage til Ellekrattet, og Lykke kører mig tilbage til båden. Vejret er varmt, solen skinner fra en skyfri himmel, og vinden er svag. Kl. 11 slipper vi plads 38 på B broen, og sætter kursen mod Kalvehave. Shorts og T-shirts samt højt humør er påklædningen. Motoren får lov at trække os, og 12.40 åbner den flinke brovagt på Guldborg broen for os. Der er ikke så mange både på vandet lørdag den 1. juni, så brovagten har nok ikke haft det store at lave. Vi hilser og får en hilsen tilbage. Jeg tror, han kan se vores forventninger til de næste mange uger, i vores øjne. Den smule vind der er, er imod, så motoren får lov at trække os videre. Der er tid til frokost og en ferie-øl, inden vi når

ud til Alstrup Rev. Da vi når Ledas grund og vil stikke ind over grundene, er vinden blevet mere gunstig, så sejlene kommer ud og op. Desværre ser det ud til, at et par af sejlspindene i vores helt nye sejl ikke sidder ordentligt fast inde ved masten, så jeg må op og forsøge at fikse et par sejlspinde med frihedstrang. De bliver stoppet ind igen, og så er vi videre. Noget efter sættes kursen ned mod Storstrømsbroerne, og så må vi hive forsejlet ind, og fortsætte for storsejl og motor. Vi gad ikke at krydse.

### Et virvar af bøjer

Da vi nærmer os den nye Storstrømsbro synes der at være et virvar af bøjer i forskellige farver, men vi får tydet dem, og Kl. 15.35 passerer vi en nye Storstrømsbro og 15.42 har vi passeret den gamle Storstrømsbro. Farøbroen er passeret kl. 16.35. Nu ser vi at en af sejlspindene igen er på vej ud, så vi piller storsejlet ned, og fortsætter for motor alene. Selv om der kun var meldt 2-4 m/sek. var vinden dog frisket godt op. Kl. 18 ligger vi på en fin plads i Kalvehaves – noget forsømt – havn.

Med aftensolen skinnende ned i cockpitet, findes de sidste stenbiderrogn for i



år, rosevin og ost frem. Det er jo ikke en dårlig måde at starte toget på. Senere bliver der moleræs med en stor is i hånden. Det er sjældent, at vi oplever en havn, med så mange dårligt vedligeholdte både, som det er tilfældet her i Kalvehaves ellers hyggelige havn.

### Både forladt i hast

Mange af bådene bærer præg af, at de ikke har været på land de sidste par år, og ej heller er blevet vasket, poleret eller malet. Flere lå som om de var forladt i al hast, da sejlene bare hang i laser eller var surret nødtørftigt til søgelænderet. Den slags både er ikke spændende at ligge ved siden af som gæst.

Vi vågner ved 7. 30 tiden næste morgen, får morgenmad i cockpitet, dog med trøjer på. 8.35 er vi let, og kursen lagt mod Skanör i Sverige. Vinden er frisk fra østlige retninger, solen skinner og igen højt humør. Vi tager kampen op med et par andre sejlbåde, men må opgive efter et stykke tid, da sejlspindene igen driller. Denne gang tager jeg skruetrækker med, og åbner ”garagen” til sejlspindene. Det havde jeg ikke gjort tidligere, for det var et andet system end det gamle sejl. Nu kunne jeg stoppe sejlspindene ind og

skruer beslaget fast, så nu var der mere hold på dem. Det var også i sidste øjeblik, for Bøgestrømmen er ikke ret bred her, og båden skulle ligge med sejlet lige i vindøjet. Anmodoka takker for den bedre sejlføring, og vi kan nu holde en fin højde gennem de smalle løb. Da vi kommer igennem Bøgestrømmen og kursen sættes direkte mod Skanör, kan vi slække sejlene lidt, og så logger vi 4-7 knob. Herlig sejlads. Vi ankommer til Skanörs urolige havn ca. 15.15. 37,7 sømil fra Kalvehave. Vi sejler noget rundt, men nogle hjælpsomme tyske sejlere tager trosserne og hjælper os ind. Kl. 16 sidder vi lunt i cockpitet og nyder et glas rosevin, mens vi ser det travle liv på havnen. På stranden ved siden af, leger børn og forældre i dejlig sommer kåthed.

### Livligt i Skanör

Vi går på opdagelse i havnen, overalt er der mennesker på restauranterne, og der er voldsom lang kø ved ishuset. Vi må gå et andet sted hen og købe en ispind. Aftensmaden indtages i cockpitet – laks med asparges og pasta, og da det er en ny havn for Anmodoka, så bliver aftensmaden ledsaget af en flaske bobler. Vi kunne sidde i shorts og T-shirts til kl. 22 Herligt.

*Kalvehave med flere ledige pladser.*

*Skanör.*



> > >





Skanör Kirke.

I løbet af natten drejer vinden, og jeg må ud for at lægge ekstra fortøjninger på, denne gang med kødben. Det hjælper og natten bliver mere rolig igen, selv om vinden blæser 10 m/sek. 400 svenske kroner må vi betale pr. nat her, så vi regner ikke med at blive her i mange dage.

Næste dag står solen igen højt på himmelen, og vinden blæser stadig godt. Vi vil ind og se Skanör, som ligger lidt væk fra havnen. Fra havnen går vi forbi nogle fantastiske strandenge med rigtig mange viber, ænder, gæs, klyder, strandløbere, terner, hættemåger, køer der græsser og et flot tæppe af blomster i alle farver og små buske, der giver et godt skjul. Det var et eldorado for fuglene her.

### Markeder i 1000 år

Vi kommer til byen med de små huse, og går en tur på kirkegården, der vidner om de mange sømænd, som altid har boet i Skanör. Kirken der stammer fra år 1269, er også et besøg værd. Ude bag kirken ligger resterne af en gammel borgruin, som var det første Skanör. Her er der blevet holdt markeder igennem 1000 år - og området er jo gammelt dansk land. Frokosten indtages i et gammelt gæstgiveri, som byder på en stor rødspætte, kaffe og kage. Det koster 155 sv. Kr. pr. næse, så det er nok det billigste sted vi kommer i lang tid. Men det var en rigtig positiv oplevelse.

### Mod læ i Danmark

Vores plan var at sejle op gennem Øresund på svenskesiden, og fortsætte til Hallands Väderö, og herfra videre mod Anholt. Desværre synes vejret, at det vil tage en drejning med vestenvind og 10-12 m/sek. samt køligere temperatur. Vi besluttede os for, mens vejret endnu ikke er slået om, at sejle til Danmark og



dermed være i læ på østsiden af Øresund. Når vi kommer frem, skal vi huske at købe små møtrikker og skruer til sejlet, for jeg var lige ved at tabe en af disse, da jeg sidst fumlede i høj sø, med sejlet og sejlplindene.

### 7,9 knob for sejl

Tirsdag den 4. juni er vi let kl. 10.15. Vinden 3-4 m/sek. fra vest. Vi tager motoren og sejler de næste timer i noget uroligt vand. Vi forsøger flere gange at sætte sejlene, men vi kan ikke fange den rigtig vind, der vil føre os til Rungsted. Først på eftermiddagen får vi en bedre vindretning, og nu kan vi sejle uden motor. Inden vi når Rungsted, er der gang i Anmodoka og vi logger 7,9 knob – herligt. Vi finder en god plads, og efter 32,3 sømil ligger vi kl. 16.30 fortøjet, mens en frisk vind og en smule regn byder os velkommen til Rungsted. Vi sætter cockpitet op og der spises aftensmad. Tirsdag er der kapsejlad, og snart er havnen et mylder af flotte Knarrbåde, BB 10 meter, folkebåde og andre typer både. Ens for stort set alle disse både er, at de går ud for sejl. Her er unge som gamle sejlere, der nyder tirsdagens konkurrencer.

### Familien på besøg

Næste dag vil vi købe ind, men der er lukket i forretningerne, da der er Grundlovsdag. En mærkedag som burde være den vigtigste dag i Danmark. Her fejrer vi demokratiet. Det ville have været på sin plads at give fuld fridag til alle denne dag, da man fandt på den tåbelige idé at fjerne bededag. Vi finder fiskeforretningen på Rungsted havn, og får købt ind til aftensmad, hvor søn, svigerdatter og børnebørn kommer på besøg. Det bliver en rigtig hyggelig aften. Selv om Rungsted havn er kæmpestor, så er det alligevel en



Mod Rungsted.

hyggelig havn at besøge, for der er et mylder af liv. Der sker en masse her.

Næste dag er der køligt og overskyet med en frisk vind. Vi sætter forsejlet lige udenfor havnen, og så går det mod Helsingør med 4-6 knob. Der er ikke mere end 10,6 sømil derop, så vi nyder en rolig sejlad. Da vi skal rulle sejlet ind igen, har det sat sig fast, så jeg må op og kæmpe med at få det løs igen. Vi finder en plads ved Kronborgsiden, ved siden af en båd fra Køge, og lidt efter er der frokost i cockpitet

Vi går en tur i byen, og mens vi shopper i Helsingør i delikatesseforretningerne, ringer telefonen. Vores sejlervenner fra Aalborg, Niels og CT, er kommet til Ellekrattet, hvor de lige skal låne vaskemaskine m.m. De er sejlet i Hawaii, og skal videre til Rügen og Berlin. Nu ligger de i Toreby Sejlklub, og fik fornøjelsen af at være de første gæster til at afprøve vores nye BEAS betalingssystem, som Henrik Lundvaldt har sat op.



Helsingør Lystbådehavn



Koldt vejr i Gilleleje. >>>





Danmarks mindste motormuseum. Gilleleje 9. Juni.

I Helsingør er der mange tomme butikker i gågaderne, men der er stadig mange folk, og svenskerne er stadig på udkik efter øl og god spiritus. Herligt med al det liv.

Tilbage i havnen må jeg skille rulleforsejlsystemet ad, og skære noget af indudhaler tovet af. Det lykkedes at få det hele fikset, og siden har der ikke været problemer med det.

### Grædende skoleelev

Vi sidder i læ under cockpitteltet, da vi hører en hjerteskræende hulken. En flok efterskoleelever har været ude at fiske, og de var blevet sat af ved brændstofbroen. Her er en dreng, der ikke har fået sit udstyr og rygsæk med telefon og penge med i land, og nu er båden sejlet. Jeg forsøger at kalde båden op flere gange på vhf, men forgæves. Heldigvis kommer nogle voksne og trøstede drengen, og rygsækken blev fremskaffet senere.

### Et flot plask i havnen

Lidt efter kommer et ældre ægtepar i en stor Nauticat 44 sejlede, med rimelig fart. Den ville lægge til ved brændstofbroen. Konen står i spidsen af båden parat med fortøjninger. For at få fortøjningerne på pullerten, strækker fru en sig, men manden kommer ikke tæt nok på broen, der manglede en meter, og båden begyndte at drive baglæns ud i bassinet igen væk fra broen, så konen kravler udvendig på skibet for at kaste tovet. Pludselig hænger hun på siden af båden. Imens driver båden længere væk fra broen. Hun råber på manden, der går foran på båden for at hjælpe konen tilbage i sikkerhed. Han kan ikke løfte hende, og snart kan hendes kræfter ikke længere. Det var et flot plask, da fruentimmeret slap rælingen. Båden driver væk fra hende, og

Gilleleje er stadig en fiskerihavn.



hun forsøger— i tøj - at svømme båden op. Imens går manden ind i styrehuset og leder efter en stige. Han går ikke i panik, han tager den med ro, og endelig finder han stigen, og går ud og hængte den på siden af båden, der stadig driver, med fru en svømmende efter båden. Til sidst stopper han båden og giver den lidt fremdrift, så den ikke driver længere, og så står han og venter på at konen svømmer hen til stigen. Imens ligger Dorte og jeg flade af grin på hver vores cockpitbænk.

Konen blev våd, og fik lidt skældud af manden. Jeg tror nok, de fandt et andet sted at få brændstof ombord.

### Koldt i Gilleleje

7. juni 2024. Vi har været i Helsingør tidligere, og der er meldt byger med regn og blæst og 13 grader. Vi bliver enige om at sejle til Gilleleje inden lortevejret begynder. Det bliver en gang motorsejlad, for vinden er lige i mod. Vi kommer igen til at ligge ved siden af båden, en Shipmand 28, fra Køge. Flinke folk, og der blev udvekslet erfaringer. De havde sejlet ud fra Køge i mange år, og været rigtig mange steder, men vidste ikke, at man kunne sejle gennem Guldborgsund. Det ville de prøve.

Der er koldt, og shortsene skiftets ud med cowboybukser og jakker. Oliefyret bliver sat til at køre.

Gilleleje er en dejlig havn. Her foregår der noget, både fordi der er gode spisesteder, men også pga. værftet og fiskeindustrien. Selve byen er også fin med gode bagere og specialbutikker, og der er basis for gode gåture i og omkring havnen. Her findes også verdens mindste motor museum.

De næste dage er det dansk sommervejr med "byger der går og kommer ..." Koldt ustadig og blæsende. Vi venter på

et vindue, der kan bringe os til Anholt. Vi får hygget os, gået nogle ture, spist på et af spisestederne, bunket vand, diesel og mere lugtfri petroleum til oliefyret.

### For motor i gamle søer

Den 11. juni ringer vækkeuret kl. 05.45. Morgenmad i kahytten, og kl. 7 sejler vi ud af havnen, kurs Anholt.

Der er køligt, men ingen vind, så motoren får lov at trække os gennem de gamle søer fra i går, som stadig gør turen til Anholt lidt ujævn. Solen bryder frem, og vi forsøger os med sejlene, men farten er for lav, så Volvo Pentaen må gøre arbejdet.

Senere kan vi smide sejertøjet, og da vi klokken ca. 15 når Anholt havn, ser vi at folk går rundt i shorts og T-shirts, og nogle bade på den fine strand. Det er nemt at få en plads. Nogle ligger langskibs, men vi fortøjer til en bøje ved hækken og et par trosser i land.

Efter vi har gjort klar skib, hopper vi i land og går op og betaler havnepenge. Herefter en tur på havnen og finder en solbeskinnet pallesofa på "Oliegrunden", hvor vi nyder en is og en øl. Det her er livet. Anholt er altid et besøg værd, og som nu hvor der ikke er overrendt, er det fantastisk.

### Flot tur på Anholt

Næste dag blæser det en del, så vi sætter cockpitteltet op. Efter morgenmadsen går vi en tur til byen. Pragfuld tur, hvor vi kommer igennem skov, op og ned ad bakker, igennem græsenge hvor fuglene stadig kvadrer og synger lystigt. I vejkannten ligger en nyfødt dåkalv, vi rører ikke ved den, men tager et par billeder og lister forsigtigt videre i håbet om at der ikke kommer en bil og påkører det. Vi kommer forbi deres fodboldbaner. Her



Mere plads end tidligere år.

Man kan bruge paller til mange ting. Her er de på "Oliegrunden".

Aften på Anholt.





> > ligger der et skur, men det er ikke stort nok til at kunne indeholde brusebad, så Dorte og jeg bliver enige om, at det nok er "Var-rummet".

## Begyndende forfald

Vi kommer frem til byen, som virker noget forfaldent. Her er flere huse til salg, og huse som trænger til en kærlig hånd. Her er flere ejendomme der tilbyder B&B. Et af husene "Hos Tanterne", ser ret hyggeligt ud, men det må vi vente med at frekventere til en anden gang.



Hos "Tanterne".

Landskab på Anholt.



ud over stedet. Engang var der træer her, men de blev fældet. Der har levet mennesker på Anholt i tusinder af år, men hvis man skal se deres efterladenskaber, skal der graves 60 m ned i ørkenen. Man har forsøgt med får og kvæg, men der er simpelthen for lidt næring i jorden/sandet her. Vi finder en sti, og den følger vi til byen. Vi kommer forbi skolen med 11 elever. Normalt er her 10, men en vi talte med, har sin datter fra Sjælland gående herovre i juni måned hvert år, og det er en god ordning for alle.

## Varme hos tanterne

Vi frekventerer et af husene med B&B "Hos Tanterne". Et gammelt hus, med flot gårdhave og små hytter der kunne lejes. Vi sætter os indenfor og bestiller en god croissant med hønsesalat. Der er tændt op i pejsen, den luner dejligt. Ufatteligt at det er nødvendigt den 13. juni. Efter kaffe og kage går vi syd på i byen. Går igennem marker og ender i skoven, hvor der er en sti til stranden. Den følger vi så til havnen. En fantastisk strand. Trætte kommer vi tilbage til båden.

Der bliver igen meldt om blæst og regnvejr, så hvis vi skal fra Anholt, skal det være i morgen.

Kl. 06.45 sejler vi fra Anholt i silende regn, men med en "foran for tværs vind". Det er en fed sejlad til Hals, men vinden tiltager i styrke, så vi må tage fokken ind. I vindstødene logger vi 10,1 knob, så det går godt.

Vi kommer til en fyldt havn i Hals kl. 13.50 efter 44,3 sømil. Vi finder en plads, men den er noget urolig, men vinden vil aftage og dreje, så vi kommer til at ligge mere roligt.

Næste dag inviterer min gamle studie kammerat fra universitetet Jesper os på frokost, sammen med sønnen Simon. Det



er nogle hyggelige timer - og imens regner det uafbrudt. Der er lige lidt opholdsvejr da vi skal tilbage til båden, men det holder heller ikke længe, så pisker regnen ned igen. Vi bliver ret våde. Vi gider ikke lave aftensmad denne dag, så vi går på creperie og får pandekager i stedet. Hals er en hyggelig by, med mange gode spisemuligheder. Danmark skulle spille fodbold næste dag, så der var sat storskærm op hos et af spisestederne. Lige nu var der totalt blæst for mennesker.

## Fremme i Limfjorden

Næste dag sejler vi de 18 mil til Aalborg, hvor vi skal være sammen med Dortes forældre. Vi finder en plads i sejlklubben "Limfjorden". Inden da må vi vente 1 time for at komme igennem broerne. Det bliver et par hyggelige dage i Aalborg, og vejret er igen til shorts.

Sejlpindene til storsejlet havde igen drillet, så jeg finder et par endestoppere, og så kan sejlpindene forhåbentlig nu være så meget i spænd, så de bliver inde i sejlene. 19. juni, vi skal videre ind i Limfjorden, så kl. 11 har vi sat kursen mod Løgstør. Vinden er hård op til 10 m/sek. fra vest. Snart er hele sprayhooden fyldt med salt, og på dækket ligger der tang, som er

kommet derop med bølgerne. Klokkeren er 15.30 da vi ankommer til Løgstør. Vi finder en plads, og så går vi en tur i byen. Senere går vi ud ad kanalhavnens bredder, og nyder den natur, som er blevet til der. Vi nyder det fantastiske udsyn ud over Løgstør bredning, mod Salling, Fur, Livø, Hanherred og Mors og Thy. Det bliver man aldrig træt af at skue.

Den 20. juni blæser det stadig en hel del, men vi vil en tur på den fantastiske ø Livø. Man tager ikke til Limfjorden uden et besøg på Livø. Vi tager motoren ud gennem renden, og sætter forsejlet, og sejler mod havnen. Det holder kun kort tid, så må motoren hjælpe til igen. Kl. 12.15 ligger vi fortøjet i Livø hyggelige havn. Vi er kun 3 både i alt.

Anmodoka sommertogt 2024 fortsætter i Dæmningens martsudgave - 2025.



Omsider på Anholt.



Regn og skumsprøjt fra Anholt.

Så er der fodbold i containeren på Livø 20. Juni.





## ”Høns er åbenbart mere fredelige på Lolland og Falster”

Min første fødselsdag blev fejret d. 3. september 2024. Det var godt nok kun et halvt års fødselsdag. Mine nye forældre adopterede og hentede mig, da jeg var otte uger. Jeg syntes selv at være faldet godt til. Der jo meget, jeg skal lære og stor forskel, hvor jeg kom fra. Det var et lille landsted med både heste, køer og høns. Min hundemor og -far og en hund mere.

### Høns på uanmeldt besøg

En dag her på min nye bopæl kom naboens høns uanmeldt på besøg i vores indkørsel. Jeg tænkte straks tilbage til mit barndomshjems høns, især fru Grøn. Hun havde den kedelige vane at hakke mig og mine to søskende i hovedet, så snart muligheden opstod. Det var ikke særligt rart. Den største af hundenes ryg blev brugt til landingsbane. Med det samme tænkte jeg, hvad gør jeg, er det flyverskjul, råbe op eller slå? Inden jeg nåede at beslutte mig, var hønsene gået igen. Det var et lille besøg, som er tilbagevendende, og de der høns har til alt held kun venlig adfærd. Jeg har forsøgt at lege med dem. Det kan de heller ikke finde ud af.

De før omtalte høns glemte jeg at tage med i min tidligere fortælling.

På sidste besøg hos min lillebror Viggo i Nykøbing fandt jeg flere egnede steder i hækken, der var brugbare til et nabobesøg. Dem afprøvede Viggo og jeg. Det er nogle rigtig venlige folk, og vi fik en hyggelig sludder med dem, inden vi vendte tilbage. Der var lige et par høns - jeg holdt igen god afstand, da jeg tænkte tilbage på mit tidligere bofællesskab. Til alt held havde disse høns heller ikke samme

uvane med at hakke, hverken i hoved eller andre steder, så en flugt blev heller ikke her aktuel. Så høns er åbenbart mere fredelige på Lolland og Falster.

### Plads til forbedringer

Ellers er det første halve år gået fint, synes jeg. Der naturligvis plads til forbedringer, som nu i sidste uge, da de lod mig være alene hjemme i flere timer. Det må vi have op på næste familiemøde.

Sejlads var jo også nyt for mig. Pinseturen var første gang, jeg bordede en båd. Vejret var godt, og søen rolig, så jeg sov det meste af tiden, både ud og hjem.

Senere var vi på tur med Elsebeth og Jimmi til Guldborg. Frokosten blev spist på deres båd, der er så praktisk, at det er muligt i min størrelse at nå køkkenboret fra cockpittet. Der havde Elsebeth serveret nogle lækkerier til mig, som jeg indtog med velbehag. Jeg fik så at vide, at det faktisk var til de andres frokost. Det var nogle pragtfulde lammebøffer.

Her hjemme er haven indrettet til min forgænger, og da jeg ikke selv kan åbne havelågen lærte jeg, efter nogle måneder, at springe over. Min mor oplyste mig om, at jeg ikke måtte gå på uledsaget udgang. Det var et af formålet med anordningen. Da jeg havde glemt det nogle gange, lavede min far havelågen højere.

Jeg var med til afriggerfesten. Her lærte jeg flere af de søde medlemmer at kende. På et tidspunkt hørte jeg, at min forgænger gik tur hver morgen med min far, så jeg sagde, at det kunne jeg da også tænke mig, så det gør vi nu.

Kærlig hilsen Ludvig.

Ludvig på besøg i klubhuset i oktober ved optagning af bådene.



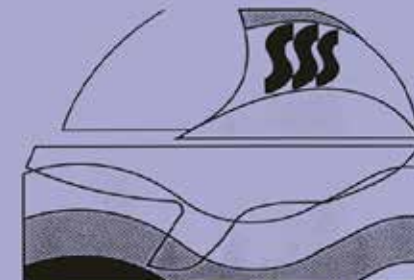
## Alle sejl sættes til når....

... vi gi'r dig og din båd en service som består af en god gammeldags betjening, stor teknisk erfaring og ikke mindst omhyggelighed.

Vi er specialiseret i bådteknik, autoriserede og specialuddannede til at klare problemer – store som små.

Vi har servicevogne, der kører overalt på Sjælland, Møn og Lolland Falster.

Aut. forhandler af Volvo Penta, Yanmar, Yamaha og Honda



**SYDSJÆLLANDS SHIP SERVICE**

Trellemarksvej 8, 4760 Vordingborg  
Telefon 55 98 52 71, Mobil 20 82 98 48  
www.sydship.dk

**TØJ | eksperten**  
Nykøbing F

Østergågade 24 4800 Nykøbing F  
www.toejeksperten.dk • Tlf.: 72 34 90 71



**Thea**  
Kaffe · The · Delikatesser  
Brugskunst

**Marius Mortensens Eftf. A/S**  
Vinhandler  
Jes Jonigk  
Frisegade 2 - 4 · 4800 Nykøbing F.  
Born 1865 and still smoking strong



**Marius**  
Vin · Piber · Tobak





**Møde med projektledelse  
vedr. gang- og cykelbro.**

29. oktober 2024

**Fra Guldborgsund Kommune:**

Teknisk projektkoordinator

Peter Kapiczynski Nielsen.

Projektleder Nina Munk Raun.

Havnemester Jan Barsøe.

Seniorprojektleder Emil Simonsen, AI, via video.

**Fra sejlkлубberne.**

Formand Ulla Klimt, Sejlföreningen Vikingen,

Formand Henrik Lundvaldt, Toreby Sejlklub,

Formand Karl Erik Nielsen, Lergraven Sejl- og fske-rikklub. Koordinator, SIG.

Talsmand Palle Tørnqvist, SIG.

**Dagsorden:**

1. Velkomst og præsentation ved GSK (kommunen).
2. Introduktion til mødet ved GSK.
3. Kort projektgennemgang ved AI Consult, Emil Simonsen (videoforbindelse).
4. Drøftelser og dialog om:

- a. Sejladssikkerhed omkring projektområdet.
- b. Drejebroens indvirkning på sejlernes brug af sundet.
- c. Åbningstider (sæson, hverdage/weekend, tidsrum).
- d. Evt. ekstra tiltag.
5. Afrunding og opsamling.

Efter projektets præsentation fik sejlkлубberne lejlighed til bemærkninger:

- a. Sejladssikkerhed kan ikke opnås med broens nuværende placering, jfr. høringssvar fra Vikingen, Lergraven, Toreby Sejlklub, SIG, Dansk Sejlunion og GSIR (Guldborgsund Sports- og Idrætsråd). Klubberne

påpegede især den snævre sejltrede, ophobning af sejlene mellem broerne, vanskelig koordinering af broernes åbningstider. Sejladssikkerhedens skyld i det snævre og strømfyldte farvand. Ca. 250 lokale både skal have cykelbroen åbnet.

b. Manglende sejladssikkerhed og usikre åbningstider for cykelbroen - fjernstyret fra Frederik IX's Bro eller Guldborgbroen - gør gennemsejling af Guldborg Sund problematisk for nogle og uønsket for andre med færre gæstesejlere og faldende medlemstal (især i Lergraven Sejlklub og Toreby Sejlklub) til følge. Hovedparten af sejladser fra Lergraven og Toreby Sejlklub går nord på op gennem Guldborg Sund.

c. Åbningstider efter behov fra en halv time før solopgang til en halv time efter solnedgang i sejlsæsonen er et ønske/krav, projektledelsen har kendt siden 22. november 2022, men ikke har imødekommet.

d. Fortøjningsmuligheder ved boardwalk vil skabe kaoslignende forhold under ugunstige strøm- og vindforhold. Foreslåede fortøjningsbøjer mod Lolland vil resultere i sammenstød med sydgående sejlere.

**Uden for dagsordenen:**

Gang- og Cykelbroen er et fejlslagent projekt, som rammer fritidssejladssikkerheden og sejlturismen. Projektet er ikke tilstrækkeligt belyst overfor politikerne i Byrådet og Erhvervs- og Turismeudvalget. Risiko for nedbrud af broens maskineri ved højvande over 185 cm. undersøges i AI (Emil Simonsen). Driftsudgifterne er ikke oplyst. En merudgift på 17 % af eventuelt bevilgede fondsmidler var ikke kendt, da Byrådet godkendte havneplanen i dens helhed.

Resumé: Palle.



I en henvendelse til Søfartsstyrelsen og Kystdirektoratet efter mødet med projektledelsen, gør sejlkлубberne i Nykøbing særligt opmærksom på det rådgivende ingeniørfirma, AI Consults beskrivelse af sejladssikkerheden i et dokument, indsendt efter høringsperiodens afslutning:

”Risikoen for mindre kollisioner i form af påsejlinger ved lav hastighed er dog væsentlig tilstede, grundet den heftige trafik igennem Guldborgsund. Det foreslås derfor at broen designs og konstrueres til at modstå kollision af et mindre fartøj op til 20 tons og hastighed op til 3 knob. En sådan kollision kan forårsage personskader, men ikke betydelige skader på broen. Risikoen for mindre kontaktskader med den nye cykel-/gangbro, anses for værende overvejende sandsynlig. Årsagen hertil skal pålægges muligheden for at mindre sejlskibe forsøger at passere broåbningen for sejl uden motor. Ved stærk strøm og ved særlige vindretninger overvejende i syd eller nord,

samt det forhold at drejebroen er 30 meter lang, kan gøre det vanskeligt at passere åbningen for sejl. Da en sådan passage vil foregå ved lav fart, anses risikoen ved kontakt med broen, som værende begrænset ift. personskader.

Især den kraftige tidevandstrøm og overfladestrøm kan forårsage en del sejladssikkerhed igennem det snævre sund. For at etablere en sikker passage for lysfartøjer, bør broen og drejebroen forsynes med et lavt friholderværk på udsatte steder, der sikrer imod at lystbåde ikke driver under brosegmentet og bliver fastklemte.

Det formodes at større erhvervsfartøjer ikke længere vil passere området, da erhvervshavnen nedlægges. Den eneste erhvervsfartøjer i Guldborgsund bliver ca. 500 m nord for den fremtidige cykel-/gangbro. Mindre erhvervsfartøjer som f.eks. havneuddrybningsfartøjer og pramme bør passere i roligt vejr og ved god sigtbarhed”.



**KOMMENTAR:**

Projektledelsen bag Havneplanen præsenterede i oktober 2023 et skoleeksempel på ønsketænkning, serveret i en marinade af nostalgi og varm luft. En genskabelse af Christian IX's Bro fra 1867 med moderne, bæredygtige materialer. En turistmagnet, som selv sejlerne ville strømme til Nykøbing for at opleve. Et afgørende bindeled mellem Lolland og Falster. En veritabel motions-bane til bekæmpelse af borgernes markante overvægt. Projektledelsen havde blot glemt et par væsentlige ting: Et søkort over havnen i Nykøbing. Og at tage sejlerne med på råd, som lovet året før. Nu hænger byrådet på et projekt, der er helt ude af kurs i forhold til byrådets støtte bag klapbroen på Frederik IX's Bro og de store ord om Nykøbing Falster som en sejlerby. PT



# Projektledelsen imødekommer sejlerne kritik

## ”For at tilgodese flest mulige parter i videst muligt omfang”

1. Velkomst og præsentation af mødedeltagerne fra hhv. lystlystsejlerne, kommunen og rådgiver.

2. Helhedsplanen for havnebyen, som blev vedtaget i december 2021, bakkedes fortsat op af et enigt byråd, og et af de større og bærende elementer i helhedsplanen og hele omdannelsen er reetableringen af forbindelsen mellem Sundby og Nykøbing F. i form af en ny cykel/gangbro for at styrke sammenhængen mellem de to områder.

GSK har revideret og fremsendt opdateret ansøgningsmateriale til Kystdirektoratet i februar 2024 for at opnå tilladelse til etablering af bl.a. cykel/gangbroen, og Søfartsstyrelsen og Kystdirektoratet har i august-september '24 sendt uddybende bemærkninger og spørgsmål til det reviderede materiale. For at besvare disse har GSK inviteret lystsejlerne til dialogmøde, så evt. ønsker og ændringsforslag kan drøftes og tages med i det følgende arbejde for at tilgodese flest mulige parter i videst muligt omfang. Palle har på vegne af SIG i august '24 anmodet om aktindsigt i korrespondancen mellem GSK og myndighederne og har dermed fået udleveret det reviderede materiale.

3. AI Consult gennemgår hovedelementerne i ansøgningen til Kystdirektoratet, nemlig: Cykel/gangbroen, opholdstrappen ved Bropladsen, boardwalk og svømmeområde. Sideløbende med dette arbejde har Guldborgsund Aquasport ansøgt om etablering af ny og større wakeboardbane, der er påtænkt flyttet længere mod syd end den nuværende placering. De to elementer skal vurderes samlet i forhold til en sejladssikkerhedsvurdering.

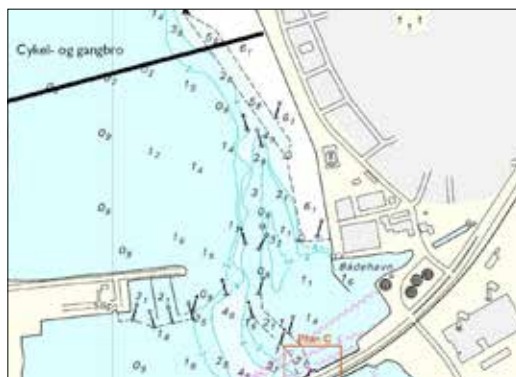
4. I forbindelse med det reviderede materiale til Kystdirektoratet har lystsejlerne flere bemærkninger og spørgsmål, som kan opsummeres til følgende overordnede problemstillinger:

- Den relativt lille afstand mellem cykel/gangbroen og Frederik IX's bro og sammenhængen mellem disse samt manglende manøvreplads syd for cykel/gangbroen
- Gennemsejlingshøjden
- Betjeningen af broen
- Åbningstider

Lystlystsejlerne påpeger, at flere af disse forhold blev fremlagt på møde med GSK i november 2022, men at det ikke er inkluderet i ansøgningsmaterialet. Af nedenstående uddybes lystlystsejlerne bekymringer ift. problemstillingerne samt GSK's bemærkninger til disse.

Ad a) Lystsejlerne er særligt bekymrede for cykel/gangbroen som en forhindring for at kunne sejle ud i de omgivende farvande. Farvandets smalle sejrende, og den korte afstand broerne imellem, samt det forhold, at der kan være stærk strøm, kan vanskeliggøre en bropassage.

I ansøgningsmaterialet er der primært fokus på ledetræk mod havnen og umiddelbart foran broåbningen. Lystsejlerne påpeger også, at der særligt på vestsiden af sejlrunden kræves større plads til at dreje og vende rundt på i ventesituationen, grundet de naturgivne forhold og lave vanddybder. En uddybning mod Lolland kunne afhjælpe problemet, alternativt kunne broen flyttes mod nord eller det kan helt undlades at etablere den. Grundet afstanden mellem de to broer



vil det også være nødvendigt at etablere en sammenhæng mellem disse åbninger. Det blev foreslået, at der også ses nærmere på muligheden for, at cykel/gangbroen kan være åben i længere tid end Frederik IX's bro, eller åbne to gange med kort mellemrum, for at sikre, at der ikke er nogen både, som "fanges" mellem de to broer.

Lystsejlerne påpeger også, at en åbne/lukkesekvens på en drejebro tager længere tid end tilsvarende for en klapbro. En evt. ændring hertil vil kunne forbedre fremkommeligheden både for lystsejlerne og de lette trafikanter på broen.

Nord for cykel/gangbroen er der tilstrækkelig plads, så det er ikke et problem her.

GSK påpeger, at der er angivet forøgelsesmuligheder langs den ca. 100 m lange boardwalk, hvor der kunne være plads til ca. 4 både. Antallet af gennemsejlinger for Frederik IX's bro og Guldborg-broen for 2023 og 2024 undersøges nærmere af GSK hos brovægterne, og GSK vil se på at minimere risikoen for, at både bliver "fanget" mellem de to broer, men påpeger, at der også skal tages højde for afvikling af trafik på cykel/gangbroen. Forskellene på hhv. en drejebro og en klapbro undersøges nærmere af GSK. De nærmere undersøgelser og deraf følgende tilpasninger vil indgå i udarbejdelsen af sejladssikkerhedsvurderingen.

Ad b) Gennemsejlingshøjden på Frederik IX's bro er 4 meter. Med den angivne gennemsejlingshøjde på 1,85 m på cykel/gangbroen anslår lystsejlerne løseligt, at ca. 250 både eller 80 % af sejlkлубbernes både skal have broen åben for at komme igennem.

Det undrer også lystsejlerne, at hele det nye havneområde klimasikres til kote +2,5, mens broen kun er klimasikret til kote +1,85. Lystsejlerne peger i denne forbindelse på risikoen for, at broens bevægelige dele og mekanik beskadiges ved en højvandshændelse, og at det efterfølgende vil hindre åbning.

Det undersøges nærmere af GSK, om der er mulighed for at øge gennemsejlingshøjden for at minimere antallet af åbninger. Dette gøres under hensyntagen til tilgængelighedskravene for cyklister og gående på broen samt tilslutningskoten på Nykøbing-siden.

GSK påpeger, at klimasikringen for havneområdet omfatter boliger, offentlige bygninger, byrum m.v. og

at der derfor ikke kan tolereres en oversvømmelse af dette område. Broens konstruktioner og installationer er påtænkt sikret og tætnet mod evt. vandstande over kote +1,85, og i disse særlige og kortvarige perioder er broen påtænkt lukket for færdsel.

Ad c) Lystsejlerne mener, at de vanskelige forhold mellem de to broer og kompleksiteten ved at sejle i Guldborg Sund, som er et gennemsejlingsfarvand, vanskeliggøres yderligere, hvis der vælges den påtænkte løsning med selv-/brugerbetjening af broens åbning. Søfartsstyrelsen har også påpeget dette forhold, og GSK vil derfor se nærmere på en løsning med brovagt, der betjener broen. Enten fra Guldborg-broen, som hører under GSK, eller fra Frederik IX's bro med indgåelse af samarbejdsaftale med staten, som styrer denne.

Ad d) Lystsejlerne udtrykker bekymring for, at åbningstiderne gør, at de lyse aftener ikke kan bruges til fulde, og at lystsejlerne derved mister sejlmuligheder. GSK vil gerne lytte til lystsejlerne input til åbningstider og er villige til at se på et oplæg, som f.eks. er hhv. tidligere og senere end åbningstiderne på Guldborg-broen, så cykel/gangbroen har længere åbningstider i sommermånederne og muliggør f.eks. aftenture. Broens indvirkning på afgang- og ankomst-tidspunkter fra og til Toreby Sejlklub og Lergraven søges derved mindsket.

Den fulde sejsæson er som udgangspunkt 1. april – 31. oktober, men de primære sejl måneder er maj-september – dog med begrænset sejlads i hhv. maj og september, hvilket også afspejler sig i observationerne fra brovægten på Guldborg-broen. Særligt juli og august er der også mange gæstesejlere.

5. GSK siger tak for den hurtige og positive tilbagemelding fra lystsejlerne på at stille op til mødet samt den gode dialog med de mange konstruktive input. GSK tager disse med i det videre arbejde som beskrevet ovenfor og giver mødedeltagerne en skriftlig orientering om konklusionerne på de forskellige undersøgelser inden fremsendelsen af det nye materiale til hhv. Kystdirektoratet og Søfartsstyrelsen.

Referat:

Peter Kapiczynski Nielsen, 8/11-2024.



## Logistikken bestod sin prøve



### Bestyrelsesmøde mandag den 2. sep. 24 i Toreby Sejlklub

Hele bestyrelsen mødt: Henrik, Karsten R. Ib, Jørn, Carsten N, Søren, Tonny, Jan, Karsten og Ib.

#### 1. Godkendelse af sidste referat af 17/6-24. Godkendt

#### 2. Igangværende og nært forestående opgaver:

a. Optagning V. Ib og Henrik. Der er planlagt første optagning d. 5. og 6. okt. Og anden optagning d. 2. og 3. nov. Der er truffet aftale med Stubbekøbing Maskinværksted om opgaven. I år er der nye udfordringer, da kranføreren ikke kan løfte både ind over andre både. Derfor skal bådene op i bestemt rækkefølge jf. plan. Dette pga. ansvar og forsikringsforhold ved skade og lignende.

Medlemmerne har pligt til at møde i god tid og være klare med deres både. Ib samler optagningsholdet og får lagt planerne, der skal følges.

Det er et stort arbejde med placeringer af bådstativer og efterfølgende fjerne dem fra havnefronten, hvor trailere og autocampere skal være i sejlersæsonen. Derfor arbejdes der på at ejeren evt. selv skal tage del i dette, når Karsten R. flytter disse med maskine, så ejerne ved, hvor deres stativ og tilbehør er hele tiden.

b. Klipping af hække mellem vinterpladser:

Beskæringsholdet indkaldes v. tovholder og de planlægger arbejdet efter behov. Det undersøges om der findes en stor traktor/maskinklipper til de store hække.

c. Rengøring af toiletter og bad. Taimi sammen med Carsten N påtager sig den opgave og afløses ved ferie efter aftale af andre medarbejdere, der ikke er ude og sejle.

d. Klubhus beklædning: V. Jan, Klubhuset beklædning er nedbrudt og skal skiftes. Reserveret 3 paller Hardi plank hos Stark, hvor der er tilbud pt. og god rabat. Truffet beslutning om dette.

e. Røde/grønne skilte på broerne. V. Carsten N. har undersøgt markedet og de bedste og billigste er fra JM Skilte. Truffet beslutning om køb af disse.

f. El-standere på vinterplads 1, 2-øst og syd. v. Henrik. Der skaffes gravemaskine til kabelnedlægning. Entreprenør er tidligere forespurgt om kommer med tilbud. I samme moment udgraves miljøgården, hvor der skal lægges fliser. Karsten R. køber stål til de nye stativer og disse gøres klar.

g. Administrationssystem. v. Henrik, det nye Beas havneprogram er modtaget og data er ved at blive lagt ind, således administrationen bliver en klar forbedring.

h. Affaldssortering: v. Henrik: Der er problemer med affaldssorteringen ved spandene ved klubhuset. Folk har ingen disciplin, sorterer ikke og fylder alle spande med restaffald i mod de gældende regler.

Der sættes nu skilte op, at gæster og medlemmer skal tage deres affald til miljøgården ved slæbestedet. Vigtigt at medlemmer der er har brugt klubhuset til arrangement går til miljøgården.

i. Jim-sagen.

Der er retsmøde d. 21. okt. kl.9.30-15.30 i Nykøbing F. ret.

j. Cykelbroen.

Planerne er i øjeblikket hos høring hos Søfartsstyrelsen om den kan godkendes.

#### 3. Rundt om bordet.

a. Karsten P: Økonomien er ok og afventer den store udgift til uddybning.

b. Jan: I forbindelse med fg. havnefoged, så haft truffet 3 knægte, som blev formanet, da de havde åbnet de 3 vandhaner på A-broen. En franskmænd havde parkeret sin autocamper på Dæmningen og benyttet klubhuset, men mente ikke det var krav, at man skulle holde på de anviste pladser. Ønskede ikke at følge reglerne og forlod stedet. Episode med gæst, som blev vejledt, da forsøgte at tænde engangsgrill på A-træbroen.

c. Jørn: De gamle el-radiatorer hos fiskerne er udskiftet med varmepumpe med hjælp fra Carsten N.



Kalk og kridt farver vandet. Foto: Mads Emil Christensen.

Autoriseret el-firma tilsluttede og lavede service på varmepumpen i klubhuset samtidig.

Forespurgt vedr. BaneDanmarks svar på en forespørgsel vedr. det slam/segment der sås drive ved broen og Toreby Sejlklub. De har svaret til SIG de havde tilladelse til uddybning fjernet dette.

Bestyrelsen var inde på at BaneDanmark efterfølgende har lavet 38 borehuller, hvor der er puttet op til 70 m<sup>3</sup> i hvert hul. Hvor der er det slam/segment blevet af. Det må være det man har set i vandet i foråret og sommeren. Spørgsmålet er om det har forringet vores vanddybde mærkbart. Det kan således dreje som om i alt 2660 m<sup>3</sup> der er udledt. Flere sejlklubsmedlemmer klager over at vanddybde er lavt ved indsejlingen til klubben. Bestyrelsen tog det til efterretning.

d. Ib: Optagningslister lægges frem i klubhuset snarest og senest 14 dage før 1. optagning. Klubbens redningsveste er serviceret og klar til brug.

e. Tonny: Et tidligere medlem, der har sin båd stående på land er død og familien kontaktes med hensyn til det videre forløb.

f. Karsten R.: Et medlem har rettet henvendelse og klaget over svaleproblemer i år. Bestyrelsen undersøger muligheder for tiltag, men er opmærksom på at svalen er en fredet fugl. Medlemmer opfordres til at lave egne tiltag på deres både.

g. Carsten N: Grillaften, der var programsat i Sep. Er aflyst og der arbejdes på senere arrangement. Wifi opgraderes. Der er ansøgt om 2 redningsstiger hos Trygfonden. Der lægges fliser i Miljøgården, når der er udgravet.

h. Søren: Der er sprøjtet med for edderkopper på broerne og lamper rundt omkring.

#### 4. Næste møde:

Forslag mandag 30/9 – Forplejning: Henrik.

Referent: Jørn.

## TÅGEHORNET:

Der var en gang:

**SILD**



Arkivbilledet af Jon Hald, der lander sild i Toreby Sejlklub, lever næsten op til postkortet øverst.



## ”Kongelig Hofleverandør”

Fra 2030 afskaffes de kongelige leverandører, uden at Toreby Sejlklub nåede at få det officielle prædikat. Men vi har leveret . . .



Den 23. september 2013 blev Toreby Sejlklub i praksis ”Kongelig Hofleverandør”. Det skete, da Per Lund, under en audiens med tak for Fortjenstmedaljen, overrakte daværende kronprins Frederik klubbladet ”Dæmningen” med en bøn, at Kronprinsen ville give bladet videre til sin mor, hvilket kronprinsen lovede. Bladet indeholdt en artikel om Tage Mikkelsens redning af færgen Dronning Margrethe II, som Per mente, at Dronningen burde læse.



*Det manipulerede billede viser Dronningen, mens hun beundrer ”Dæmningen”.*

*Per med medaljer.*



## Per Lund fortæller:

”Jeg mødte op til audiensen kl. 09,45 d. 23/9 og ventede et par timer, før det blev min tur. I mellemtiden havde vi hørt, at Majestæten var på ferie i Frankrig, så det var Kronprins Frederik, der stod for audiensen. Så blev det min tur til at komme ind til Kronprinsen for at takke for medaljen og aflevere vores flotte klubblad, som Kronprinsen takkede mange gange for, og han lovede at aflevere bladet til Majestæten. Jeg inviterede derudover Regentparret til Toreby Sejlklub til en kop kaffe og til ved selvsyn at se de flotte lanterner”.

”Dæmningen” udkommer i marts, juli og oktober. Deadline for artikler, foto m.m., mindst 14 dage før udgivelsesdato. Send billeder og tekst til: toernqvist@c.dk Billeder: jpg-format. Tekst: Alle formater. Redaktør, Palle Tørnqvist, Hjelm Byvej 22, Hjelm, 4900 Sakskøbing. Tlf. 28 83 19 45. Layout: Palle Tørnqvist. Tryk: eurographic a/s.