



Dæmningen

Medlemsblad for Toreby Sejlklub
Nr. 2, juli 2020 - 40. årgang

BROKLAPPERNE REDDET:

Klapfest

AKTIVITETSKALENDER

2020		
Fredag, 4. september	17.30	Fælles grill-aften
Lørdag, 3. oktober	Fra 8.00	1. bådoptagning (1
Søndag, 4. oktober	Fra 8.00	1. bådoptagning (1
Lørdag, 24. oktober	Fra 8.00	2. bådoptagning (1
Søndag, 25. oktober	Fra 8.00	2. bådoptagning (1
Søndag, 25. oktober	14.00	Standernedhaling
Søndag, 25. oktober	18.30	Fælles spisning i klubhuset
Lørdag, 14. november	18.30	Afriggerfest (1
Fredag, 27. november	19.00	Bankospil

Ret til ændringer forbeholdes.

(1: Tilmelding.

For sejlere i Femern Bælt:

Danmark.

Østersøen. Femern Bælt. Rødbyhavn S.

Afmærket forbudsområde oprettes.

Detaljer 10. juni 2020, oprettes et forbudsområde afgrænset af en linje gennem position 1) - 4).

Området afmærkes som anført.

1) 54° 38,088'N - 011° 20,972'E gul stage med krydstopbetegnelse, FI(3)Y.10s

2) 54° 37,855'N - 011° 21,809'E gul stage med krydstopbetegnelse, FI(3)Y.10s

3) 54° 37,272'N - 011° 21,328'E gul stage med krydstopbetegnelse, FI(3)Y.10s

4) 54° 37,505'N - 011° 20,490'E gul stage med krydstopbetegnelse, FI(3)Y.10s



Vegvisir 2020 3. - 5. september

Sejlere fra hele EU med undtagelse af Portugal og dele af Sverige kan fra 27. juni deltage i årets store kapsejladser fra Nykøbing. 24. juni havde 121 både tilmeldt sig - mange fra Tyskland og enkelte fra Frankrig og Østrig - udover de talrige danske både.

Næste arrangement i Toreby Sejlklub bliver den fælles grillaften fredag den 4. september, som du kan se på kalenderen herover. Der er i slutningen af juni ikke noget, der tyder på, at dette første regulære gensyn for medlemmerne ikke kan gennemføres.

I hele Region Sjælland var seks personer indlagt med covid-19 symptomer 24. juni.

Arkivfoto: Hans Lund.



Grillen tændes 4. september



26. marts 2013
i Toreby Sejlklub.
Søsætningerne blev
det år udsat en uge
til 19. april som
følge af is og sne.
Arkivfoto.

ØNSKE OM EN EKSTRA TIDLIGERE SØSÆTNING:

Medlemmer kan selv hyre en vognmand

Bådene skal blot stå på land et sted, hvor kranen kan komme til

I bestyrelsen har vi modtaget et forslag om at indføre to søsætninger i stedet for den ene, som vi har haft de seneste mange år.

Ønsket begrundes bl.a. med, at vi de seneste par år i marts og april, har haft temperaturer, der gør det muligt at få båden klargjort og klar til søsætning i nogen tid inden den fælles søsætning.

Vi har fået oplyst, at ca. syv-otte medlemmer ønsker en tidligere søsætning, således at de kan søsættes ca. tre uger tidligere, end tilfældet er nu.

Vi har i bestyrelsen drøftet dette forslag, og vi er enige om, at vi bibeholder ordningen med at have én fælles søsætning.

Altså en søsætning, hvor det er klubben, der står for logistikken, hyre af kran med kranfører, flytning og omrokering af bådvogne og stativer og udfærdigelse af tidsplan for søsætning af den enkelte båd, og ikke mindst administrere det økonomiske i den forbindelse. Datoen for denne fastsættes af bestyrelsen, men der har været tradition for, at den fælles søsætning sker i tidsrummet fra ca. den 18. – 25. April.

Da påsken i 2021 falder tidligt, bliver den fælles søsætning til næste år weekenden den 17. og 18. april.

Det er selvfølgelig frivilligt, om man vil deltage i den fælles søsætning. Det er blot et tilbud, som klubben yder til medlemmerne.

Vi har intet imod, at medlemmer selv sørger for at få deres båd søsat. Man kunne eventuelt gå sammen nogle stykker og få en vognmand til at søsætte bådene, når man er klar til at få sin båd søsat.

Besked til Hans Lund

Det eneste, som vi i den forbindelse forlanger, er at de medlemmer, som selv vil sørge for søsætning i 2021, senest den 15. September meddeler dette til Hans Lund, således at de pågældende både kan blive placeret på land et sted, hvor de på et hvert tidspunkt kan hentes med en kran.

Det vil fortrinsvis blive på pladsen mod syd fra miljøstationen til fiskernes hus, der vil blive benyttet til disse både.

Såfremt man i efteråret har betalt for både optagning og søsætning, så får man selvfølgelig refunderet halvdelen af beløbet, såfremt man ikke gør brug af kranen, der benyttes til den fælles søsætning.

Jan Krastrup.

SEJLRENDEN SYD FOR FREDERIK IX's BRO:

"En god omgang livseliksir for krop og sjæl"

Af brofoged
Jørn Hansen.

Foto:
Palle Tørnqvist
og Folketinget.

Mens der blev debatteret om en fast bro, klapbro, tunnel, en hæve-sluse til skibe. dybdeforhold, sejlads kun for sjov og meget mere, vil jeg gerne som borger og bruger af Guldborgsund stort set hele mit liv, dele nogle af mine oplevelser med et indlæg,

Helt tilbage til 2004 har der været sået tvivl om dybdeforholdene syd for broen, med forskellige dybdeangivelser i årenes løb.

I 2019 har der været markeret en sten i sejlrunden, med en dybde på omkring 1,3 meter i officielle søkort.

Trods disse udfordrende dybdeforhold, valgte knapt 1800 skibe i 2019 at passerede gennem broen, samt et skøn på omkring 3000-4000 lystfartøjer, der ikke kræver broåbning, at aflægge Guldborgsunds blå korridor et besøg.

Det er blandt Danmarks smukkeste farvande, især den sydlige del er hel unik. Her bliver man mødt af et landskab med lavandede områder, hvor man flere steder oplever, at istiden har efterladt store sten og øer, som havørne til tider tager ophold på.

Ved øen Kalvø ligger "Den Hvide Mær", en meget stor sten som er på www.geus.dk liste over "Kæmpe sten i Danmark".

Det at fortage en opankring, med et fartøj på Guldborgsunds bredning mellem Frejlev skov, halvøen Skejten og øerne Kejlsø, Lilleø er helt specielt. Helt særligt bliver det, hvis vind og vejrforholdene er optimale med solskin. Så bør man bliver liggende for anker og tage en overnatning ombord på skuden. Fornøjelsen ved at se solens sidste gyldne stråler slå smut på bølgetoppene er bare skønt. Der er dog ikke tid til at ligge og snue hele natten, hvis man vil have endnu en dejlig oplevelse med i bagagen. Det er ud af køjen, inden dag gry. For der venter for mit egen vedkommende, en ny fantastisk og sanserig oplevelse. Når lyset bryder mørket, med solens opgang, hen over kirken i Væggerløse. Så vågner alt dyreliv og starten på en ny livsdag.

Øen Kejlsø, som er helt domineret af hvidtjørnetræer, bidrager på sin helt egen måde med livstegn. Fra slut maj står hvidtjørnen i fuldt flor, med sine smukke



hvide blomster. Blomsterne spreder deres karakteristiske duft overalt i luften, når solens stråler varmer dem op. Det er frihed og afslapning. En god omgang livseliksir for krop og sjæl.

For dem som ikke kender til Guldborgsunds Bredningen? Så kan en del af området ses på kunstmaleren Olaf Rudes to vidunderlige malerier, der hænger i folketings salen, med netop motiver fra halvøen Skejten, mod Guldborgsund samt Kejlsø og Frejlev skov i baggrunden.

De to malerier på bagvæggen – et på hver side af indgangen – er malet af Olaf Rude i 1954 – græssende køer under egetræer.

Maleriet gav anledning til et politisk sværdslag. Køerne var i første omgang alle rødbrune – og det fandt de jyske folketingsmedlemmer udemokratisk, for den rødbrune farve var kun karakteristisk for køerne i Østdanmark. Derfor malede Rude også sortbrogede køer, så hele Danmark kunne føle sig repræsenteret i malerierne.



Første sommersejlad

Tekst og foto:
Palle Tørnqvist.

**Sejlkлубben "Sundet" i Svane-
møllehavnen havde hver sommer
et togt med sejlerskolens elever.
Sejladsen fandt sted i sejlkлубbens
to åbne, gaffelriggede spidsgattere,
som de fleste kendte fra andet
års skolesejlad. Her er uddrag af
logbogen fra sommeren 1999:**

Mette trækker
"Nordvest" mod
Hven.



Vendinger

Hvis man ikke kan vende ved egen hjælp, er det en god ide at kaste en kvinde i vandet med en tovende og lade hende svømme hen foran båden og trække stævnen i den rigtige retning. Effektiviteten af dette gode sejleråd blev bevist på "Nordvest" mandag den 12. juli midt på eftermiddagen - og i øvrigt også midt i Øresund.

Vinden var ikke noget at tale om. Den var der slet ikke, så det talte vi ikke om for at holde humøret oppe. Men Bent Kuling, som vi kaldte ham, kunne ikke lade være med at tænde en hel masse Kings. Han holdt cigaretten op i luften forskellige steder for at se, om røgen valgte en bestemt retning. Det var videnskabelige og vanskelige forsøg, fordi den såkaldte signifikans - det vil sige en vis ensartethed i de forskellige måleresultater - ikke var særlig god. Røgen drev aldrig samme vej i to forskellige forsøg. Heraf kunne besætningen som Hr. Kulings kompetente assistenter jo hurtigt slutte, at det var forbundet med åbenbare problemer at bestemme vindretningen.

Mette, der er førsteårs elev og derfor ikke uden visioner, tilbød at springe i søen og vende "Nordvest", så vi havde stævnen lige mod Kirken i Kirkebakken. Så lå vi der. En gang i mellem måtte vi sende hende ud igen for at rette lidt op på kursen, og hun var også behjælpelig med et tage nogle kraftige svømmetag fremad for at ændre lidt på pejlemærkerne i land.

Mirakler

Nu var timen på dagen snart derhenne, hvor Vorherres frekvens normalt er indstillet på den indledende af mine daglige bønner. Så vi enedes om en heftig formulering vedrørende vindforholdene i Øresund, og da jeg kunne mærke, at Han sad deroppe og utålmodigt ventede på,

hvor forbindelsen blev af, sendte vi en bøn om bare en smule vind afsted. En smule bad vi - beskedne som vi er - og rygvind, fik Bent Kuling føjet til.

Kattepoterne viste sig snart på det solspejl vi lå i. Medvind. Sandelig. Og Mette fik et håndklæde og en kop kaffe med en sjat ældre Ballantine.

Som bekendt er beskedenhed en dyd men ikke altid praktisk. Efter nogle få timer med en svag vind agten ind og en magelig plat læns, var der ikke flere kræfter i eftermiddagsbønnen, og der var længe til det næste sendetidspunkt, så vi måtte klare os med håbet om mirakler..

"Der er Tekla - og Flemming", råbte Bent og pegede ud over det blanke vand. Et flot skib. Han stillede sig op i stævnen og viftede med en tovende. "Et internationalt sømandssignal", betroede han os. Ovre på "Sundet" stod Spire og signalerede på samme vis, og da hendes flammehøjde er noget betydeligere end Bents, drejede Flemming Knudsen over mod "Sundet". Og i konvoj med "Sundet" og "Nordvest" på slæb gled armadaen mod Hven og Kirkebakken, hvor Flemming drejede af og efterlod os med et opskud, som rakte lige til kajpladserne. Halvanden time tog sejladsen, der sparede os for mindst syv timers driven for umærkelige vinde.

Vandmændene

Sommertogt 99 blev et studie i vandmænd. I det grønne vand lå de i flokke og smilede til os med to og tre og fire runde brilleglas og kindsægget i smidig viften. Vi havde tid nok til at studere variationerne fra rælingen, og enkelte vandmænd blev efterhånden så fortrolige, at vi kunne tage dem op i hånden.

Vandmanden har ikke kærestesorger, røbede Charlotte. Når den kommer ind på lavt vand, forvandler den sig



fra hanvandmand til hunvandmand, og ud af "brilleglassene" kommer børnevandmændene, bittesmå, af de selvbefrugtede æg. Vandmanden svømmer ved sammentrækninger af dens ringformede muskulatur. Vi frygtede ofte, at det lykkedes en vandmand at overhale "Nordvest" i hendes fulde længde, men det skete ikke.

Svensk gastronomi

Sveriges mest markante bidrag til international gastronomi er knækbrødet, siges det. Det var derfor naturligt, at sommertogtets egen proviant måtte holde for, både den faste og flydende, når vi anløb svenske havne. Men det friske morgenbrød ville vi ikke undvære. Mange af sejlkлубbens medlemmer kender sikkert Lottas Kabyss i Kirkebakken, hvor den kvikke svenske bagerjomfru på få

En let og uøvet
hånd på roret.

Næsten havblik i
Øresund. på vej
mod Hven.





Gilleleje havn. Her blev der anrettet et gastronomisk måltid på havnemolens yderside efter en dramatisk indsejling mod bådebroen med vinden agten ind.

minutter tryller en præfabrikeret dej om til brød med sprød skorpe ved hjælp af mikrobølger. Indmaden er stort set smagsneutral med undtagelse af hendes velsmagende durrum-hvedebrød.

Da en lille ekspedition blev sendt i byen fra Höganäs' øde havn efter morgenbrød, standsede vi på torvet ved Bosse-bagare og købte hans standardsortiment i håbet om at denne Bosse skulle vise sig i besiddelse af lidt håndværkstalent. For at få lidt mere ud af forventningernes sjældne øjeblikke lod vi os også friste af Bosse-bagares "kaffe med påtår" - nej det er ikke det franske "avec", men en ekstra kop til samme pris. To kopper, brygget på bønner, beregnet til een.

Desværre havde vi ikke senere på dagen tid til at kigge ind hos Höganäs-bageren for at banke bagerfagets elementarlærdom ind i hans bolledej. Vi skulle nå Länstrafikens blåstribede bus til Mölle 12,56, fordi Bent

havde et sidste bud på svensk gastronomi - blåbærisen på havnekajen deroppe under Kullabergs klipper. Og blåbær-is kan de lave, disse mennesker. Og så skulle det om aftenen på restauranten i Ransvik vise sig, at den ene af dagens retter, laks med grønt, i det mindste levede op til Sveriges nylige EU-medlemskabs standarder for det fælleseuropæiske køkken. Svensk var den velsmagende ret næppe.

Dansk gastronomi

Med Eriks sublime spaghettagryde fra Kirkebakken i frisk erindring besluttede damerne på "Nordvest" at vise, hvad dansk gastronomi kunne byde på med råvarer fra Gillelejes butikker og fiskehandlere. "Cafe Havnemolen" blev etableret i læ af det lave plankeværk ved yderhavnen, hvortil vi dramatisk havde tumlet "Nordvest" ind efter sidelæns sejlads gennem indløbets stærke østgående

strøm. Pigerne havde købt ind til grillfest: Hvidvinsdampet friskfanget forel, bagte kartofler, varme hvidløgsbaguetter med persillesmør og hvidløgssmør samt "Edwin Lauterbachs vegetar-bouillabaisse" med rosenkål, løg, krydderurter, champignon, grøn salat, forårsløg, dild, citroner, paprika, salt og friskkværnet peber for nu at tage munden fuld. Dertil hvidvin og rødvin af tør italiensk type.

Tre grillblus mellem molens store sten blev tændt, efterhånden som retterne skulle over. Først til kartoflerne, der skulle have en time, derefter til "Lauterbachs vegetarbouillabaisse" og til sidst en gloende grill til de to hvidvinsdampede foreller i stanniøl. Fiskene var tilsat forårsløg, finthakkede løg og dild. Baguetterne fik plads på blussene lige før, vi kunne byde til "bords". Mere skal der ikke skrives om dette måltid.

Himmel og hav

For landkrabber og søndagssejlere i hurtige motorbåde er havet en vældig flade, der altid er blå og lige til at stikke tværs over i fuld fart i alle retninger. For noviceerne og de mere eller mindre befarne i sommertogtets gaffelriggere blev havet lige så varieret som det østjyske fjordlandskab i byger og sol.

Snart lå det mørkegrønt og blankt lige under os og hvidt og lyseblåt mod kimmingen med de tidvise flade dønninger som det eneste, der brød det store spejl. Andre gange mørkede det i gråblåt og sort, når vindstød krusede overfladen, og skibet gav sig og krængede let, og vi igen hørte det gode bovand boble foran. Men det kunne også være voldsomt og rejse sig skummende vredt mod en forreven himmel, der sendte vinden fejende hen over dets toppe. Eller give igen mod en tordenbygges tætte vandmasser og blive

hårdt, så regnen rejste sig af havet, som om det havde fået nok.

Mellem himmel og hav havde vi vinden, vi lærte at holde af og at respektere. Som regel var der enten for lidt eller for meget. Men var vinden lige tilpas på seks-otte sekundmeter, og vi strøg afsted med sol på et skrånende fordæk - eller vi havde den agten for tværs ned gennem det nattemørke Øresund og kunne se kystens lys flytte sig, da kunne selv Bent blive tavs, og der bredte sig en sjælden, velsignet ro over skibet.

Der var også tavshed efter de hurtige råb om at slække ud på alle sejl og lade stormen bestemme retningen, da en tordenbyge ramte os ud for Gilleleje med vindstød på over 16 sekundmeter under sorte skyer i tæt, grå regn. Det kogte. Det regnede og haglede. Det var ikke af denne verden. Det var, som om skibet var løftet op et ukendt sted, hvor himmel og



Thygo Brahes Stjerneborg på Hven.

Vor svenske gast, Nini, introducerede "vindcykling" som motion oven på en dag til søs.





Vi havde et lille telt med, som kunne rejses i havnene. Der var næppe sovepladser til alle i den åbne gaffelrigger "Nordvest".

Spire er svømmet over til "Nordvest" midt i Øresund for at få serveret en sjat Ballantine.



hav mødtes i kaotisk kamp. Lyn glimtede i skarpe smæld. Vandet fossede ned og blev igen slået tilbage af havet. "Nordvests" stævn pløjede sig gennem sydende skum for slækkede sejl, og Charlotte stod roligt ved pinden. Min eneste tanke var: Hvor længe vil det vare. Vil Kattegat nå at rejse sig for alvor, inden det er forbi" Og pludselig var alt ovre. Kogende vand og skum forvandlede sig til nådige, grå søer. Vinden lagde sig til magelig sejlads på bagbords halse agten for tværs. Vi fandt atter kursen mod Höganäs og serverede en varm kop dynd til Charlotte. Tak for indsatsen og for roen.

Hammerhajer

Allerede den første stille og idylliske sejlads i Øresund havde sine nervøse øjeblikke, da to skikkelser pludselig dukkede op i vandet ud for "Nordvests" ræling. "Hammerhajer!", skreg jeg vist nok lidt for højt. Og Birte var straks parat med bådshagen for at jage dyrene væk. Men Bent udviste ro og besindighed og rakte ud efter den gamle Ballantine. Uden at ryste på hænderne skænkede han to glas og rakte dem ud over vandspejlet. "Min hjemmelsmand på Steinars hold har s'gu ikke fortalt, at de kan beroliges med

whisky", tænke jeg. Men så opdagede jeg, at hallucinationen forandrede hammerhajerne til Eriks og Spires våde hoveder ude i vandet og turde ikke tænke videre over ligheden.

Men Hammerhajen slog til, da vi sejlede ud fra Höganäs med aftalt kurs på "Svinbådan" - det mærkelige fyr langt fra kysten. Vejret var så mageligt, at Birte turde tage rorpinden, da stødet kom. Det var som at sejle ind i et kolonihavehus. Hammerhajen må have fået et slemt skrub af "Nordvests" tunge køl, for der skete ikke mere. Bent, der har et nøgternt forhold til havets dyreliv, påstod at vi havde ramt en sten på havbunden, og han hævdede oven i købet, at den og andre sten var afmærket med krydser på søkortet. Hammerhajen vil sikkert komme efter ham for den påstand.

Kronborg om styrbord

Klokken var 11 morgen (sejlertid) i Helsingør Nordhavn, da "Sundet" og "Nordvest" var klar til at sejle. Vinden var svag fra syd, da vi stod ud af havnen og listede afsted på bidevind. Da vidste vi ikke, at vi skulle have Kronborg om styrbord de næste fem-seks timer. Efter fire dages kraftige vinde fra vest, var Østersøen fyldt med vand. Nu skulle vandet tilbage i Kattegat godt hjulpet af denne svage men stabile sydlige vind. Alt det vand mødte vi, da vi havde tænkt os sådan lige at stikke over færgeruterne mellem Helsingør og Helsingborg. Og vi skulle helst ikke ud i den nord-syd gående sejlrende for de store jernskibe, men det kom vi i "Nordvest". Vi kunne risikere, at den svenske kystvagt kom sejlen og trak skibet ud af svensk sejlrende mod en klækkelig bøde på nogle tusinde kroner som tak for assistancen. Der var en skærende kontrast mellem vores teoretiske beregninger af kurs og

kollisionsrisiko og den kendsgerning, at vi blot måtte sejle efter den svage vind og håbe på dens stabilitet og så ellers vende skuden, når der var risiko for at sænke en færge med mand og mus.

Først sejlede de allesammen frem og tilbage foran os. Så begyndte omsider nogle af færgerne at foretrække at krydse Øresund bag ved os undervejs mod Helsingborg. Scandlines fortsatte med at krydse foran, så vi undertiden kunne se hele smörgåsbordet og indkøbsvognene med guldbajere.

I timevis sejlede vi gennem meget vand, men over meget lidt havbund ude i dette underholdende farvand, indtil også Scandlines foretrak at sejle bag om - og vi igen fik fornøjelsen af at se Birte i cockpittets åbne del. Hun bryder sig ikke om færger med svenskere og guldbajere, men læste i stedet for tredje gang Berlingske Tidende fra fredag den 9. juli og en enkelt sektion af Politiken fra den 14. juli, som hun havde listet fra Nini og havde tørret på stenene i Höganäs. "Hvad et det for et stort, gult hus," spurgte hun og pegede mod land. "Det er Kronborg", sagde vi.

Racermågerne

Vi så ikke racermågerne, da de angreb, for det var bælgmørkt, og vi var blændede af lysene inde på Vedbæk Havn, som vi havde stirret mod en times tid natten mellem mandag og tirsdag den 20. juli. De slog naturligvis til, så snart Bent Kuling havde lagt sig for at hvile lidt, inden hans tørn kom.

Charlotte og jeg stod ved sejlene og rorpinden, da det begyndte at suse oppe omkring masten, mens vinden lagde sig helt. Så begyndte skibet at rotere. Rundt og rundt. Mågerne pressede snart på styrbords, snart på bagbords halse. Vi lyste

op på klubstanderen. Den hang slapt ned. Inde over Sjælland tændtes lynene i glimt. Var der ikke en vældig flok hvide fugle over os"

Så blæste en brise fra land, og vi begyndte at sejle. Lysene i Vedbæk sank agterud. Nattesynet kom igen. "Man kan da ikke lægge sig et øjeblik, før der går kaos i det", sagde Bent, da han rejste sig fra toften - lokket af bovandets vedholdende klukken og småsprøjt, der lover rigtig sejlads.

Men Bent Kuling fik også racermågerne at føle, da de endnu en gang sendte "Nordvest" på karusseltur, hvor vi til sidst blev så rundtossede, at vi tidligt tirsdag morgen - endnu før det blev helt lyst - styrede fortrøstningsfuldt mod lysene på Lynettens skorstene i den tro, at nogen havde sat røde lamper op på Svanemølleværket.

Sommertogtet gik fra Svanemøllehavnen til Kirkebakken på Hven. Herfra sejlede vi til Gilleleje, hvor vi lå over en dag, før turen fortsatte til Höganäs. En dag i land blev brugt til busudflugt til Mölle, hvorfra vi gik op på Kullen. Fra Höganäs sejlede vi til Helsingør. "Sundet" drog dagen efter til Nivå og overnattede, mens "Nordvest" sejlede direkte til Svanemøllehavnen natten igennem med ankomst 20. juli 4,30.



Tidlig morgen på Hven.

Morgenmad i Gilleleje.



Forslag til passage over og under broen

Lolland-Falsters Folketidende har fra starten af debatten om gennemsejlingen af Guldborg Sund dækket sagen intenst, grundigt og loyalt overfor parterne. Også på Facebook har debatten været livlig og sober. Blandt læserindlæg og forslag til passage af Frederik IX's Bro har det ikke skortet på fantasi og opfindsomhed hverken i bladet eller på Facebookgruppen om Frederik IX's Bro.

Vædige sluseanlæg er bragt på bane, hvor skibene sejler ind i et badekar, som løftes højt op til en tværgående "vandbro", der fører over vej og skinner til endnu et badekar, som båden sejler ind i, mens porten til "vandbroen" lukkes, og badekar og skib sænkes ned i højde med Guldborg Sund, så fritidssejlere uden højdeskræk kan sejle videre nord på eller syd på. En af forslagsstillerne har oven i købet tilbudt Bane-danmark og Femern Landanlæg, at han selv kan stå for projektets succesfulde gennemførelse.



Udsnit af skibshæveværket Scharnebeck.
Foto: Walter Rademacher/Wikipedia.

Humor har ikke manglet blandt forslagsstillerne. En svoren tilhænger af et hæve- og sænkearrangement mener ikke, at bilisterne er tjent med, at Frederik IX's Bro går op og spærre for trafikken, fordi en tilfældig matros har fået den idé, at han vil om på den anden side af broen. Den gamle redaktør har høfligt taget forslagsstilleren i skole under private former - uden held, og uden at venskabet har lidt skår. Der skal være plads til os alle.

Turistattraktioner

God plads i dybet har en anden forlagsstiller ønsket at bringe til veje, denne gang i form af en smal og ca. 20 meter dyb sluse under Frederik IX's foreslåede faste betonbro. Nu sænkes skibene ned i stedet for at blive hejst op. Langt ned. Så langt, at masten ikke rammer broen, når båden sejler under. På den anden side hejses båden herefter op igen i højde med den herskende vandstand.

Sluseprojekterne har det til fælles, at de tillader togtrafik og vejtrafik en helt fri og uhindret passage over de tre dele af den kommende bro. En ubetinget optimal løsning.

Hæve- og sænkeværkerne vil samtidig i al deres væld udgøre en turistattraktion, der sammen med den forventede stigning i sejlerturismen kan skæppe godt i kasseapparaterne rundt omkring.

For det sejlede folk vil oplevelsen højt oppe eller langt nede også blive uforglemmelig. Mange vil sikkert tage et par ture frem og tilbage for oplevelsens skyld.

Tre forhindringer syntes imidlertid på forhånd at tage livet af sluseprojekterne: For det første vil miljømyndighederne næppe tillade disse konstruktioner opført i et EU-Natura 2000 område, og for det andet vil værkernes kapacitet ikke kunne klare den gennemsnitlige trafik af sejlbåde, som den ser ud i dag, medmindre der sejles både nat og dag, og det kan ikke lade sig gøre, da Guldborg Sund ikke er fyrbelyst. Og endelig mangler vi at se et realistisk prisoverslag på de foreslåede sluser - oppe og nede.

PT.

”DET NYTTER IKKE MED NOGEN AF DE GAMLE HØNISSE UDEN MIG”

Katastrofen skete på hjemvejen

Coronaen har vi ikke mærket noget til, men alle forbudene har været slemme. Både min mor og far er i risikogrubben så det er nødvendigt med en vis isolation, næsten ingen besøg eller visit, kun en smule i haven. Det er jo nok gået ud over mine forældre, da jeg i lang tid ikke har set mine søskene eller mine nevøer og niecer. Nu går det heldigvis fremad igen. Mette har løsnet grebet lidt. Det var rigtig gode nyheder, for jeg har rund fødselsdag 4. oktober, så nu har familien ingen undskyldning, for ikke at møde op, og det glæder jeg mig til. I dag, 9. juni, var jeg med til at flytte ramslaget på plads sammen med Hans og Finn - min far var der også. Det var pragtfuldt at komme på søn igen, for der har altså været meget kedeligt hjemmearbejde, og det er ikke det samme. Jeg var også lige ovre at besøge Jytte og Mateo, en lille sød gut Ja

Bo var der naturligvis også. Corona har nu sluppet sit tag om grænsen, så far og mor kørte ned til Calle og nogle andre. Mor konkluderede, at det var for varmt i bilen for mig. Jeg blev igen efterladt alene hjemme. Katastrofen skete på hjemvejen: Min fars pas var udløbet, sagde betjenten. Jeg ved ikke hvordan de bar sig ad med at klare den uden min hjælp. Til alt held blev han ikke sat fast, så jeg er virkelig glad for at han kom hjem igen. Det kunne jo være gået grueligt galt. Så jeg har sagt til ham, at han skal lade være med den slags på egen hånd, og tage mig med, så jeg kan hjælpe i den slags sager. Med min mor var det ikke stort bedre. Hun glemte at betale i Fleggård og måtte overføre pengene hjemmefra. Så I kan jo nok se, at det nytter ikke med nogen af de gamle hønisser uden mig.
Kærlig hilsen Åge.



ÅGES
SPALTE

Broklappertur i barsk sommervej

Gert Wiik, der er gæstemedlem i Toreby Sejlklub, har indført broklapperturen, hvor man sejler gennem begge broer i Guldborg Sund. og eventuelt rundt om Lolland eller Falster. Turen under klapperne berettiger til at bære "broklappermærket", som ses til højre.

21. juni om eftermiddagen indledte Gert Wiik sin egen broklappertur de 60 sømil rundt om Falster.

Jeg startede fra Vikingen kl 13 og sejler nordpå. Guldborg-broklapperne forventes passeret kl 14.45 og derefter går turen forbi Stubbekøbing og derefter overnatning i Hesnæs. Jeg dropper nok

Michelin-morgenservering på Pomle Nakke og sejler direkte ned tik en let frokostantetning på en gourmet restaurant i Gedser og videre gennem Frederik d IXs broklap imorgen mandag kl 16..

Desværre måtte Gert Wiik sande, at omvejen ikke altid er lige behagelig: Gert Wiik 22. juni: Jeg gik i nødhavn kl 15.30 i Gedser. Skal have en forbedret fastgørelse af storsejlet til bommen. Vejret rundt om Gedser Rev var vildt og vind og bølger imod. Alt gik galt men jeg kom i havn. Fortsætter min broklappertur snarest måske imorgen.



Klapfest på Frederik IX's Bro



"Vi har bevaret gennemsejlingen af Guldborgsund, og den kamp vi har gjort for det, mødtes vi for at fejre", sagde koordinator Per Thomsen, til venstre i billedet til TV Øst. "Det var så stor en oplevelse, at man fik gåsehud".

Talsmand i SIG, Palle Tørnqvist, til højre, takkede i en kort tale en bred kreds for støtte i sagen om broklappen.

Foto: Flemming Keith Karlsen.

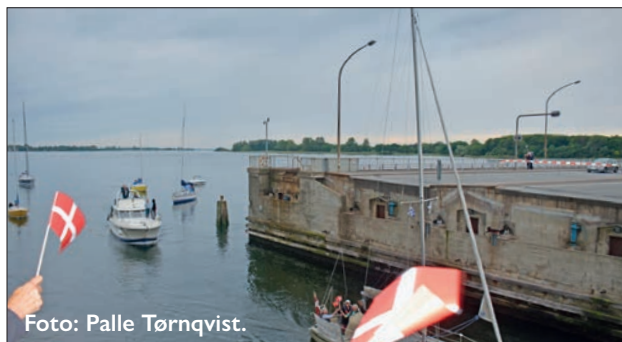


Foto: Palle Tørnqvist.



Foto: Flemming Keith Karlsen

Fra venstre: Koordinator, SIG, Per Thomsen, administrator Michael Birkholm Simonsen, talsmand, SIG, Palle Tørnqvist, konsulent Henrik Tang Kristensen, Dansk Sejlunion, kasserer Tonny Borre Larsen, Sakskøbing Bådelag, direktør Christian Lerche, Dansk Sejlunion.

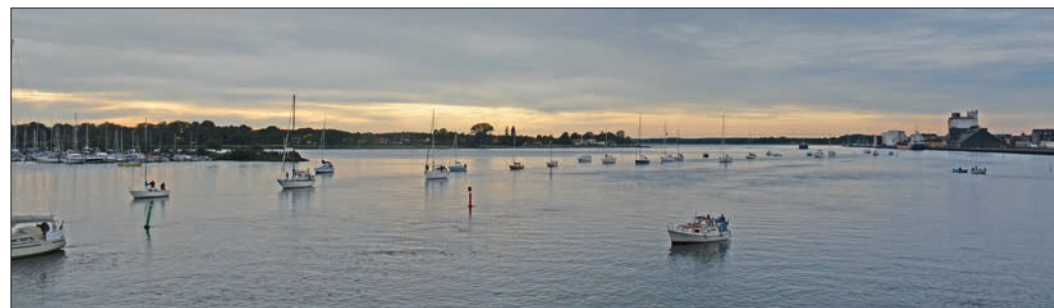
Midt på aftenen den 17. juni indløb meddelelsen fra TV Øst: Broklapperne på Frederik IX's Bro er reddet. Forligskredsen bag anlægsloven for Femern-forbindelsen havde med en enkelt nejstemme netop aftalt, at broen fortsat skal kunne åbne for gennemsejling – ikke så ofte som angivet i anlægsloven, men fire gange i dagtimerne i sejlernesæsonen mellem 1. april og 15. september.

Meddelelsen blev hurtigt spredt på Facebook-gruppen, "Frederik IX's Bro", og i al hast aftalte vi i arbejdsgruppen SIG, at det måtte fejres på broen den 18. juni. Per Thomsen fik hurtigt arrangeret en festlighed under "tårnet" på Frederik IX's Bro. Deltagerne blev inviteret, da vi ikke måtte samles flere end 50, og sejlerne blev opfordret til at sejle frem og tilbage under broen via flere brugere på Facebook.

En bevægende stund

Det blev en bevægende stund for de indbudte og for de sejlerne, som passerede broen fra syd og fra nord og tilbage igen, mens hornene tude på bro og både – og da broen var nede mellem åbningerne - fra et forbi kørende tog med vinkende lokomotivfører.

Sejlkлубbernes koordinator, Per Thomsen, havde sørget for champagne og godbidder, og talsmand Palle Tørnqvist holdt en kort tale med en hyldest til demokratiet og det gode kompromis – med to vindere.



Der var mange at sige tak til for redningen af broklapperne: "Et utal af borgere har givet udtryk for deres ærlige mening om klappen – både for og imod. Demokrati er blandt andet alles mulighed for at komme til orde. Tak til alle Jer, som har benyttet Jer af denne mulighed. I har vist, at demokratiet er i live og har det godt. Tak til Dansk Sejlunion, Danske Tursejlere og Foreningen af Lystbådehavne i Danmark for uvurderlig støtte. Tak til politikerne i forligskredsen og tak til Guldborgsunds folkevalgte for at inddrage vores synspunkter overfor Transportudvalget - og tak til alle sejlkлубber og sejlere, som har bragt nye synspunkter og faglig viden ind i debatten. Tak til Lennart Damsbo for afgørende rådgivning og til Jacob Pfeffer for inspiration til at gå i gang - og til Michael Birklund og Thomas Borberg

for at starte debatten på Facebook. Og sidst: Tak til vores lokale medier, TV Øst og især Folketidende, der med sober journalistik har formidlet debatten - og med tålmodighed og overbærenhed har trykt en vældig mængde af læserbreve", sagde Palle Tørnqvist.

Også tysk støtte

Også tyske sejlere har modtaget tak for støtte til klapbroen. Den nåede lige at blive leveret til Folketingets Transportudvalg før det afgørende møde i forligskredsen. Henning Schünemann havde spurgt SIG, hvad sejlerne i Rostock og Stralsund kunne gøre, for at forhindre en lukning. Dette spørgsmål nåede vi ikke at besvare, før afgørelsen var truffet. Men spørgsmålet i sig selv var jo en klar tilkendegivelse af holdningen blandt tyske sejlere.

PT.

Armadaen er på vej mod broen-

Foto:

Palle Tørnqvist

Brofoged Jørn

Hansen, forrest til venstre, havde to lige så begejstrede medarbejdere med ved klapfesten.

Foto: Flemming Keith Karlsen.



Forligspartiernes aftale fra 17. juni 2020

Regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti står bag aftalen om etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt og udbygningen af de danske landanlæg i tilslutning hertil.

Det følger af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, at der skal etableres en enkeltsporet jernbaneklapbro over Guldborg Sund. Der er i dag en klapbro over Guldborg Sund med en firesporet vejforbindelse og en enkeltsporet jernbane. Loven foreskriver, at der syd for og parallelt med den eksisterende jernbaneklapbro skal anlægges en klapbro med en enkeltsporet elektrificeret jernbane. Jernbanen på den eksisterende klapbro skal også elektrificeres. Parterne noterer sig, at det er vigtigt for turisterhvervet og fritidslivet i Guldborgsund Kommune, at der fortsat sikres mulighed for gennemsejling af Guldborg Sund og gennem broerne ved Nykøbing Falster.

Parterne er derfor enige om at fastholde, at der etableres en ny klapbro med en enkeltsporet

elektrificeret jernbane. Der er ikke planlagt særlig støjafskærmning på klapbroen, idet alle støjkrafter er overholdt. Parterne er opmærksomme på, at der er udfordringer forbundet med at etablere støjskærme på en klapbro. Parterne har anmodet Banedanmark om at undersøge mulighederne og omkostningerne forbundet med at etablere støjskærme på klapbroen. Parterne er opmærksomme på, at der med åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt vil ske en kraftig forøgelse af jernbanetrafikken via Nykøbing Falster, og jernbanestrækningen mellem København og Rødbyhavn bliver vigtig for den internationale togtrafik. Det gælder både for persontog og godstog. For at sikre den højest mulige driftssikkerhed for jernbanetrafikken mellem København og Tyskland via Femern Bælt har parterne derfor besluttet, at klapbroen holdes lukket i perioden fra 15. september til 1. april, og at antallet af daglige åbninger reduceres mest muligt. Parterne har på den baggrund anmodet Banedanmark om at fastlægge åbningsmønsteret, så klapbroen åbner op til 4 gange pr. døgn. Det vil dog være muligt ekstraordinært at ansøge om at få åbnet broen uden for de normale åbningstider.

DET MENER ORGANISATIONERNES FORMÆND:

”Sejlere vandt politisk sejr om retten til havet”

Formand for Dansk Sejlunion Line Markert ser den politiske afklaring som en kæmpe sejr for de lokale sejlklubber og for de danske sejlere: ”Vi har kæmpet denne vigtige sag for sejlklubberne og for alle sejlere. Danmark er en nation af søfarere, og det ville være helt uforståeligt, at et indre farvand skulle lukkes for gennemsejling.”

Hun bakkes op af forretningsfører i Danske Tursejlere Leif Nielsen: ”Det er ikke bare de lokale sejleres ret til at dyrke deres fritidsinteresse, som har

været i spil. Alle danske tursejlere elsker turene i de indre farvande. Deres ret til at sejle frit, kæmper vi tre organisationer sammen for.”

Jesper Højenvang, der er direktør i Foreningen af Lystbådehavne i Danmark runder af: ”Vi ved, at også udenlandske sejlere lægger vejen forbi de danske havne i sejlsæsonen. De skaber omsætning og arbejdspladser. Vi håber, kommunerne i området vil udnytte denne vigtige politiske afgørelse til at satse på at udbygge sejlerturismen.”



Foto: Karina Friis Tarp

JAN KROGH:

"Her hvor vi bor, er det knapt en diskussion værd at tale om tunnel"

"Den rigtige diskussion handler om bosætningsstrategien i Nykøbing som er et væsentligt element i grundlaget for at vores by fortsat kan være i fremdrift"

By & Landskabs skitse

Jeg er sejler fra Toreby Sejlklub og vil meget meget nødtigt afskæres for muligheden for at sejle sydpå.

Omvendt må jeg jo osse sige, at vores samfunds økonomi og udvikling står over min lyst til at kunne bevæge mig sydover på vandet.

Hele snakken om broen har efterhånden fået den drejning, at det kun er sejlernes behov, vi skal opfylde, selvom det jo kun er en lille del af diskussionen.

Den rigtige diskussion handler om bosætningsstrategien i Nykøbing, som er et væsentligt element i grundlaget for, at vores by fortsat kan være i fremdrift.

Jeg ved (fordi jeg har båd i Toreby Sejlklub), hvor meget det støjer, når toget kører over broen - en stille aften høres det meget tydeligt....men det høres osse tydeligt FØR toget når frem til den omdiskuterede broklap.

Toget i dag kører langsomt, og er meget mindre end de (af Banedanmark) oplyste kommende størrelser. Således, hvis oplysninger passer, vil vi altså se store, støjende, hyppige og meget lange tog, som kører meget hurtigere.

Jeg tør slet ikke forestille, mig hvordan det vil støje... uanset broklap og støjdæmpning. De teoretiske beregninger på støj viser ikke, at støjen fra togene bliver på samme niveau som det nuværende støjniveau - tværtimod - hverken med eller uden klap! Det vil lyde højere, i længere tid og meget, meget hyppigere. Prinsholmområdet, Sundby, dele af bymidten mod vandet og Slotsbryggen vil således få en meget støjende bro-nabo, som absolut ikke vil fremme bosætningen.

På samme måde vil visionære planer en evt. ø mellem Sundby og Nykøbing slet ikke være attraktive. Det har været sagt før i diskussionen: Ville dette overhovedet være til debat i Aalborg, Odense, Esbjerg eller København?

Jeg tror ikke på, at det i en større by kunne italesættes som en mulighed at forringe boligområder, kultur eller bosætningsværdier, andre steder end i "udkantsdanmark" - det virker helt utænkeligt. Her hvor vi bor, er det knapt en diskussion værd at tale om tunnel, den blev stort set skudt ned allerede i starten af offentliggørelsen af Banedanmarks fremstilling af problemerne med en støjende broklap.

Billige bolsjer?

I udkantsdanmark formuleres problemet som sejlere, der ikke længere kan hente billige bolsjer i Tyskland. Det er ikke værdigt - vi er meget bedre end det! Jeg vil virkelig håbe, at Banedanmarks lobbyister ikke er stærkere end de politiske stemmer på Christiansborg og de gode borgere omkring broen. Jeg vil håbe, at tiden vil vise, at et stærkt demokrati er dannet af de borgere, der bor i samfundet, og ikke af dygtige spindoktorer med særinteresser for enkeltsager. Således: Selvfølgelig skal der være en tunnel...det er jo Nykøbing, det handler om, og borgerne her er i den grad værd at tage alvorlig!

Venlig hilsen.

Jan Krogh.

Omsider vil søkortet vise 2,1 meter vand i hele sejlrenden syd for Frederik IX's Bro

Geodatastyrelsen undskylder overfor SIG en alt for dårlig kommunikation og sagsbehandling gennem mange år

Søkortet over Guldborg Sunds sydlige rende bliver retvisende med 2,1 meter vand hele vejen. Det har Geodatastyrelsen telefonisk lovet koordinator Per Thomsen, SIG.

26. juni har Geodatastyrelsen udsendt en søkortrettelse for udsnittet mellem Strandby og Hasselø, som i den seneste rettelse fra 2016 indeholder en sten ved sejlrenden og en brudt 2-meter linie. SIG påpegede dette problem i november 2019, efter at søkort og dybder har været misvisende i en årrække. I januar 2020 foretog et opmålingsskib målinger i området. Dem søgte Per Thomsen aktindsigt i efter en skriftlig rykker fra SIG til Geodatastyrelsen med kopi af klimaminister Dan Jørgensens svar til folketingsmedlem René Christensen, hvori statens forpligtelser i Guldborgsund var præciseret.

Jes Carstens gav i telefonen en uforbeholden undskyldning for alt for dårlig kommunikation.

"Styrelsen lagde sig fladt ned i forhold til den behandling, interessenterne har

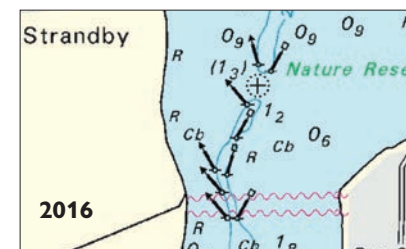
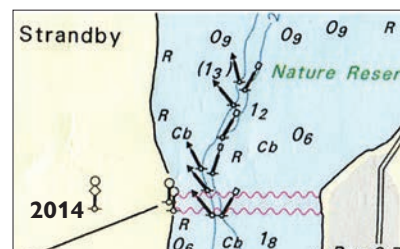
fået og af sagen som helhed", oplyser Per Thomsen, der samtidig fik løfte om et snarligt møde i Korsør, hvor Geodatastyrelsen, Søfartsstyrelsen og Kystdirektoratet vil give repræsentanter fra SIG en forklaring og besvare eventuelle spørgsmål.

Mærker er flyttet

Stenen midt i renden ligger der stadig. Jes Carstens oplyste, at afmærkningerne rettes, så stenen ligger "på den rigtige side", altså uden for den afmærkede rende. Når Sejlklubberne i Guldborgsund Kommune har fået vished for, at søkortet er rettet, og renden lever op til statens forpligtelser, underretter vi sejlklubber og havne i Tyskland.

Dermed kan sejl sæsonen 2021 blive den første sæson i mange år, hvor især tyske sejlere kan benytte den smukke genvej mellem Østersøen og Smålandsfarvandet uden frygt for at gå på grund, - og hvis det alligevel sker, trods godt sømandsskab, i forvisning om, at forsikringen dækker eventuelle skader.

PT



Uddrag af SIG's brev

Svaret er en klar bekræftelse på, at sejløbet skal være mindst 2,1 meter dybt, og at der skal uddybes/flyttes mærker, hvis det ikke er tilfældet. Der nævnes dog ikke noget om søkortrettelsen fra 2016, hvor 2-meter linjen er brudt, og en dybde og en sten er angivet til 1,3 m. mellem Strandby og Hasselø. Derfor anmoder vi om svar på, om en del af opmålingerne fra ultimo januar, er tilstrækkeligt valide til, at en ny søkortrettelse kan udsendes med den foreskrevne dybde på 2,1 m i søkortet.



Ros til holdet bag søsætningerne

Foto: Jan Krastrup

REFERAT

Bestyrelsesmøde i TS 4.6.2020

1. Godkendelse af referat.

Referat godkendt.

2. Nyt fra formanden.

Søsætningerne 25. og 26. april forløb fint under de givne omstændigheder som følge af Corona-epidemien.

Bomnøglesalget forløber fint efter tilslutning af computer, der gør det muligt for Henrik at administrere systemet via Internettet, således at han ikke skal være fysisk til stede i klubhuset.

Vi afventer mulighed for Sankt Hans arrangementet. Indtil nu må man samles op til 50 personer. Det er færre, end vi kan forvente Sankt Hans aften.

Vi har haft enkelte gæstesejlere – et lille fald i antallet i forhold til normalt.

Der er brug for et P-forbudt-skilt ved bommen. Karsten R. bestiller et PVC-skilt hos Johnny.

Udvidelsen af terrassen mod syd er udsat til efteråret. Belægningen på udrustningskajen afventer nedramning

af de sidste stålpele. Ramslaget flyttes af hensyn til fiskerne. Overvågningsudstyret er monteret.

Tilgang af nye medlemmer har betydet en omfattende rokering af bådene, så alle fik en plads. Nu er alt udsolgt.

Flere og flere gæster har ikke rede penge. Jan og Karsten P. undersøger muligheden for betaling med Mobile Pay direkte til klubbens konto.

3. Nyt fra kassereren (Karsten Pagh).

Økonomi: God. Enkelte er i restance blandt vore 112 registrerede aktive medlemmer. Banken ønsker legitimation fra bestyrelsesmedlemmerne. Kørekort og sygesikringskort blev fotograferet til formålet.

4. Nyt fra øvrige bestyrelsesmedlemmer.

Karsten R: To sprøjter er anskaffet. Der er oprettet en konto hos Danish Agro til indkøb af sprøjtemidler. Redningsstigerne er sat op. Vandhanerne kontrolleres. Mastekranen kan ikke spændes tiltrækkelig



fast. Tonny oplyste, at bremsen ordnes forud for bådoptagningerne.

Palle: Klubbladet forventes udsendt i juli med deadline omkring Sankt Hans. Hovedtemaet bliver forligspartiernes holdning til Frederik IX's Bro. Folketinget går, efter det oplyste, på ferie 1. juli, og afgørelsen ventes inden da. Kommunen og Dansk Sejlunion har foretræde for Transportudvalget midt i juni. SIG, Sejlklubberne i Guldborgsund Kommune, overvejer op til afgørelsen at sende en henvendelse til Transportudvalget med kritik af Sund & Bælts misvisende oplysninger i beslutningsgrundlaget om den lokale modstand mod at svejse broen fast.

Henrik: Videoovervågningen virker og kører godt. Vores netforbindelse er for langsom. Det arbejdes der videre med. Tre nye lygtepæle ned mod fiskerne er afmærket. Vi får fremstillet en oversigt over nedgravede kabler.

Jørn: Vil annoncere sikkerheds-app's på Facebook. En ny skræmmefugl anskaffes og sættes op på C-broen. Redningskransene kontrolleres.

Tonny: Resterende stålpele rammes ned, når bådene er på land. Brohammeren på udrustningskajen fornyes før asfalteringen. Som nævnt forstærkes bremsen på mastekranen.

Hans: Jan og Hans gennemgår ordensreglementet med henblik på "modernisering". Problemet med enkelte besøgendes efterladte affald og høj musik blev drøftet. Karsten R. vil bestille et skilt, "Privat sejlklub" hos Johnny, så vi kan henvise til det, når affald eller musik påtales. Bestyrelsen drøftede en kæde på affaldsstativerne, så større ting ikke kan anbringes. Alt skibsaffald henvises til miljøstationen.

5. Eventuelt.

Næste møde: 2. juli klokken 19.00. Trakteмент: Tonny. Referat: Palle.

Få tilskuere og god afstand ved standerhejsningen 18. april.

Foto: Jan Krastrup.

Video-overvågning installeres.



"Frøns" gøres parat til søsætning.



TØJ | ekspert

Th. Rasmussen

Langgade 6-8 • 4800 Nykøbing F.
www.tojeksperten.dk • Tlf.: 72 34 90 71

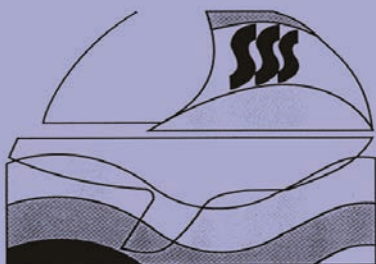
Alle sejl sættes til når....

... 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



Marius Mortensens Eftf. A/S
Vinhandler
Martin Iversen
Frisegade 2 - 4 • 4800 Nykøbing F.
Born 1865 and still smoking strong



DIN *lokale* TRÆLASTHANDEL

**Besøg vores store pejse- og brændeovns-
afdeling samt vores fliseudstilling**

XL BYG C. AARSLEW-JENSEN

Gaabensevej 44 • 4800 Nykøbing F.
Tlf. 5485 3111 • Fax 5482 2023
aarslew@aarslew.dk • www.aarslew.dk