



Toreby Sejlklub
1966 - 2016

50 ÅR
PÅ EGNE BEN

Toreby Sejlklub

Dæmningen 2, Sundby L
4800 Nykøbing F.
Tlf. 54 85 78 01



post@toreby-sejlklub.dk www.toreby-sejlklub.dk

Udgivet i anledning af Toreby Sejlklubs

50 års jubilæum 29. marts 2016.

Tekst og layout: Palle Tørnqvist.

I redaktionen: Hans Lund.

Print: Eurografic A/S

ISBN

Eftertryk tilladt med angivelse af kilde.

Forsidefoto:

John Holstebro og Tonny Cranø gør ram-
slaget parat til bygningen af A-broen.

Fotograf: Arne Reitz-Hansen 2013.

Toreby Sejlklub 50 år på egne ben





Foto:
Jim Hansen.

Toreby Sejlklubs historie er mange fortællinger, lige så mange, som de, der har oplevet klubben i kortere eller længere tid, for nogles vedkommende gennem alle de 50 år. Denne fortælling om sejlklubbens historie er den, som dukker frem af skiftende bestyrelses beretninger, sekretærernes mødereferater og arkiverede breve, tegninger, fotografier og andre papirer, som nogen heldigvis har fundet det værd at gemme på.

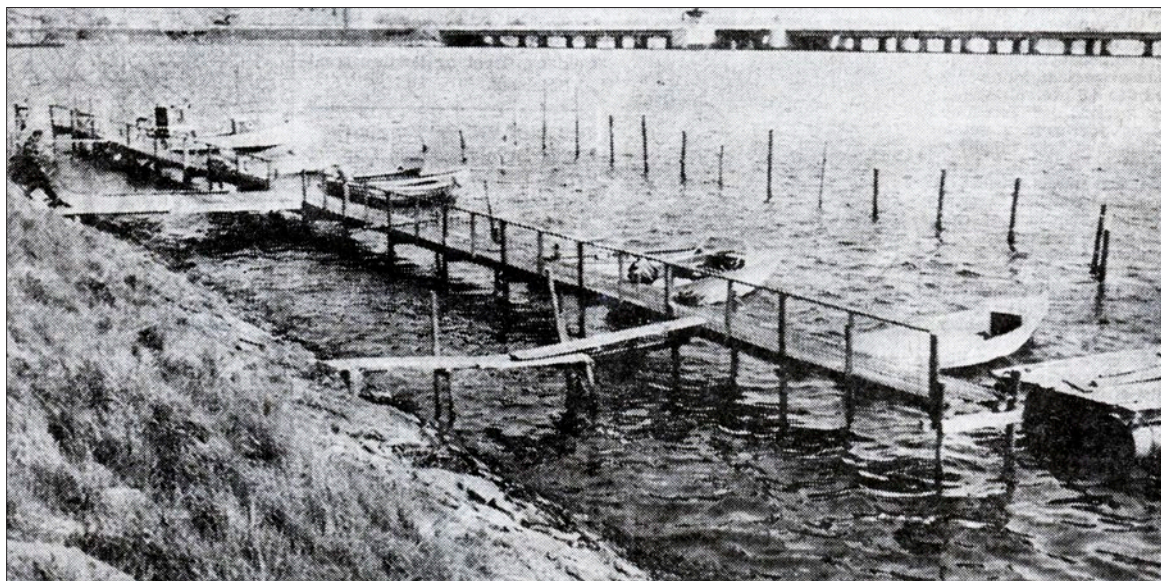
De fleste medlemmers hovedinteresse ligger nok ude på vandet, på togter langt væk eller på fiskeri i det nærmeste vand, hvor garnene er sat. Men det er på land, at forudsætningerne for fritidslivet til søs bliver skabt. Derfor foregår denne fortælling mest inde på det tørre, hvor folk har arbejdet med at bygge havnen, vinterpladserne og bygningerne og lagt elektricitet og vand ind, hvor der var brug for det. Planerne for det hele er sikkert for det meste udtænkt på landjorden og forhandlet til brugbare resultater her, med medlemmerne og med myndighederne.

Visioner og målsætninger blev ikke altid opfyldt. De rammer, som medlemmerne fik skabt, var det muliges kunst under den gældende forudsætning, at alle kunne være med. Resultaterne af det frivillige arbejde, i og uden for bestyrelserne, kan enhver konstatere, hvadenten man kommer som gæst i havnen, på en vinterplads eller pæleplads, eller er sejlet hjemad fra sommerens oplevelser til søs og nu sætter fortøjningerne, trygt og hjemmevant i Toreby Sejlklub.

Palle Tørnqvist, marts 2016.



Det tog over et år at få fast grund under fødderne



Avisbillede af Toreby Sejlklubs første, midlertidige bådebro.



Vejbroen fra før 1963, set mod Lolland med Toreby Sejlklubs "vand" til venstre.

Stiftende Generalforsamling
Afholdtes på Toreby Forsamlingsgård
Onsdag den 29. Marts 1966.
Efter et orienterende møde den 22. Marts
samme sted, hvor der var fremmødte 14 in-
teresserede, samt Formanden for Lergravens
Sejlkлуб Christian Schöneck, som gav supplerende oplysninger,
også Porsen var repræsenteret.
Ved Generalforsamlingen var fremmødte
16 interesserede, hvor Porsen Porsen Hansen
ledt velkommen, hvorefter Hr. Schöneck
blev valgt til Dirigent. Schöneck oplæsede
forslag til Lov, som blev vedtaget med nogle
ændringer. Det besluttes at indkalde Generalforsamlingen

Toreby Sejlklub. "Stiftende Generalforsamling afholdtes på Toreby Forsamlingsgård Onsdag den 29. Marts 1966". Med Aage Sabros korrekte skråskrift er dagen prentet ind i Toreby Sejlklubs første protokol og dermed i klubbens nu 50-årige historie.

Forinden denne stiftende generalforsamling, hvor 16 interesserede var mødt op, havde kredsen af bådejere i Sundby, Øster Toreby, Toreby og Nagelsti ugen før holdt et orienterende møde, hvor også formanden for Lergravens Sejlklub, Christian Schöneck, var til stede.

Formålet var klart nok: Bådejerne på Lollands-siden, som var henvist til tilfældige pælepladser langs Guldborgsund, ønskede bedre og sikrere fortøjningsmuligheder ligesom hos Falster-sidens eksisterende sejlklubber og bådelaug nord og syd for den kun tre år gamle Frederik Den Niendes Bro.

Christian Schöneck var den stiftende generalforsamlings dirigent. Han læste et udkast til vedtægter op. Det blev rettet på nogle punkter, og så var Toreby Sejlklub en realitet – med 12 aktive og tre passive medlemmer. Kontingentet blev 20 kroner årligt for aktive og 10 kroner årligt for passive medlemmer. Bestyrelsen blev valgt: Børge Sørensen, Aage Sabro, Jens Aage Hansen, Børge Halvorsen, Vagn Jensen og Thorvald Nielsen, med Villy Jensen og Hans Chr. Hansen som suppleanter og Erik Hansen og Svend Aage Knudsen som revisorer.

**Den første
bestyrelse**

Ting tog tid i 1966

Børge Halvorsen blev Toreby Sejlklubs første formand. Til næstformand valgte bestyrelsen Børge Sørensen, mens Aage Sabro påtog sin opgaven som både kasserer og sekretær. Alt dette skete indendørs i Toreby Forsamlingsgård. Ude i den virkelige verden var klubben hjemløs. Men Toreby Sejlklubs stiftere havde en plan.

Aage Sabro havde lånt et udkast til en bådhavn ved den gamle jernbanedæmning af Toreby Kommune. Det blev drøftet på den stiftende generalforsamling. Dæmningen var blevet overflødig med Fugleflugtslinien fra 1963. Skinnerne var væk, men den gamle svingbro stod endnu i foråret 1966 og rustede på sine solide jernpillere. Vandet mellem den gamle og den nye jernbanedæmning var et ideelt sted for en bådhavn og en sejlklub.

Bestyrelsen ønskede i første omgang at få klarhed over, hvordan man kunne leje dæmningen og om mulighederne for at kunne komme til og fra badepladserne langs den. "Vi mente at kunne konstatere, at den (dæmningen) tilhører DSB", skrev Sabro i referatet. Men Sejlklubben ville "angribe" problemet ad den kommandovej, man fandt mest korrekt. Den gik via Toreby Kommune, og kommuneingeniør Anker Sørensen blev bedt om et møde. Her kunne Anker Sørensen dog ikke med sikkerhed fortælle, hvem der ejede jernbanedæmningen med vraget af broen længst ude. Men Sørensen havde den 25. april 1966 et ærinde i DSB's hovedkvarter i Sølvgade i København. Han skulle mødes med overingeniør K. Guldstad. Ingeniør Anker Sørensen lovede at tale indgående med Guldstad om Toreby Sejlklubs sag.

En uge senere mødtes Aage Sabro og kommuneingeniør Sørensen, som kunne fortælle, at afdelingsingeniør Guldstad ikke med bestemthed kunne sige, hvem dæmningen tilhørte men lovede at sætte H. V. Petersen i gang med at finde ud af det. Adam Bach (sognerådsformand, Toreby Kommune) var ifølge Sabro af den opfattelse, at dæmningen efter aftale skulle overdrages kommunen, men han kunne ikke finde sagen frem lige i øjeblikket. Måske kunne ingeniør Otterstrøm, Vandbygningsvæsenet, gøre noget for den nye klub.

Aage Sabro og Jens Aage Hansen mødtes flere gange vedrørende dæmningen i løbet af forsommeren 1966, og den 15. juni blev det, via sognerådsformand Adam Bach, opklaret, at dæmningen tilhører DSB og har været tilbudt kommunen til overtagelse, når broen var pillet ned. For Toreby Sejlklub lignede det tomgang hen over sommeren, indtil Hansen 5. august erfarede, at dæmningen skulle bruges af et cementstøberi. Nu var



det alvor: "Formanden undersøger sagen på kommunekontoret", står der i protokollen, og afsnittet er underskrevet af bestyrelsen.

Ude i offentligheden kendte man udmærket til Toreby Sejlklubs stiftelse og de første planer om en lystbådhavn på Lollandssiden. I 1966 udkom der tre dagblade i Nykøbing: Lolland-Falsters Folketidende med det største oplag, fulgt af Ny Dag, og Lolland-Falsters Venstreblad med færrest læsere. Alle tre aviser omtalte den stiftende generalforsamling og planerne om en lystbådhavn ved den gamle jernbanedæmning.

Dæmningen og den gamle jernbanebro udgjorde en kabale, som skulle gå op, før Toreby Sejlklub kunne få "fast grund under fødderne". DSB havde ikke penge til at få broen fjernet. Der eksisterede el-kabler langs bro og dæmning, som forhindrede arbejdet. Toreby Kommune kunne ikke overtage dæmningen, før broen var væk.

En udtalelse i Lolland-Falsters Folketidende af borgmester Reinholdt Jørgensen fik Toreby Sejlklubs formand, Børge Halvorsen helt af ud busken: "Toreby skal nok få egen lystbådhavn, men det bliver, når der er foretaget en sammenlægning mellem Nykøbing og Toreby kommune", citeres Nykøbing-borgmesteren for at sige. "Hr. Borgmester" er overskriften i det læserbrev, som Børge Halvorsen fik optaget i Folketidende 17. september 1966: "Vi behøver ikke at "få" noget! Vi skal nok klare vore egne affærer! . . . bygge vores egen lystbådhavn! . . . og forresten har vi ikke "kvaler" med at få etableret vores lystbådhavn, det går endda strygende med velvilje fra Toreby kommunes side – og ganske uden sammenlægning", skrev Børge Halvorsen blandt andet.

*Gammelt
fotografi af
jernbane-
broen, der
stod som en
spøgelsesbro
gennem
flere år*

**Op i det
røde felt**

Velviljen fra Toreby Kommune var godt nok til stede, men "strygende" gik det ikke i det næste års tid. Kommuneingeniør Anker Sørensen havde rådet Toreby Sejlklub til selv at leje dæmningen, når kommunen var afskåret fra det som følge af den gamle bro og el-kablernes tilstedeværelse. Han og sognerådsformand Adam Bach var inviteret til den første ordinære generalforsamling allerede efter et halvt års eksistens, den 27. oktober 1966. Her drøftedes en ophalerbedding samt problemerne med at få fjernet DSB's gamle stålbro - "uden resultat".

Først til bestyrelsesmødet 2. februar 1967 kunne kommuneingeniør Anker Sørensen oplyse, at Toreby Sejlklub kunne indgå en lejekontrakt med DSB om at leje dæmningen for 500 kroner om året. "Den samlede bestyrelse gik ind på dette lejemål minus kassereren, der fremhævede den stramme økonomi. Vi havde ganske enkelt ikke pengene. Han mente, at benzin-pengene kunne bøde på dette forhold". På den baggrund bad en enig

Toreby skal nok faa egen lystbaadehavn

Naar Toreby og Nykøbing kommune sammenlægges

Medens Toreby kommune har kvaler med at faa etableret sin ønskede lystbaade-havn i forbindelse med den gamle jernbandedæmning, synes Nykøbing kommune at have helt sine egne planer om det spørgsmaal:

— **Toreby skal nok faa sin egen lystbaade-havn, men det bliver, naar der er foretaget en kommunesammenlægning mellem Nykøbing og Toreby kommune.**

Denne udtalelse kommer fra borgmester Reinh. Jørgensen, der sammen med det øvrige havneudvalg for Nykøbing for tiden er i Svendborg, hvor Sammenslutningen af Danske Havne holder ordinært delegeretmøde i dag. — Paa

mødet vil borgmester Willy Sørensen, Vejle, aflægge beretning og komme ind paa spørgsmaalet om en ændret kontingentform til sammenslutningen. En af de ting som har størst interesse for havneudvalget fra Nykøbing er spørgsmaalet om en afgift for ikke hjemmehørende lystfartøjer, der anløber havn. Borgmester Rinhold Jørgensen har ikke nogle bestemte spørgsmaal at fremføre i denne forbindelse, men havneudvalget vil behandle sagen paa et internt møde, naar det kommer hjem. —ja



Rubrikken fortsættes næste side

bestyrelse kommuneingeniør Anker Sørensen om at anmode DSB om en lejekontrakt.

På det følgende bestyrelsesmøde 14. marts burde kontrakten med DSB om leje af dæmningen således blot være en formalitet. Men der skete ting bag kulisserne i Toreby Sejlklub. "Hele bestyrelsen var mødt" skrev Aage Sabro, "men formanden glimrede ved sin fraværen". "Det store spørgsmål var kontrakten fra DSB. Denne kontrakt burde være sendt retur, ikke forkastet, men vor kære formand havde syltet den i en måned". Adskillige andre havde også fået kolde fødder – og ikke uden grund, tilføjede Sabro. Nu besluttede bestyrelsen at tage en samtale med sognerådsformand Adam Back angående el-kablerne i dæmningen. Her lå hunden tydeligvis begravet. Hvordan fik man dem fjernet?

Men på generalforsamlingen den 11. maj 1967 var fødderne blevet kolde i Toreby Sejlklub af andre årsager end kablerne i dæmningen. Andre viste nemlig også interesse for området. Og den nyvalgte unge kasserer, Kurt Christensen, stillede med et konkret forslag om en pontonbro. Debatten blev livlig, som der stod i referatet, og på det følgende bestyrelsesmøde, hvor kommuneingeniør Anker Sørensen atter var inviteret, anbefalede han, at klubben endnu en gang fik tilsendt en lejekontrakt fra DSB. Den ankom, og denne gang blev kontrakten skrevet under. Nu kunne de helt konkrete planer for opbygningen af Toreby Sejlklub tage sin begyndelse.

"Bådene den gang var små. Fiskejoller og speedbåde på op til 12 fod", husker Kurt Christensen i dag. "Vi lagde bådene ude langs jernbandedæmningen og havde af og til besvær med de folk, som havde både inde ved dæmningens fod, fordi vi ganske enkelt ikke kunne komme forbi deres biler på den smalle kørevej".



ORDET FRIT

Hr. Borgmester ...

Refererende til borgmester Reinh. Jørgensens udtalelse til Folketidende, vil undertegnede gerne spørge borgmesteren, om der ikke foreligger en misforståelse.

— »Toreby skal nok faa sin egen lystbaadehavn, men først naar der er foretaget en sammenlægning af Nykøbing og Toreby kommune«, mener han!... Det er her, man urer lidt. — »Toreby skal nok faa...«. »Skal faa...«. Vi behøves ikke at »faa« noget! Vi skal nok klare vore egne affærer! ... bygge vores egen lystbaadehavn! ... og forresten har vi ikke »kvaler« ved at faa etableret vores lystbaadehavn, det gaar endda strygende med velvilje fra Toreby kommunes side — og ganske uden sammenlægning!

Hr. borgmester, det var kært af dem at tænke paa os, at udbassurere for al folket, hvor rare man Nykøbing vil være mod Toreby, naar kommunerne bliver lagt sammen, med en generøs gestus skænke os en lystbaadehavn! ... dog, en ting forstaar man ikke — hvad ar borgmesteren i Nykøbing med Toreby Sejlklub at skaffe?! Med tak for optagelsen.

Børge Halvorsen,
formand for Toreby Sejlklub.

Nye vilkår i Nykøbing F. storkommune

Toreby Sejlklubs fremtid var usikker i foråret 1967. Ganske vist havde klubben på et hængende hår fået kontrakt med DSB om leje af den lange, høje jernbanedæmning, men prisen var høj for en klub på 20 medlemmer, der hver betalte 20 kroner i årligt kontingent.

Bestyrelsen, som nu bestod af formanden Børge Halvorsen, kasserer Kurt Christensen og medlemmerne Tage Petersen, Alf. Jørgensen, Thorvald Nielsen og Robert Hansen, mødtes ude på den øde dæmning for at undersøge, hvor og hvordan man kunne anbringe to vigtige forudsætninger for en sejlklub: En ophalerbedding og en bådebro. Senere på sommeren 1967 kørte bestyrelsen til Ore for at se på en bro, bygget på betonpiller. Den så velegnet ud, men atter satte økonomien en stopper for et godt projekt. Der var i høj grad brug for fantasi, opfindsomhed og gode kontakter for at skabe de rette omgivelser for den lille klub. Udrangerede roevogne, gamle el-master og tomme tønder indgik i en skitse til en 50 meter lang og to meter bred bro, som bestyrelsen sendte til Toreby Kommune. En måned senere var skitsen sendt retur med besked fra kommunen, at DSB først skulle godkende tegningerne. Så satte bestyrelsen sagen om en fast bådebro i bero og vedtog at købe otte udrangerede roevogne og 60 el-master til en midlertidig bro.

Generalforsamlingerne fandt stadig sted hvert halve år, således også den 12. oktober 1967, der røbede en sejlklub i krise: 10 medlemmer var mødt. I formandens fravær læste Robert Hansen beretningen op for de forsamlede. Den blev godkendt tillige med et forslag om, at formanden vælges af bestyrelsen.

Ganske langsomt begyndte de mere maritime emner at dukke op blandt jolle- og motorbådssejlerne ved jernbanedæmningen. Navigationskurser. Søvejsregler. Besøg på en bådudstilling. Forsikringsspørgsmål. Stadigvæk var det Christian Schönbeck fra Lergraven, som inspirerede og gav råd, suppleret af Villy Nielsen. Vinteren gik. Der kom en bom op på dæmningen. Priserne på vindfældet tømmer efter den voldsomme storm i efteråret



Statsbanernes togsignal står endnu på rødt på dæmningen over den midlertidige bådebro. Avisudklip fra Lolland-Falsters Folketidende 6. maj 1968.

1967 blev undersøgt. El-masterne blev solgt og kørt væk med en bøde for ulovlig transport til følge. Og uanset de usikre forhold omkring leje af dæmningen og den forestående kommunesammenlægning af Toreby og Nykøbing, besluttede bestyrelsen i vinteren 1968, at nu skulle den midlertidige bådebro bygges, således at medlemmenes både kunne ligge samlet i vandet.

Bestyrelsen påtog sig opgaven, personligt at henvende sig til medlemmerne for at få tilsagn om, at de ville møde op, når den midlertidige bådebro skulle anbringes på langs af dæmningen i begyndelsen af april, når vejret var blevet bedre. Ved generalforsamlingen 26. marts lovede 12 medlemmer at møde op lørdag og søndag den 30. og 31. marts. Men da weekenden oprandt, mødte blot et par stykker, til bestyrelsens skuffelse. Søndag formiddag den 21. april forsøgte man igen. Denne gang med held. Der skulle også hentes flere brædder, som klubben havde fået forærende – mod at hente dem, og bestyrelsen vedtog, at pælepladserne ved den kommende bådebro skulle koste 1,50 kr. pr fod på båd.

Avisudklippene i Toreby Sejlklubs arkiv fra april 1968 indeholder billederne af to broer i Guldborgsund. Toreby Sejlklubs midlertidige bro ved dæmningen med plads til mellem 25 og 30 fartøjer, og DSB's gamle jernbanebro, en vældig stålkonstruktion, der spøgelsestom og rusten dominerede vandet fra dæmningen over mod arealet ved Søndre Bådelaug,

**Anden
gang mød-
te de op**

hvor sporene kom i land på Falster, og togene listede sig frem og tilbage indtil foråret 1963. Fem år efter havde DSB omsider penge til at få broen fjernet. Men helt væk kom den ikke, skulle tiden vise.

"Bestyrelsesmøde hos Ahlburg, Nagelsti. Der kom kun 2 mand, så det blev aflyst". Vi er nu midt på sommeren 1968, og det næste bestyrelsesmøde i slutningen af august skulle forberede halvårsgeneralforsamlingen i oktober. Toreby Sejlklub var ikke gået i stå. Den var på vandet. Og snart var medlemmerne indendørs i eget "klubhus" på jernbanedæmningen, en skurvogn, foræret af Klemmensen & Nielsen, samt gaskomfur med flaske og regulator fra et medlem i Nagelsti. Disse herligheder fik kun en kort levetid, da myndighederne ikke kunne godkende skurvognen. Hvad skal man så med et gaskomfur med gasflaske og regulator? Det hele var solgt i foråret 1969. Skurvognen indbragte 100 kroner.

DSB var ved at give slip på dæmningen, og kommuneingeniør Anker Sørensen, Toreby Kommune, havde lovet at "afrette" den. Kurt Christensen, som blev formand for Toreby Sejlklub ugen efter generalforsamlingen, forklarer i dag, at afretningen blev beregnet efter højeste vandstand i Guldborgsund. Dæmningens top skulle skæres væk indtil halvanden meter over den højeste vandstand. Det var et meget stort arbejde, som Toreby Kommune indledte.

Strand- hugst eller sam- arbejde?

Usikkerhedens tåger var nu ved at lette over Guldborgsund og den gamle jernbanedæmning her ved 1960'ernes afslutning. Men først skulle kommunesammenlægningen gennemføres, og Nykøbing Storkommune finde et "fodslav", der passede begge sider af sundet. På Falster-siden blev der luret i sejlklubberne. Var Toreby Sejlklub på strandhugst. Blev der plads - og især penge nok - til alle i den nye storkommune?

Flagstang, klubstander, mere træ, lån af maskiner. De praktiske opgaver træder tydeligere igennem i de gamle protokollers håndskrevne blade. Bådebroen ved dæmningen var faldet sammen, ødelagt af isen. Den blev taget på land i april 1970 med bestyrelsens pålæg om, at Toreby Sejlklub ikke måtte få karakter af "losseplads". Samtidig forberedte bestyrelsen et afgørende møde med den nye storkommunes borgmester, Reinholdt Jørgensen. Det var ham, som Toreby Sejlklubs formand, Børge Halvorsen gav en verbal "røvfuld" i september 1966, fordi han udtalte sig om forhold i den gamle Toreby Kommune, før sammenlægningen overhovedet havde fundet sted. "Vi kan selv", proklamerede Børge Halvorsen, som bekendt, og ret havde han, men et godt forhold til myndighederne var



Generalforsamling, marts 1970. Fra venstre: Poul Sloth, Christian Schönbeck (stående) og Robert Hansen.



Generalforsamling, marts 1970. Fra venstre: Assurandørerne Arne Hansen og Sig. Schmidt. For bordenden, formanden Kurt Christensen og til højre, S. Boesen.

Afgørelsen var nær

trods alt en god ting. Den 4. april 1970 drøftede bestyrelsen byggeriet af den nye bro med plads til 60 både. En flagstang og en klubstander var også på dagsordenen. "Derefter blev det vedtaget, at Bent Kristensen og Kurt Christensen skulle tale med borgmester Reinh. J. om T.S.' skæbne og fremtid i "Storkommunen", og hvilken hjælp, vi eventuelt kan regne med". Rydningen af den gamle bådebro, som isen havde ødelagt, lykkedes 11. april. Denne gang var der mødt tilstrækkeligt mange medlemmer på dæmningen plus chauffør og vogn, stillet til rådighed af brdr. Clausen, og halvanden time efter var den gamle bro hevet på land, "og alle var glade for øllet, som Alf. Jørgensen da kom med", bemærkede Kurt Christensen i referatet.

Lolland-Falsters Folketidende havde øje for, at afgørelsens time var nær for Toreby Sejlklub. "Toreby Sejlkлубs formand til møde med borgmesteren" var overskriften i bladet den 13. april 1970 under et billede fra fjernelsen af den gamle bro. "Toreby Sejlkлубs formand, Kurt Christensen, Toreby, skal i løbet af denne uge til møde med borgmester Reinh. Jørgensen for at høre, hvordan man fra kommunens side stiller sig overfor klubben. Bl.a. vil man spørge om, hvor klubben må have bådeplads". " - Vi vil bl.a. gerne vide, hvad kommunen har tænkt sig at anvende området mellem den gamle og den nye dæmning til", citeredes Kurt Christensen for at sige til bladets medarbejder, Torkild Jensen.

"Ganske vist er der ringe vanddybde, men der er et tykt lag mudder, som kan fjernes, hvis man vil indrette området for sejlsporten", skrev Thorkild Jensen og tilføjede: "Klubben ønsker at være ligestillet med sportsklubberne i Nykøbing. Man vil også gerne vide, hvad man må og ikke må ved dæmningen. Den ejes af DSB, som man betaler leje til. Før disse forhold er afklaret, vil klubben ikke begynde at bygge en ny bro. Der er 50-60 aktive medlemmer i Toreby Sejlkлуб", sluttede artiklen i Lolland-Falsters Folketidende.

Er det et ultimatum, som den lille Toreby Sejlklub ifølge bladet stiller til den nye storkommunes borgmester? Af referatet fra mødet den 17. april 1970 med borgmester Reinholdt Jørgensen, underskrevet af Kurt Christensen og Bent Kristensen, fremgår det, at Kurt Christensen ved mødets start, hvor man blev "vel modtaget", "orienterede borgmesteren om den famøse avisartikel i Folketidende af 13. ds., som bestyrelsen i T.S. beklagede og ikke vil lægge navn til, da det ikke er den måde, vi ønsker at føre projektet frem på".

Så fulgte de indledende bemærkninger, hvor borgmester og sejlklub var enige om behøvet for sejlklub og bådepladser, hvorefter man gik over til det væsentlige, Toreby Sejlkлубs fremtid:

"Vi spurgte borgmesteren, om Nykøbing Kommune havde en plan for fremtiden med dæmningsarealet, hvorefter vi fik svaret, at det skulle udlægges til en lystbådehavn, som skal udbygges på længere sigt af Toreby Sejlklub med al mulig bistand af havnemyndigheder m.fl., og økonomisk vil vi også blive støttet af kommunen".

Kurt Christensen husker i dag i 2016 tydeligt dette spændende øjeblik, da Toreby Sejlklub så at sige fik det blå stempel. "Vi mødte en træt borgmester, som netop havde sluttet det forrige møde. "Nå er det Jer fra Toreby Sejlklub", sagde han tydeligt lettet, da vi var vist ind af sekretæren. Så tog han tænderne ud og lagde dem ned i en skuffe. "De tænder har generet mig hele dagen", sagde han.

På mødet bad borgmester Reinholdt Jørgensen om en kopi af lejekontrakten med DSB, "da han syntes, det var horribelt, at T.S. skulle betale kr. 500,00 om året for dæmningen". Dæmningen burde være kommunal, oplyste han, der var overrasket over, at DSB ejede den. Toreby Sejlklub blev opfordret til at ansøge om udbedring af kørebanen på dæmningen. Herefter ville arbejdet blive udført hurtigst muligt. Borgmesteren lovede også at foranstalte et møde med havnefogeden og havne- og stadsingeniøren samt Toreby Sejlklub om et skitseprojekt for området.

**Mødet
"trak tænder ud"**



Toldvæsenets hytte på dæmningen. Kurt Christensen ringede for at høre om den, da han vidste, at Toldvæsenet ville skille sig af med den. Du kan blot hente den. Det kan vi ikke. I må bringe den. Det gjorde de. Desværre er den ikke bevaret. Vi brugte den som klubhus, indtil Klemmensen & Nielsen overdrog et par skurvogne til os. Efter dem blev det nuværende klubhus opført. Det var en af klubbens mærkedage, da vi tog klubhuset i brug, siger Kurt Christensen.

”Vi gik fra mødet med overbevisning om, at borgmesteren kun ønskede alt godt for Toreby Sejlklub, og glæder os til at underrette den øvrige bestyrelse, og anbefale at man snarest får etableret diverse skrivelser og kopier til borgmesteren”, slutter referatet fra dette afgørende møde. Bestyrelsen var tilfreds med borgmestermødets forløb. Arbejdet med den nye bro planlagdes, og 2. maj 1970 gik det løs. Samtidig skitseredes den kommende lystbådehavn. Kurt Christensen tegnede et udkast med tre broer, og han roede ud for at måle vanddybderne. Klubstanderen var



Kurt Christensen står for ophalingen af den første klubstander i flagstangen ude på dæmningen. Kurt havde selv tegnet standeren med Toreby Sejlklubs sammenslyngede initialer. Samme stander bruges i dag i en lidt smallere udgave.

vedtaget og der blev bestilt 50 styks til en pris på 12,65 kr, pr. eksemplar. De blev solgt til medlemmerne for 20 kroner.

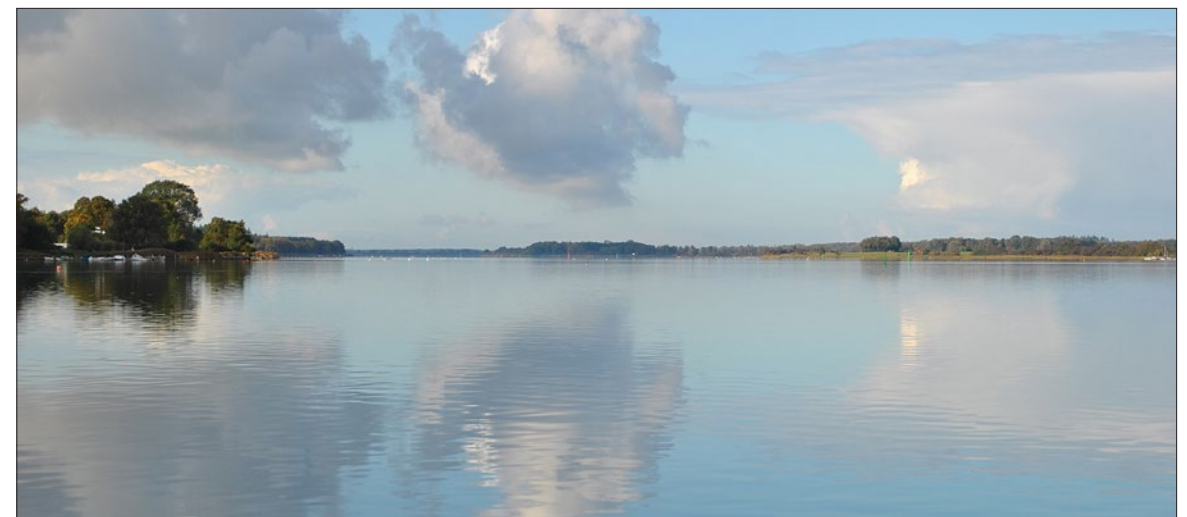
Den første standerhejsning i Toreby Sejlklub kunne således finde sted 6. juni 1970 i en stemning af optimisme og tro på fremtiden. 30-40 mennesker var mødt til et par hyggelige timer. To dage efter fandt det første møde så sted med havnefoged Knud Nielsen og stadsingeniør Høst Madsen - ”det var hyggelige mennesker at tale med”. Sankt Hans aften planlagdes med båltale, æbleskiver, kaffe, pølser og sodavand. Udflugter, konkurrencesejladser og en ungdomsafdeling diskuteredes denne sommer.

Næsten symbolsk kulminerede optimismen søndag den 9. august 1970, hvor ca. 50 mennesker var mødt op til en ”(ud)flugt over bølgen blå” for medlemmer med pårørende og medbragt madkurv:

”Udflugt med madkurve til Hamborgskoven, der var mødt ca. 50 medlemmer med pårørende, vi sejlede fra dæmningen kl. 11,00 i fint vejr, det var et dejligt syn med alle både på sundet”, skrev Kurt Christensen. ”Vi ankom til Hamborgskoven, hvor alle kom tørskoet i land. Vi havde en aldeles strålende dag, hvor alle morede sig og havde det godt. Der blev arrangeret sækkeløb med børnene, og tovtrækning, ballondans og ikke mindst et dejligt trillebørsløb, hvor mændene brugte armene, og ”konerne” skubbede på. Der var musik på pladsen, og vi startede dansen i højt græs, men da vi tog derfra, var der et dejligt fasttrampet dansegulv. Hjemturen startede ca. 16,30. Ølkasserne var tomme, og enkelte var ”trætte” - det blev til et par våde sokker for flere medlemmer, inden bådene blev entret, men hjemturen gik fint, og man tog afsked med hinanden på dæmningen, og var enige om at gentage turen næste år”.

**”Sommer-
togt”**

*Farvandet,
som sommer-
udflugten
fandt sted i.*



Medlemmerne kunne selv bygge broerne

Den første egentlige bro med plads til ca. 60 både er slået med forhammer på sydsiden af dæmningen. Sv. Aage Iversens fotografier viser blandt andet flåden, hvorfra pælene blev spulet ned i havbunden. Broen var allerede for lille, da den var stillet op. Et omfattende projekterings-forløb ventede i de kommende år, sideløbende med det slidsomme arbejde med at etablere en rigtig sejlkлуб på dæmningen med vinterpladser, klubhus, kloakering, elektricitet og vand – og indtægter.

Resterne af den gamle jernbanebro var endnu ikke fjernet fuldstændigt ved afslutningen af sejlrsæsonen 1970. Den første entreprenør har måttet opgive at fuldføre opgaven, og den er på ny udbudt i licitation, men trues af et anlægsstop for offentlige arbejder. Bropillerne var stadig til fare for skibstrafikken. Kurt Christiansen husker, hvordan tyske lystsejlere havarerede ved mødet med de uafmærkede bropiller i vandet.

*Bådebro
under*

*bygning i
1970.*

Foto: Sv.

Aage Iversen.



I november 1970 havde Kurt Christensen den første skitse af et "Lystsejler-center" parat. Bestyrelsen godkendte planen og nedsatte et havneudvalg, som bestod af Poul Madsen, S. Boesen og Kurt Christensen. Madsen og Boesen var trådt ind i bestyrelsen, efter at en af klubbens stiftere, Robert Hansen, var flyttet til Bogø med sønnen Hans Chr. Hansen. På samme møde oprettedes festudvalget med Preben Krog, Bent Kristensen og Hans Pedersen.

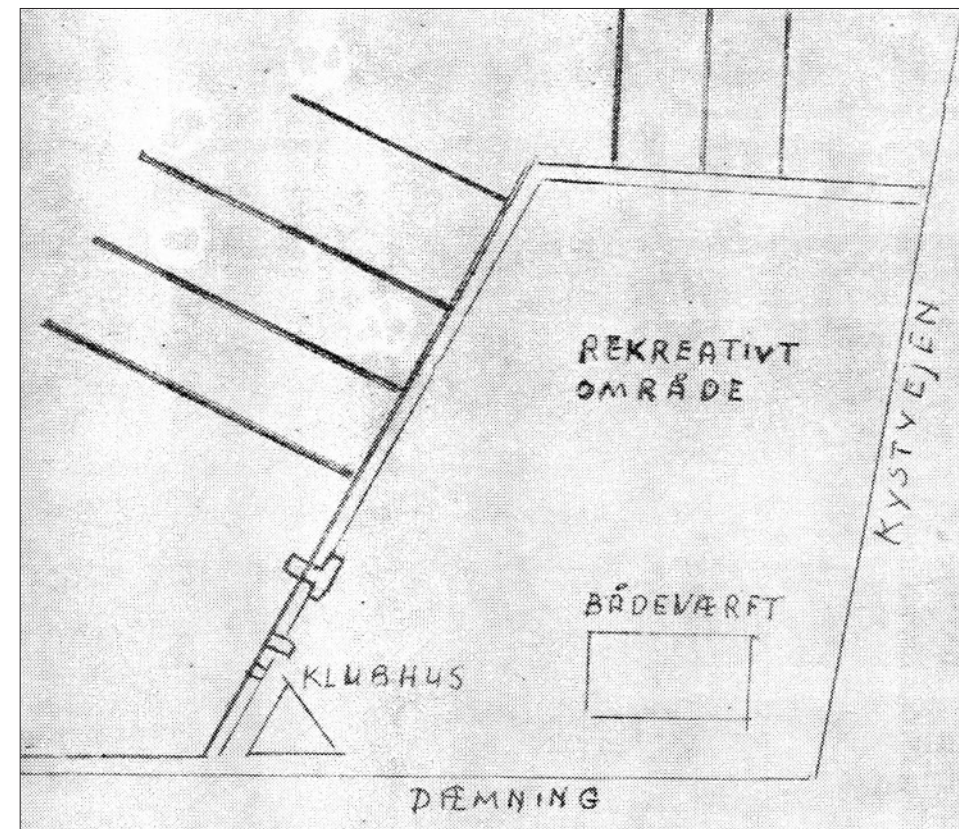
Linjerne var nu trukket klart op: Havneudvalget skulle koordinere planerne for den kommende lystbådehavn med Nykøbing Kommune, og festudvalget arrangere bl. a. en stribe gevinstspil, som skulle skaffe et velkomment tilskud til klubbens drift og anlæg, udover kontingent og et mindre pæleplads-gebyr, samt ikke mindst til de investeringer, som man forventede af kommunen.

Bankspillene gav klubben de største indtægter. De fandt sted i Skakhuset ved banen og blev annonceret i aviserne. Fra klokken 18 ankom de gamle garvede koner, som skulle have bestemte pladser og plader og numre, og klokken 19 var luften tæt af deres cerutter. De udgjorde faste flokke, som drog rundt overalt, hvor der var bankospil, siger Kurt Christensen i dag. TS havde de største præmier og bedste flæskesteg, da Sundby-slagteren var medlem. Alle de bankospillende kunne ved en årlig lejlighed hurtigt erhverve det obligatoriske medlemskort i sejlkлубben for en krone.

Ved Toreby Sejlklubs første standernedhaling og afriggerfest den 14. november 1970 blev medlemmerne præsenteret for fremtidsplanerne, "hvilket de fremmødte medlemmer syntes godt om, og der var enighed om snarest at gå i gang". (Kurt Christensens referat). Ugen efter besluttede bestyrelsen at sende skitsen over havnen til Nykøbing Kommune.

Visionerne manglede ikke, da Lolland-Falsters Folketidende talte med Kurt Christensen om Toreby Sejlklubs projekt:

Projektet omfattede inddæmning og opfyldning af 40.000 kvadratmeter i en trekant ind mod Kystvejen, 450 bådepladser ved syv anløbsbroer med en samlet længde på 1,4 kilometer, samt et grønt område med plads til biler og både. "Vi gør os naturligvis ingen forestilling om, at planen kan virkeliggøres på én gang", sagde Kurt Christensen til Folketidende 16. november. "De må ske i takt med behovet, og vi vil umiddelbart være tilfredse, hvis vi næste år kan få et havneanlæg med 60 bådepladser. Det vil imødekomme det øjeblikkelige behov". Kurt Christensen citeredes desuden for en rigtig "prøveballon": "Man må imidlertid se i øjnene, at et



Kurt Christensens første tegning af havnen. Senere blev projektet ændret, da vanddybderne var målt op.

større anlæg kan blive nødvendigt i løbet af få år. Der er ikke plads til flere både på Nykøbing-siden, og hvad vil da være mere naturligt, end at nye bådejere søger herover". Denne formulering fik konsekvenser, skulle det vise sig.

3. januar 1971 modtog Toreby Sejlklub en indbydelse fra Nykøbing Kommune vedrørende drøftelse af en sammenlægning af samtlige sejlkлубber, "hvorfor også de øvrige klubber i Nykøbing Falster er inviteret". Mødet skulle finde sted 14. januar med formanden for udvalget for byplan og fast ejendom, Villy Rasmussen. Resultatet af mødet havde Lolland-Falsters Venstreblads Annelise Christensen taget hul på dagen før. Hun havde før mødet spurgt klubbernes formænd, hvad de mente om en sammenlægning.

Hvis ellers mødedeltagerne havde læst Venstrebladet, hvilket ikke mange gjorde, vidste de før mødet, hvordan det ville forløbe: "Sejlkлубberne ikke

Sammenlægning af alle klubber?



Visioner

interesseret i at samarbejde om ny marina" var den firespaltede overskrift i Nykøbings mindste dagblad. Invitationen til mødet var kommet, efter at der ved forrige byrådsmøde blev fremsat ønske om, at mulighederne for koordination blev undersøgt, før kommunen tog stilling til Toreby Sejlklubs projekt, oplyste Venstrebladet. Chr. Schönbeck, Lergraven, så med velvilje på foranstaltninger til gavn for sejlsporten, men ville kæmpe for at beholde Lergraven. Konditor Thal Jensen, Sejlforeningen Vikingen, var heller ikke begejstret for at gå ind i et fælles projekt. Der var bådepladser nok, men for lavt vand i lystbådehavnen. "Vi går kun med i et samarbejde om marinaen, hvis det bliver stillet om betingelse fra Nykøbing F. kommune, at alle sejlklubberne skal være fælles om marinaen", sagde han til bladet. Kurt Christensen understregede, at det hele tiden har været tanken, at Toreby Sejlklub selv kørte løbet med marinaen ved Guldborgsund. "Men vi er åbne for forhandlinger til alle sider", tilføjede han. "Hvis vi skal etablere en lystbådehavn for alle fire klubbers medlemmer, skal der skabes plads til ca. 350 både / .../ Så skal det gå hurtigt med at skabe alle de nødvendige faciliteter. Set med vore øjne vil det blive en dyr affære, hvis der på en gang skal skabes plads til alle disse både. Enten gennemfører Toreby Sejlklub dette projekt i etaper med frivillig arbejdskraft, eller også bliver det en samlet lystbådehavn med kommunal støtte".

Kurt Christensen skrev et referat fra mødet, som er bevaret: Udvalgsformand Villy Rasmussen slog straks ved mødets start det fast, at der absolut ingen krav var fra kommunens side om sammenlægning, men man ville blot orientere sig hos "sejlerne", før man tog beslutninger. Men det hele skulle naturligvis ses på baggrund af Toreby Sejlklubs indsendte planer.

Klubbernes formænd, nu også Arnold Gundersen fra sejlklubben "Guldborgsund", ville ikke have deres klubber lagt sammen til én klub, fremgår det af referatet. Viceborgmester Børge Jørgensen sagde herefter, at ved en sammenlægning af klubberne ville man ødelægge det gode miljø, der herskede i de små klubber. Det vigtigste var at tage hensyn til medlemmernes trivsel. Kommunen ville hjælpe med at bevare og udbygge klubberne – også økonomisk.

Projekteringen af Toreby Sejlklubs havn krævede også i begyndelsen af 1970'erne en omfattende korrespondance med myndighederne: Nykøbing F. kommune ved borgmester Reinholdt Jørgensen og stadsingeniør Høst-Madsen og havnefoged Knud Nielsen. Fredningsnævnet ved dommer Nøhr Hansen. Storstrøms Amtskommune ved amtsvejinspektør J. M. Olsen og amtsarkitekt Sv. Hegelund.

Forud for den ordinære generalforsamling den 20. marts 1971 holdt bestyrelsen en række møder for at få overblik over havneprojektets gang gennem bureaukratiet. Kommunen havde ikke foretaget sig noget, viste det sig, men der blev rykket for svar, idet bestyrelsen ønskede havneplanerne godkendt, før DSB brugte dæmningen til at bortskaffe de sidste rester af den gamle jernbanebro. Kurt Christensen og S. Boesen mødtes med Matsen fra Fredningsplanudvalget, der så velvilligt på projektet, og Kurt rykkede borgmester Reinholdt Jørgensen for planerne, der var sendt til havneudvalget. Knasten i sagsgangen var stadig DSB's ejerskab til dæmningen, som ikke kunne overtages af kommunen, før resterne af jernbanebroen var fjernet. To midlertidige bådebroer stod stadig vinkelret ud fra dæmningen. Med lidt besvær lykkedes det i midten af maj 1971 at forlænge broerne til 80 pladser i alt.

Den første tegning af havnen lod sig ikke realisere. Efter at tegningen var forelagt kommunen, roede Kurt Christensen, som omtalt, ud i vandet efter et fast mønster for at tage bundprøver. De viste, at der var et stort område med blåler, som vanskeligt kunne fjernes, der hvor broerne var angivet. Derfor blev den første plan ændret til en plan, der i store træk er magen til klubbens nuværende havn og landområde.

Hen over sommeren blev det afklaret, at DSB gav Toreby Sejlklub grønt lys for at gå i gang med havneplanen, og borgmester Reinholdt Jørgensen opfordrede klubben til at ansøge om tilladelse til det reviderede projekt snarest muligt. Samtidig gjorde borgmesteren opmærksom på Fragtmandshallen, der stod til nedrivning. Var Toreby Sejlklub interesseret i at overtage materialerne? Det var sejlklubben i allerhøjeste

*Foto:
Sv. Aa.
Iversen.*



Første kapsejlsads

grad interesseret i. "Det var et højdepunkt for os den gang", siger Kurt Christensen i dag, 2016. Derimod var bestyrelsen i 1971 ikke interesseret i et tilbud fra havnefogeden om at overtage tre udrangerede roepramme. Den første spunsvæg på havnen blev drøftet på en ekstraordinær generalforsamling 28. september 1971, hvor 21 medlemmer var mødt op. De fik en orientering om arbejdet, der også omfattede en ophalerbedding, grusbelægning på dæmningen, og anskaffelse af et ramslag. Spørgsmålet om frivillig arbejdskraft eller en meget høj pladsleje blev drøftet ved denne lejlighed. Bestyrelsens forslag om 10 timers pligtarbejde, eller et arbejdsgebyr på 15 kroner pr. time for første etape af havneanlægget blev enstemmigt vedtaget.

Bådene lå stadig i vandet. Medlemmerne havde ikke glemt det maritime islæt midt i det omfattende arbejde med at få havnens første etape sat i gang. 12. september blev det første motorbådsløb i klubbens historie holdt på Guldborgsund i et "ikke alt for godt vejr" med 13 startende både. Sigurd Smith vandt løbet efterfulgt af Jan Stolberg, Louis Pedersen, Søren Porsmose, E. Winther-Jensen, Niels Lyck, Bent Kristensen, Konstman Meyer, Preben Krogh, Anders Knudsen, H. Andreasen, Hans Ole Hansen og Gunnar Holm. "Alt klappede uden uheld. Ved dommerbordet sad Per Stolberg, S. Boesen og Kurt Christensen."

Den 20. november 1971 blev bådene hejst på land under primitive forhold, vi kan have svært ved at forestille os i dag. Spunsvæggen var blevet udsat, indtil ramslaget var blevet afprøvet på klubbens flåde. Havnevæsenet i Nykøbing lånte Toreby Sejlklub en havnekran, mod at klubben aflønnede kranføreren. Prisen for at få sin båd på land af havnens kran blev sat til 25 kroner. Kranen kørte ud på dæmningsens jord, så tæt på vandet som muligt, hvor den kunne række langt nok.

Vinteren gik sin gang. Det blev forår 1972, og der var kommet skred i havneplanen. Dæmningen, som var tre meter høj, skulle afgraves til ca. to meters højde, hvorved kørebanens bredde øgedes fra 6,5 til 10 meter, og 4000 kubikmeter jord kunne bruges til opfyldning. Dette arbejde lovede Nykøbing Kommune at hjælpe til med. Toreby Sejlklub skulle dog selv skaffe fyld til inddæmningen, og der blev rettet henvendelse til de lokale entreprenører, at de kunne læsse fyld af ved dæmningen.

En pontonbro kom på tale i bestyrelsen, som vedtog at købe materialer til seks sektioner á fem gange to meter. Efter årets generalforsamling, hvor Søren Porsmose blev nyvalgt, havde bestyrelsen fremstillet en prototype på en sektion, som blev afprøvet i vandet med held sidst i april et par

dage før, bådene blev sat i vandet for sommeren. I maj måned godkendte bestyrelsen et tilbud om vandforsyning fra Sundby Vandværk. Elværket var allerede kontaktet af kommunen. Et toilet var kommet op at stå på dæmningen. 20. juni var sat som dagen, hvor bådejerne fik tildelt deres pæleplads, efter at kontingentet – nu 30 kr. og pælepladsleje på 35 eller 65 kr. var betalt. Sommeren 1972 var i gang. Den årlige skovtur til Hamborgskoven fandt sted 6. august. Motorbådsløbet blev holdt den 3. september. Toreby Sejlklub var i god gænge med traditionerne. Men fremtiden var stadig usikker.

Allerede i maj havde Toreby Sejlklub sendt en ansøgning til Nykøbing kommune om en langtidskontrakt på leje af dæmningen for 49 år, og 7. september blev der holdt et møde med korchef Mathisen og kommunaldirektør C. A. Pedersen. Fra sejlklubben deltog Kurt Christensen, Bent Kristensen, Preben Krogh og Søren Porsmose. Mødet fik et godt forløb for klubben, fremgår det af referatet. Teknisk udvalg var ganske vist negativt stemt overfor ansøgningen, men som Mathiesen formulerede det "må man ikke dræbe et initiativ", hvorfor sagen skulle behandles i økonomiudvalget og sidst i september i byrådet. Mathisen opfordrede sejlklubben til at gå i gang med planlægningsarbejdet allerede nu, eftersom man på mødet var enige om en lejekontrakt på 49 år med mulighed for, at kommunen eventuelt tidligere kunne overtage arealet, såfremt Toreby Sejlklub ikke magtede opgaven. I så fald ville klubben blive holdt skadesløs med en rimelig erstatning. Fragtmandshallen kom også på tale under mødet med kommunen, og samme dag vedtog bestyrelsen at rive den ned og bruge den til bådhus på det nuværende inddæmmede areal.

Endnu ved bestyrelsesmødet den 31. oktober 1972 havde kommunen ikke givet tilsagn om lejekontrakten, men bestyrelsen forventede, at alt gik i orden ved byrådsmødet 7. november. Efter en kort orientering om, at Sundby-slagterens

Bad om en kontrakt

*Havnens
kran på
arbejde. Foto:
Arne Reitz-
Hansen.*



**Fortæl, at
han er
blevet
formand**

*Fotografi-
erne på dette
opslag er fra
Arne Reitz-
Hansens
arkiv.*

stege var kritiseret af deltagere i bankospillene, og at slagteren havde lovet bod og bedring, lod Kurt Christensen aftenens "bombe" springe: Han ønskede at fratræde som formand på grund af tidnød. "Jeg fik pludseligt en meget stor rejseaktivitet i mit arbejde", siger Kurt Christensen i dag. "Det kunne ikke forenes med posten som formand". Bent Kristensen var næstformand og skulle således overtage formandsposten, men da han ikke var tilstede ved bestyrelsesmødet, pålagde bestyrelsen Preben Krogh at fortælle ham nyheden.

Ved det følgende bestyrelsesmøde 25. november 1972 kunne bestyrelsen godkende lejekontrakten. Men formandsposten voldte besvær, idet Bent Kristensen heller ikke havde tid. Søren Porsmose blev nu valgt som formand med Hans Ole Hansen som næstformand og Preben Krogh som kasserer. Øvrige medlemmer var Kurt Christensen, Ejner Winther-Jensen, Bent Kristensen og Louis Pedersen. Søren Porsmose og Hans Ole Hansen sagde pænt tak for tillidshvervene. Søren Porsmose lovede at videreføre Kurt Christensens linie, men betingede sig en bedre arbejdsfordeling i klubben, således at alle opgaver ikke skulle udføres alene af bestyrelsens medlemmer.

"Endelig har vi fået en fornuftig ordening på hele dæmningsarealet". Man fornemmer lettelsen i denne sætning fra referatet af bestyrelsens møde den 12. december 1972. Herre i eget hus efter godt seks år. På mødet kunne bestyrelsesmedlemmerne melde, at flydebroen var taget på land af havnevæsenets kran, at pælene forsøgsvis bliver i vandet vinteren over, og at den lille fragtmandshal indgår i tegningen af det nye bådehus, som skal forelægges bygningsinspektoret. Den store fragtmandshal, som der var sat både ind i, fik lås med nøgler til de, der havde deres både stående dér. Generalforsamlingen 9. april 1973 medførte en del udskiftning i bestyrelsen.



Ole E. Jensen og Gunnar S. Boysen blev valgt i stedet for Ejner Winther-Jensen og Louis Pedersen. Som suppleanter valgtes Arne Reitz-Hansen og Gert Nielsen, og eftersom Preben Krogh udtrådte uden for normal tid, indgik Arne Reitz-Hansen straks i bestyrelsen. Preben Krogh blev valgt som ny revisor. Forud for generalforsamlingen havde Bent Kristensen måttet forlade sin post på grund af tidnød. Den nye bestyrelse konstituerede sig på et møde den 25. april 1973 med Ole Jensen som ny formand. Næstformand blev Hans Ole Jensen og kasserer, Søren Porsmose.



Bureaukratisk skoleridt med myndighederne

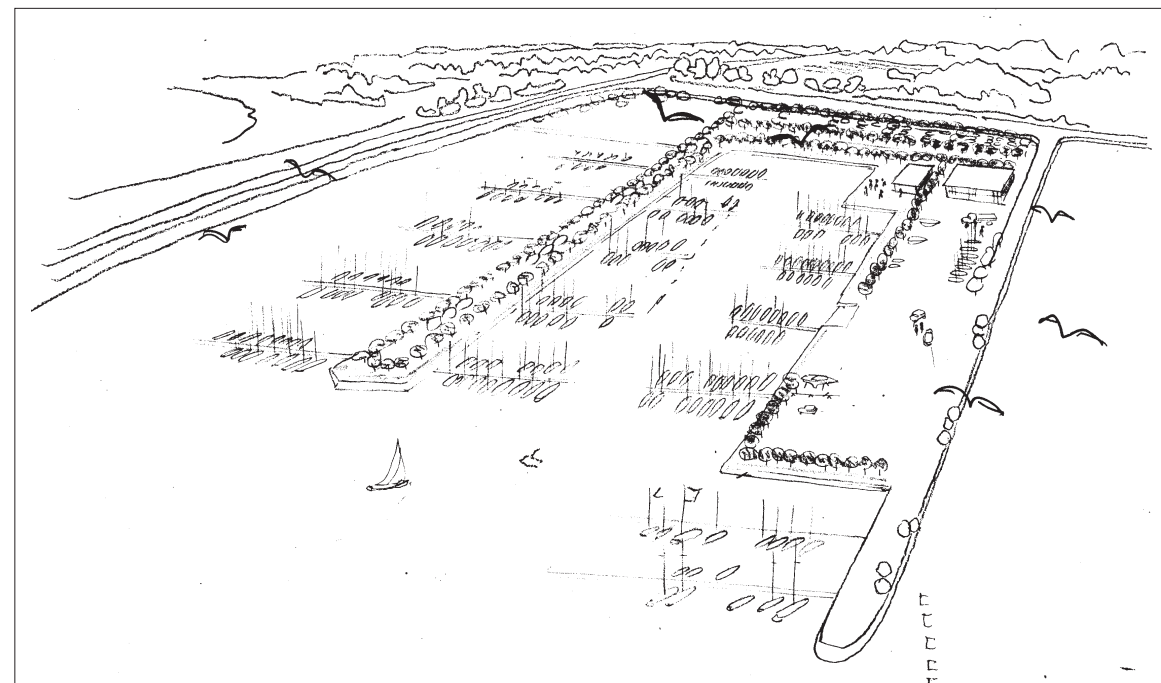
Med Ole E. Jensen som formand for Toreby Sejlklub kom der gang i ansøgninger og store havneprojekter. Ole Jensen var som kommunalt ansat godt kendt med bureaukratiet og dets spilleregler. Det kom der mange skrivelser ud af til Nykøbing Kommune, Fredningsplanudvalget, Kulturministeriet, Ministeriet for Offentlige Arbejder og Folketingets Finansudvalg. Skrivelserne handlede først og fremmest om godkendelse af et stort havneprojekt.

Allerede 3. maj 1973 kom den nye bestyrelse på arbejde. Fragtmandshallen ved Codans Plads skulle rives ned, og sejlklubben havde fået lov til at hente materialer derfra. Det tog Civilforsvaret sig af efter en henvendelse fra den nye formand, Ole E. Jensen. Nykøbing Kommune tilbød at transportere materialer til Toreby Sejlklub. "Selve fragtmandshallen samt den mindre hal bliver kørt til vores område ved dæmningen på Lollands-siden," sagde Ole Jensen til Thorkild Jensen, Lolland-Falsters Folketidende. "Vi har mødt stor velvilje hos både byrådet og mange andre, og på den måde kan vores medlemmer efter arbejdstid flytte det nedrevne materiale over på den anden side af Guldborgsund". Selve hallen skulle opmagasineres, var planen, mens Ole Jensen håbede på, at den mindre hal kunne genrejses "inden længe". Tilladelsen fra Fredningsnævnet manglede.

"Praktisk og glimrende"

På det første ekstraordinære bestyrelsesmøde blev opgaverne i sejlklubben fordelt, og man forberedte sig på de udgifter, der var forbundet med etablering af elektricitet på Dæmningen. Endnu havde sejlklubben ikke noget rigtigt klubhus. Ved årets pålidelighedssejls 26. august med 13 deltagende både, havde Arne Reitz-Hansen opført et midlertidigt klubhus "af forhåndenværende tømmer og lejede presenninger med borde af tidligere gulve fra fragtmandshallen. Praktisk og glimrende lavet", som det fremgår af referatet.

En "rigtig" havn havde siden sejlklubbens stiftelse været det naturlige mål, men årene gik. Broer sattes ud – faste og flydende, men en egentlig lystbådehavn, som ikke skulle tages ind om vinteren, lod vente på sig.



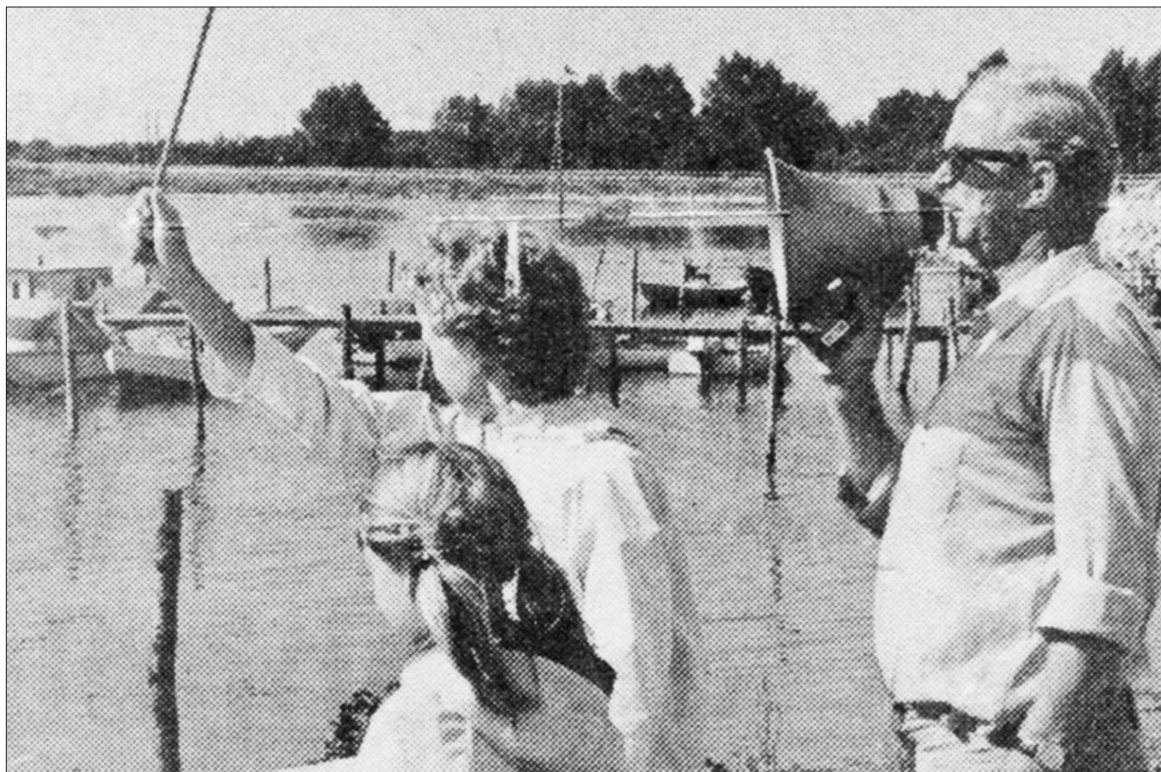
Den 6. november 1973 offentliggjorde Lolland-Falsters Folketidende Ole Jensens skitse over det ambitiøse projekt, som i de følgende år med ændringer og justeringer passerende igennem det danske bureaukрати: En lystbådehavn med plads til 450 både, udtænkt af bestyrelsen og Kurt Christensen.

Ole Jensens skitse.

"En lystbådehavn med omkring 450 bådepladser, 600 parkeringspladser, klubhus med cafeteria, reparationsværft, brændstof og måske et friluftsbassin – alt sammen forenet i et parklignende område. Det er de planer, som Toreby Sejlklub omgås med, og som man håber, at Nykøbing F. byråd giver grønt lys for i aften", skrev Folketidendes Poul Schjelde. I fuldt udbygget stand ville projektet lægge beslag på 80.000 kvadratmeter, og der skulle bruges 200.000 kubikmeter fyld, svarende til ca. 50.000 lastbillæs, oplyste bladet.

Dette vældige projekt var af gode grunde opdelt i fire etaper, hvoraf første etape omfattede bygning af tre flydebroer på hver 70 meter. Desuden planlagde bestyrelsen en jollehavn, der skulle bygges i løbet af vinteren 1973/74. Dermed kunne der komme gang i ungdomsarbejdet i Toreby Sejlklub, som på det tidspunkt rådede over to optimistjoller. Uddybning skulle foretages, så vandstanden blev mellem 1,5 og 2 meter i havnen.

Første etape af havnebyggeriet blev godkendt af byrådet med tilsagn om ca. 320.000 kroner fordelt over fem år. Samtidig overtog kommunen ansvaret

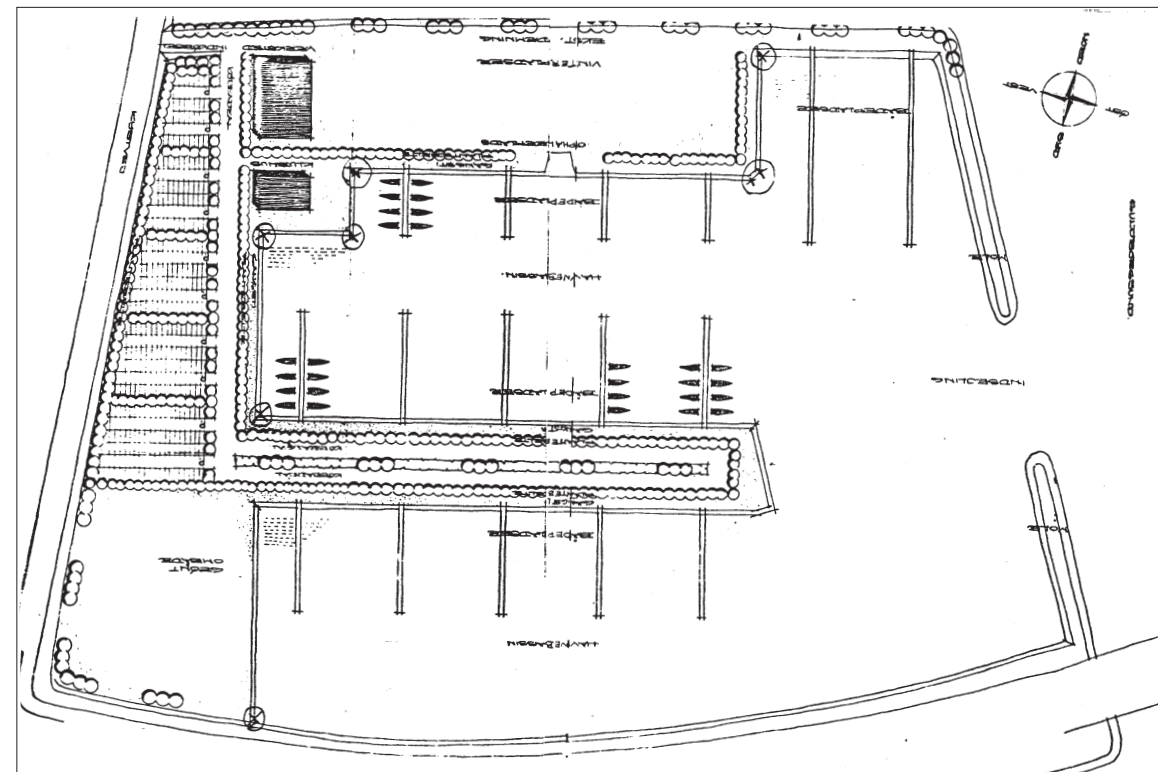


Ole Jensen med megafon i 1973. Avisbillede.

for og ledelsen af opfyldningsarbejdet i nær kontakt med sejlkлубben. Toreby Sejlklub havde, som tidligere omtalt, brug for at få fyldt arealet syd for dæmningen op, og meget "fyld" blev afleveret af firmaer og af kommunen og lagt ud på det areal, der i dag udgør vinterpladserne. Da opfyldningen var på sit højeste, tilførtes mellem 70 og 100 tons sten pr. dag alene fra sukkerfabrikken.

Sideløbende med opfyldningsarbejdet skulle vandet uddybes der, hvor bådebroerne blev etableret. Her i slutningen af 1973 planlagde bestyrelsen to af de første etapes tre nye bådebroer og en jollehavn, men man forsømte heller ikke det maritime i den travle opbygningsperiode. Søren Porsmose foreslog således nogle vinteraktiviteter med tovværksarbejde, navigation og orienterings- og filmaftener. Klubhuset var også på dagsordenen, og i begyndelsen af 1974 havde man tilsagn fra Nykøbing Kommune om hjælp til projektering af et rigtigt klubhus.

Kurt Christensens skitse med enkelte ændringer er den, som kommer nærmest Toreby Sejlklub, som den ser ud i dag ved 50 års jubilæet: To faste broer og en pontonbro, vinkelret på dæmningen og med klubhus, ophalerbedding, parkering og vinterpladser på det opfyldte areal syd for den tidligere jernbanedæmning. Der er langt fra Kurt Christensens



første skitse over havnen med et par broer og et mindre klubhus til den marina, som teknisk forvaltning i Nykøbing Kommune tegnede, og som cirkulerede mellem myndighederne i årevis, før planen blev godkendt. Fredningsplanudvalget meddelte udvalgets accept af havneprojektet den 18. april 1974, men mente, at opfyldningen med jord var lige i overkanten. Mere vand - flere både. Derfor blev projektet udvidet med op til 600 bådepladser, mens antallet af parkeringspladser blev halveret til 300. Der var også langt mellem dagligdagens opgaver i Toreby Sejlklub og det store projekt, som havde sin snørklede gang mellem myndighederne: "Vedrørende brobygning besluttedes, at Gunnar B. og Arne H. finder træ frem, der herefter ved Arne H. og Ole J. befordres til Louis for skæring", står med Ole Jensens konsistente skråskrift i referatet fra bestyrelsesmødet 26. september 1974.

Louis Petersen drev et savværk, hvor sejlkлубben fik klaret mange opgaver, og han havde i årene forinden været medlem af bestyrelsen. Mange husker sikkert endnu sommerudflugten søndag den 5. august 1973, hvor turen skulle gå til Hamborgskoven - ad søvejen, som det blev tradition. "Men ak og ve!" skrev Ole E. Jensen i referatet fra dagen. "Vejrguderne var for første gang ikke med os. Det øsregnede, og vinden peb, da udflugten skulle

Det store projekt

I regn og blæst



Løbsledelsen under pålidelighedssejladsen 26. august 1973 - i godt vejr. Fra venstre: Einar Christensen, Arne Reitz-Hansen, Gunnar S. Boysen og Hans Ole Hansen. Foto: Folketidende.

starte. Stående i vand og mudder til knæene vedtog de tilstedeværende bestyrelsesmedlemmer at forsøge udflugten gennemført, idet vi modtog (med tak) Louis P's gæstfrie tilbud om husly for udflugten i hans savværk. Denne besked blev herefter givet til de, efter omstændighederne, mange tapre skippere, der mødte op for at få besked om, hvorvidt forberedelserne i køkkenregionerne skulle fortsætte". 66 børn og voksne, halvt af hver, tilbragte herefter nogle hyggelige timer med Hans Ole Hansen som legeonkel. "Han må have en stor fremtid i det fag". Så vidt Ole Jensens referat.

Det skulle være stort

Men nu skriver vi 1974, og den 3. april præsenterede Ole Jensen de store planer for den nye marina for sejlkubbens medlemmer på den ordinære generalforsamling. Han oplyste, at alle bygninger skulle ligge længst mod land. Det forlangte myndighederne. Ifølge formanden var et projekt af denne størrelse med kommunal garanti for økonomien i første etape en forudsætning for, at det kunne passere gennem de mange instanser, som skulle godkende det. Opfyldningen kunne begynde straks, og det skete. Men arbejdet med uddybning af havnebassin måtte afvente en ophævelse af det dengang gældende bygge- og anlægsstop.

En skeptisk røst på generalforsamlingen fra Hans Sørensen, om der nu også var brug for alle de bådepladser, kunne Ole Jensen besvare med, at det

viste statistikken, at der ville blive brug for. "Samtidig stillede Nykøbing Kommune kun sin garanti på de 300.000 kroner, såfremt planen holdtes i denne størrelsesorden," oplyste han.

I vinteren 1974/75 fandt en uddybning af havnen sted. Nykøbing Kommune havde afsat 22.000 kroner til formålet, hvilket svarer til ca. 113.000 kroner i 2015 ifølge Danmarks Statistiks forbrugerindeks. I marts manglede uddybningsfartøjet endnu ca. 1.300 kubikmeter, og bestyrelsen ville anmode fartøjets skipper om at grave en rende frem til ophalerstedet samt uddybe omkring den yderste bro. Toreby Sejlklub forventede nemlig en yderligere tilgang af kølbåde. Udviklingen fra skydepramme, joller og mindre motorbåde hen imod sejlbåde og større motorbåde var i gang.

På generalforsamlingen 9. april 1975 kunne Ole E. Jensen gøre status: "I 1974, vil mange måske mene, skete der ikke noget særligt omkring Toreby Sejlklub. Denne misforståelse skal jeg tilbagevise ved at oplyse om følgende: Der har været afholdt 10 bestyrelsesmøder, fire møder med offentlige myndigheder efter indbydelse, 16 møder med offentlige myndigheder uden indbydelse, tilrettelæggelse af søsætning den 22/4 1974, sommerudflugt 4/8 1974, medlemsmøde 7/9 1974, efterårssejlad 8/9 1974, bådoptagning 9/11 1974. Der er bygget 60 m. ny flydebro, istandsat to skurvogne, tilkøbt ca. 30.000 kubikmeter jord, uddybet i havnebassin med ca. 4.000 kubikmeter, opnået fredningsplanudvalgets endelige anbefaling af havneprojektet og udarbejdet forslag til nye love og ordensreglement. Dette blot for at nævne de væsentligste ting".

Et par af medlemmerne udtrykte alligevel utålmodighed og frustration over, at der "intet skete". De blev orienteret om de vilkår, Toreby Sejlklub bl. a. var afhængig af, nemlig kommunens maskiner og den logiske rækkefølge af opgaverne med forsyningsledninger, således at der kun skulle graves en enkelt gang.

I oktober 1975 var det store havneprojekt under behandling i Ministeriet for Offentlige Arbejder, og i telefonen havde Ole Jensen fået oplyst, at der endnu manglede svar fra Miljøministeriet. Det kunne se ud, som om man var ved at være ved vejs ende med sagsbehandlingen. Tiden ville vise noget andet.

Toreby Sejlklub var ved at sprænge de fysiske rammer, som en flittig kreds af medlemmer selv havde skabt. Der var 129 aktive og 52 passive medlemmer samt 20 bådejere på venteliste. En ny bro var påkrævet. Materialerne var anskaffet, og broen skulle anlægges yderst på dæmningen

Skete der noget?



Arne Reitz-Hansen er kravlet op i Toreby Sejlklubs nye, gule kran.

mod Frederik IX's Bro. "Vi står i Toreby Sejlklub overfor et af de vanskeligste år i klubbens snart 10-årige historie", sagde formanden, Ole E. Jensen på generalforsamlingen i 1976. "Men det er samtidig et år, hvor formentlig mange ting vil falde "i hak" for os, for eksempel med hensyn til uddybning og stensætning m.m."

Økonomien var trængt i lyset af de store opgaver. Allerede på bestyrelsens møde i januar 1976 vedtoges det, at formanden skulle udarbejde forslag om medlemslån og kontant indskud for at få økonomien styrket og sikre handlefriheden uafhængig af kommunens bevillinger. Forslaget gik ud på, at hvert medlem skulle indskyde 500 kroner mod udstedelse af et andelsbevis på 1000 kr. Nye medlemmer, indmeldt efter generalforsamlingen den 7. april, skulle betale 1000 kr. i indskud. Generalforsamlingen vedtog dette med 48 stemmer for og 20 imod.

Måske var denne saltvandsindsprøjtning medvirkende til, at Toreby Sejlklub i september efter grundige overvejelser købte en kran for 40.000 kroner plus moms på 9,5 % (ca. 185.000 kr. i 2016). Kranen var besigtiget i København af Gunnar Boisen, Arne Reitz-Hansen, Harald Ravn og Ole Rønnow, der fandt den velegnet til formålet efter mindre reparationer.

Nu var opgaven at etablere et ophalingssted for både. Det skulle så vidt muligt fremstilles af klubbens egne materialer, og samtidig måtte der foretages opgravning af en nødvendig rende for besejling frem til ophalingsstedet. El- og vandforsyningen var ligeledes ved at komme i

orden, da Nykøbing Kommune lovede at betale for etableringen, men det kom til at knibe for sejlklubben at holde udgifterne inden for rammebeløbet på 30.000 kroner.

"Kom nu ud af busken", skrev bestyrelsen i slutningen af oktober 1976 i en meddelelse til alle medlemmer. "Såfremt Toreby Sejlklubs havneprojekt skal op at stå for en rimelig udgift og til udgifter, almindelige mennesker kan betale, er det nødvendigt at yde det frivillige arbejde. Det er ikke rimeligt at tro på den fortsatte velvilje hos den lille skare af medlemmer, der til stadighed har trukket det store læs." Medlemmerne blev også gjort opmærksom på, at det kontante indskud, som flertallet havde vedtaget, var et "udmærket middel til at købe arbejde, vi ikke selv kan lave, men (det) dækker langt fra de nødvendige udgifter ved havnebyggeriet". Ophalersted, rydning af vinterpladsen og et masteskur var de aktuelle opgaver over to weekender i oktober og november, hvor medlemmerne blev opfordret til at medtage spade, skovl, hammer og sav og i øvrigt kunne regne med, at deres arbejdsindsats blev kontrolleret i lighed med tidligere arbejdsdage.

Det var en krævende opgave at få skabt en rigtig lystbådehavn med broer, vinterpladser, klubhus og ophalersted i lyset af tidens stigende interesse for at skaffe sig både og komme ud at sejle. Sideløbende med bureaukratiets tunge gang og de mange møder med myndighederne samt sliddet med jord, sten, mudder, træ, værktøj og maskiner, udfoldede der sig alligevel et til tider livligt klubliv ved dæmningen og i de nærmeste vande.

Den 3. marts 1977 var bestyrelsen mødt op hos formanden, Ole E. Jensen, på Peter Freuchensvej 30 til et ordinært bestyrelsesmøde, som skulle blive hans sidste møde som formand. Måske syntes han, at havneprojektet var sat på skinner med principgodkendelse fra Ministeriet for Offentlige Arbejder, der med en række ændringer forelå i sommeren 1976. Der havde jo også været lidt murren blandt medlemmerne over rodet på pladsen og antydninger af, at der ikke skete noget i klubben. Ole Jensen havde, som omtalt, gode forklaringer på disse indvendinger, men han havde været formand i en afgørende fase af opbygningen af Toreby Sejlklubs fysiske omgivelser, som nu var sat godt i gang.

Ole Jensen havde selv en Banner 27, som han apterede hjemme på Peter Freuchensvej. Han havde den opfattelse, at jo større sejlene var, jo hurtigere sejlede båden, men med den alt for store rigning, lagde båden sig blot mere ned, mens vinden gled af, forklarer tidligere formand, Uffe Hansen i dag om den nu afdøde formandskollega. Han var en dygtig administrator men

Kom ud af busken

Banner 27

Afmatning

knap så praktisk anlagt. En nat lå Ole Jensen og hans hustru søvnløse i Guldborg Lysbådehavn, fordi de hørte nogen gå omkring oppe på dækket. De turde ikke forlade kahytten og se efter i mørket, men ved dagslys viste det sig, at "trinnene" hidrørte fra rigningen, der slog mod masten.

Man fornemmer en vis afmatning i løbet af 1976 i referaterne. Øvre på Falster-siden var Sejlforeningen "Vikingen" i gang med at udvide havnen med 158 nye bådepladser. I Toreby Sejlklub fornemmede man konkurrencen – ikke blot om nye medlemmer, men også om de trægt flydende kommunale investeringer i havnene ved Guldborgsund. Ydermere havde 23 medlemmer meldt sig ud af Toreby Sejlklub i løbet af 1976. 18 medlemmer havde ikke reageret på skrivelser om indbetaling af kontingent. Ved generalforsamlingen i 1977 havde klubben 97 aktive medlemmer mod de 129 aktive året før. Der var imidlertid også et godt samarbejde med "Vikingen", blandt andet om et fælles "vandsportsarrangement" og om deltagelse i "Vikings" kapsejladser for Toreby Sejlklubs medlemmer.

Isin sidste beretning som formand måtte Ole Jensen på generalforsamlingen 28. marts 1977 erkende, at etableringen af lystbådehavnen havde vist sig vanskeligere end forudset. Ministeriet for Offentlige Arbejder havde i princippet godkendt havneprojektet, men en tekniker blandt Toreby Sejlklubs medlemmer, der skulle rentegne projektet, var rejst til Jylland, hvorefter Nykøbing Kommunes tekniske forvaltning blev anmodet om hjælp. Her havde man vældigt travlt, og først nu var en ingeniør i gang med at "tegne løs" på havneprojektet, oplyste Ole Jensen. Han forventede, at arbejdet med projektets 1. etape kunne gå i gang, når ministeriets godkendelse forelå.

De akutte opgaver i Toreby Sejlklub var i dette forår el- og vandforsyningen, køreveje for den nye kran, som havde bestået sin første "eksamen", samt uddybning af havnebassinet til flere bådepladser.

"Det stadie, vi er på nu, vil samtidig efter min vurdering betyde, at det i sæsonen 1977 vil være ret begrænset, hvor meget arbejde, det vil være nødvendigt at bede medlemmerne om at lave, således at det skulle blive en sommer, hvor man med god samvittighed får mere tid til at sejle", sagde den afgående formand, Ole E. Jensen, før han overlod denne sidste beretning til generalforsamlingens godkendelse.

IbØstergaard Nielsen, som var valgt ind i bestyrelsen på generalforsamlingen i 1976, blev valgt som ny formand efter Ole Jensen, som næstformand og

Mere tid til at sejle



Toreby Sejlklub i midten af 1970'erne. Fra Arne Reitz-Hansens arkiv.

Optimist- jollerne

sekretær valgtes Willy Petersen, og som ny kasserer valgtes Uffe Hansen. Harald Ravn, Robert Steffensen og Ingvar Petersen blev nyvalgt til bestyrelsen, og Per Bo Hansen blev genvalgt. Arne Reitz-Hansen havde siden april 1976 efter eget ønske været uden for bestyrelsen. Nu i 1977 blev han valgt som suppleant men indtrådte snart igen i bestyrelsen, efter at Robert Steffensen var rejst.

Optimistjollerne dukkede op her i 1970'erne med børn og unge ved roret i den næsten firkantede kasse med sænkekøl og en enkelt mast med storsejl. Toreby Sejlklub havde den gang mange medlemmer med børn, og flere havde egne optimistjoller. En ny interessegruppe for optimistjoller så dagens lys under ledelse af Kurt Christensen, men den kunne ikke oprettes i Dansk Sejlunion, da klubben ikke var medlem.

Ib Østergaard Nielsen og Willy Petersen holdt den 25. april 1977 møde i "Vikings" klubhus med bestyrelsen for at oprette en juniorafdeling for optimistsejlere under Dansk Sejlunion, som "Vikingen" var medlem af. "Vikingen" kunne oprette en sådan gruppe, og undervisningen skulle begynde 1. maj og fortsætte sommeren over mandag og onsdag aften. 19 drenge tilmeldte sig fra begyndelsen, og der kom tilbud fra forskellige side om tilbehør til optimistjoller. Banker og sparekasser var flittige sponsorer overalt. De så friske unge mennesker i optimistjoller som gode reklamer. 35 unge fik teoretisk undervisning i "Vikingen" og praktisk sejlererfaring i Toreby Sejlklub, og da første sæson, 1976, var forbi, havde 22 erhvervet et sejerbevis fra Dansk Sejlunion. Det var Kurt Christensen, som stod for ungdomsafdelingen, der i øvrigt gav stødet til, at Toreby Sejlklub blev optaget i Dansk Sejlunion.

Det gik hurtigt fremad for ungdomsafdelingen, som i maj 1978 kunne holde bådédåb med søsætning og navngivning af otte optimistjoller og en flipperjolle. De unge deltog i stævner og kapsejladser. Kurt Christensen, der stod for afdelingen, frarådede oven i købet, at der blev anskaffet flere joller. Der var ikke plads i klubben til flere.

Året 1977 gik, som forudset, stille hen med god tid til medlemmerne at sejle i. Nykøbing Kommune arbejdede videre med detaljerne i det store havneprojekt, som på ny skulle sendes til godkendelse i Ministeriet for Offentlige Arbejder, og imens forhandlede bestyrelsen med et forsikringsselskab om en kollektiv forsikring for bådene, mens de hang i kranen på vej til eller fra det våde element. Forhandlingerne sluttede med, at klubben tegnede en sådan forsikring. Der kom elektricitet og vand på



Første juni blev der holdt bådédåb over tre optimistjoller, som Toreby Sejlklubs juniorafdeling havde anskaffet med tilskud fra lokale firmaer og Sportssammenslutningen. Ib Østergaard bød velkommen til de 100, som var mødt op ved denne festlige lejlighed.

broerne i løbet af året. Kørevejen over brohovedet sørgede kommunen for. Frivillige i sejlklubben fik etableret slæbestedet.

Ib Østergaard Nielsen kunne således med tilfredshed gøre sit første år som formand op på generalforsamlingen 7. februar 1978. Generalforsamlingen genvalgte ham med akklamation.

Det begynder at ligne en ”rigtig” sejklub

Toreby Sejlklubs nuværende udenbys medlemmer skal fortsat have samme priser og rettigheder som kommunens borgere. Borgmesteren spurgte, om vi var noget særligt, siden vi ville have særrettigheder, det mente vi, at vi er. Citatet er fra Toreby Sejlklubs møde på havnekontoret den 18. januar 1979. I mødet deltog borgmester Børge Jørgensen, havneudvalgsformand Børge Rasmussen og havnefoged Allan Forné fra Nykøbing Kommune, og fra sejklubben var formanden, Ib Østergaard Nielsen, kasserer Uffe Hansen og bestyrelsesmedlem Arne Reitz-Hansen mødt.

Et godt gennem- brud

Børge Rasmussen kunne bekræfte, at der ville blive opstillet en toiletbygning inden 1. marts, og Børge Jørgensen lovede at tage havneprojektet op og – om fornødent – rejse ind til Ministeriet for Offentlige Arbejder for at få et møde om sagen, som stadig ikke var afklaret. For sejklubben var den manglende godkendelse efterhånden temmelig frustrerende. Arne Reitz-Hansen havde netop undersøgt markedet for pontonbroer og havde fået et godt tilbud, men kommunen kunne ikke love økonomisk støtte, så længe havneprojektet ikke var godkendt.

Den 10. februar mødtes klubbens deltagere fra borgmestermødet med havnefoged Allan Forné på dæmningen, og her kom gennembruddet for havnebyggeriet. Et nyt tilbud på en pontonbro fra Klemmensen & Nielsen blev accepteret. Dagen efter fik Ib Østergaard Nielsen og Allan Forné af Nykøbing F. havnevæsen bemyndigelse til at samarbejde om købet af pontonbroen. Broen skulle leveres inden 1. april, og klubbens medlemmer skulle selv samle og montere den.

Ib Østergaard Nielsen ønskede ikke at fortsætte som formand, og på hans forslag valgte generalforsamlingen 22. februar 1979 Uffe Hansen som ny formand. Også Ingvar Petersen valgte at stoppe i bestyrelsen ved den lejlighed. Ole Sønderup og Hans Larsen blev valgt i stedet.

Der var mange at sige tak til, da Ib Østergaard Nielsen aflagde sin sidste bestyrelses-beretning. Toreby Sejlklub var atter inde i en god gænge med

tilgang af medlemmer og både og med faste og festlige arrangementer hen over sejlsæsonen. Fisketure, weekendture, Sankt Hans fest, ”Falster Rundt”, eftersøgningssejlads og afriggerfest.

Organisationen var ved at tage form. Havneudvalget bestod nu af Arne Reitz-Hansen og Gert Nielsen. Kranudvalget havde Harald Ravn og Johs. Olsen som medlemmer, senere Arne Reitz-Hansen. Johs. Olsen var desuden ulønnet pladsmand. Festudvalget bestod af Hans Larsen, Ove Petersen, Arne Reimer, Søren Petersen og Peter Larsen. I ungdomsudvalget arbejdede Kurt Christensen, Flemming Hansen, Jørgen Karmark og Uffe Hansen.

Men Toreby Sejlklub var - efter kommunens opfattelse - ikke ”noget særligt”, med flere rettigheder end andre sejklubber i Nykøbing Kommune. I de øvrige sejklubber i kommunen betalte medlemmer fra andre kommuner det dobbelte i pladsleje. I Toreby Sejlklub betalte alle det samme. Forskelsbehandlingen mellem lokale og ”udenbys” lurede i forhandlingerne med kommunen om fremtiden. Dette stod klart for de fremmødte ved generalforsamlingen 27. februar 1980:

”Vi tilstræber at få en ordning, hvor vi kan beholde den størst mulige grad af selvstyre og dispositionsret over T. S.’s område”, sagde Uffe Hansen i bestyrelsens årsberetning. Han understregede, at Toreby Sejlklub nu var inde i en glædelig udvikling, som betød, at de midlertidige løsninger snart var fortid. ”Denne udvikling skyldes det store arbejde, som T. S.’s medlemmer gennem årene har lagt i sejklubben”.

”Noget særligt”

*Aftensejlads
på Guld-
borgsund i
begyndelsen
af 1980’erne.*





Sejladsen
"Falster
rundt"
har nået
Guldborg.

I foråret 1980 trængte en uddybning af havneområdet sig på. Den blev bl.a. drøftet på formandsmøder for sejlklubberne i Nykøbing. En ny lejekontrakt med Nykøbing Kommune var også på dagsordenen i 1980. Toreby Sejlklubs fremtid afhang i høj grad af kontraktens udformning, der blev diskuteret i bestyrelsen i begyndelsen af 1981 sammen med oversigten over de seneste tre års regnskaber for at få et overblik over, hvor store beløb, klubben selv havde brugt på havnen og pladsen i forhold til de kommunale investeringer. Formanden, Uffe Hansen, kassereren Ole Sønderby og bestyrelsesmedlem Alf. Jørgensen udgjorde forhandlingsudvalget.

Førsteetape af havneprojektet blev taget i brug i 1980. På generalforsamlingen den 25. februar 1981 kunne formanden, Uffe Hansen, konstatere, at anlægget stort set virkede tilfredsstillende. Vinterpladsen manglede stenbelægning, og asfalten skulle forstærkes her og der for at kunne klare kørslen med klubbens kran. Derimod kunne selv en optimistjolle gå på grund ved lavvande på vej mod slæbestedet. Kommunen var rykket nogle gange for at klare det problem. Havnefoged Allan Forné henviste til havnekranen, som kunne grave det væk, som blokerede indsejlingen.

Skurvognene fra Klemmensen & Nielsen fungerede stadig som værksted og "klubhus", men Toreby Sejlklub havde sendt ansøgning til fredningsmyndighederne om at flytte et kommende "rigtigt" klubhus nærmere vandet, end planen foreskrev.

I den nye bestyrelse afløstes Arne Reitz-Hansen og Hans Larsen af Urban Petersen og Max Nielsen. Arne Reitz-Hansen fortsatte imidlertid

i havneudvalget sammen med Alf. Jørgensen og Kurt Borre. Et nyt byggeudvalg blev nedsat med Hans F. Poulsen som medlem, og Max Nielsen fik kontakt- og bladudvalget som område, idet han planlagde Toreby Sejlklubs første klubblad.

Der gik ikke lang tid fra den ordinære generalforsamling i 1980, før bestyrelsen måtte indkalde de over 100 medlemmer til en ekstraordinær generalforsamling 17. juni 1981. Nu var lejekontrakten med Nykøbing Kommune nemlig parat til medlemmernes kritiske vurdering, efter at Storstrøms Amts Tilsynsråd havde godkendt den. Bestyrelsen havde accepteret kommunens tilbud om 75.000 kroner i overgangssum under forudsætning af, at Toreby Sejlklub kunne overtage området, når det en gang (for kommunens regning) fremtrådte i "den vedligeholdte, ryddelige og renholdte stand, som kommunen ifølge paragraf 4 ønsker af lejereren Toreby Sejlklub", som det diplomatisk er formuleret i forhandlingsprotokollen af sekretær Willy Petersen.

"Vi har længe følt os låst fast i den videre udvikling af sejlklubben på grund af den usikkerhed, der har været med hensyn til vort tilhørsforhold til Nykøbing Kommune", sagde formanden, Uffe Hansen indledningsvis på den ekstraordinære generalforsamling. "Vi er nu nået frem til en afklaring i form af en lejekontrakt, som er tilsendt jer alle. Denne lejekontrakt ønsker bestyrelsen derfor godkendt i aften".

Lejekontrakten fik konsekvenser for Toreby Sejlklub helt frem til 2002, hvor klubben efter mange genvordigheder overtog havnen. Nu er vi stadig i 1981, hvor forholdene var sådan, at kommunens overtagelse var en nødvendighed af hensyn til den videre opbygning af havnen og pladsen. Det havde taget ca. togethalvt år at få kontrakten på bordet. Bestyrelsen havde anmodet om et møde om en kontrakt allerede i januar 1979, men hele det år gik, uden at det lykkedes at få forhandlinger i gang med kommunen. Først i april 1980 fik Uffe Hansen tilsagn om, at kommunen ville lave et udkast, men da der ikke var referat fra mødet, skete der ingenting. I august 1980 henvendte klubben sig igen til havneudvalget, men fik ikke noget svar. Næste brev til havneudvalget halvanden måned senere blev (for en sikkerheds skyld) sendt i kopi til borgmesteren, havnefogeden og Sportssammenslutningen, og så skete der noget. Efter flere udsættelser mødtes Uffe Hansen og Alf. Jørgensen 13. oktober 1980 med havneudvalgsformand Børge Rasmussen, stadsingeniør Max Hagenau og havnefoged Allan Forné.

**Lejekon-
trakt**

Efter flere møder, hvor klubben foreslog en række ændringer, kunne Uffe Hansen, Ole Sønderup og Alf. Jørgensen omsider 22. januar 1981 mødes med hele det kommunale havneudvalg samt havnefoged og stadsingeniør og forhandle et nyt kontraktudkast fra kommunen, der indeholdt de fleste af Toreby Sejlklubs foreslåede ændringer. Der var ikke enighed om overgangssummen til sejlklubben, som havde beregnet den til knapt 183.000 kroner med arbejdsindsats fra medlemmere indregnet. Kommunen ville betale det tidligere nævnte beløb på 75.000 kroner, "hvilket vi syntes var for lidt, men det viste sig umuligt at få ændret", (Uffe Hansen ved forelæggelsen).

Naturligvis var der fordele og ulemper ved at overlade havn og plads til kommunen på lejebasis. Uffe Hansen opregnede begge dele på den ekstraordinære generalforsamling. Det var en fordel, at Nykøbing Havn vedligeholdte vandområderne og sørgede for uddybning samt vedligeholdte kystindfatningen og asfaltbelagte områder, fremhævede Uffe Hansen. Han så også positivt på, at Toreby Sejlklub fik fuld råderet og brugsret over landområderne samt indtægterne herfra. Et minus var det, at klubben ikke fik eneret på brug af mole og slæbested i forbindelse med optagning og søsætning af både. Heller ikke Havneudvalgets fastsættelse af pladsleje var en fordel for sejlklubben. Uffe Hansen forudså prisstigninger efter næste generalforsamling. Helt utilfredsstillende var det, at medlemmer, som ikke boede i Nykøbing Kommune, skulle betale dobbelt for en bådplads.

"Det er en ting, vi var meget kede af, men det er kommunens politik, og det kunne vi ikke ændre", sagde Uffe Hansen. Han oplyste, at alle medlemmer uden for kommunen, optaget efter 1. januar 1979, er blevet gjort opmærksom på det forhold. For medlemmer, optaget før denne dato, bebudede formanden en solidarisk prispolitik. "Vi mener, at en lejekontrakt vil sikre Toreby Sejlklub en fornuftig udvikling i fremtiden", understregede han.

Indtil nu havde kommunen investeret mellem 1,1 og 1,2 millioner kroner i havneområder, oplyste Uffe Hansen. "Det er så store beløb, at vi ikke selv har mulighed for at finansiere dette. Der er også store uddybningsopgaver, og disse er meget bekostelige. De gamle træbroer er snart udtjente, nye koster fra 2.500 til 3.000 kroner pr. meter. Skal vi have et klubhus og samtidig holde prisen nede, så vi alle kan være med, peger økonomien også på lejekontrakten", sagde Uffe Hansen.

Lejekontrakten med Nykøbing F. Kommune blev vedtaget med 22 stemmer for og to imod på den ekstraordinære generalforsamling, og den 20. august

kunne bestyrelsen skrive kontrakten under med de ændringer, som blev tilføjet på generalforsamlingen. På samme møde oplyste Hans Poulsen, at han ville have et skitseprojekt til det nye klubhus parat i slutningen af september. Huset skulle være på mellem 100 og 140 kvadratmeter, og kasserer Ole Sønderup lovede straks, at der lå 150.000 kroner parat i klubkassen til projektet.

Bestyrelsen vedtog 30. november 1982 at forelægge klubhusprojektet i revideret form for en ekstraordinær generalforsamling, som fandt sted 26. januar 1983. Her oplyste Uffe Hansen, at det oprindelige projekt ville løbe op i ca. 430.000 kroner, hvorfor bestyrelsen ændrede planerne til et hus, klubben kunne skaffe penge til. Hans Poulsen gennemgik forslaget, som ville koste ca. 272.000 kroner, som ikke utilsigtet svarede til klubbens kassebeholdning på 270.000 kroner. 40 stemte for forslaget, mens en enkelt undlod at stemme. 17 år efter stiftelsen af Toreby Sejlklub tonede et rigtigt klubhus frem af de bureaukratiske og økonomiske tåger.

Klubbladet, som Max Nielsen tog sig af, fik efter en konkurrence blandt medlemmerne navnet "Dæmningen" efter forslag fra Gerda Andreasen. Bladets første nummer blev positivt modtaget, fremgår det af protokollen. Bladet blev med tiden - ligesom i dag - sendt til dagblade og ugeblade foruden til alle medlemmer af Toreby Sejlklub.

Mindre godt gik det i 1981 for ungdomsafdelingen, oplyste Uffe Hansen på generalforsamlingen i februar 1982. Tilslutninger var for lille og frafaldet for stort. De unge manglede også et lokale, og det kneb med at finde instruktører, der havde tid nok. Der var kun ni medlemmer i ungdomsafdelingen på dette tidspunkt.

Blandt "voksne sejlere" var tilstrømningen til Toreby Sejlklub derimod voksende. Klubben måtte bede aspiranterne om at afvente medlemskab, indtil nye broer gav plads. 127 aktive og 14 passive medlemmer havde klubben i 1982.

Den solidariske prispolitik, som Uffe Hansen havde bebudet i 1981, medførte, at generalforsamlingen i 1982 vedtog, at udenbys medlemmer pr. 24. februar dette år, som havde været medlemmer siden 1. januar 1979, skulle betale samme pladsleje som medlemmer, der boede i Nykøbing Kommune. Klubben ville betale det tillæg på 100 procent, som kommunen forlangte. Ordningen gjaldt for personlige bådepladser, indtil eventuel udmeldelse og kun for medlemmets egen båd.

I faste rammer med klubhus og bådebroer

Toreby Sejlklub skal ikke forvente ydelser fra kommunens side, da pengekassen er tom. Sådan opsummerede Uffe Hansen resultatet af formandsmødet kort før jul, hvor sejlklubberne mødtes med havnefoged Allan Forné. Der var lige netop penge til redningsstiger på B-broen, som nu var etableret. "Vi må nok erkende, at Toreby Sejlklub har fået en god del af de midler, der er til rådighed for sejlklubberne her i kommunen", sagde Uffe Hansen på generalforsamlingen, som fandt sted på "Ritz" den 23. februar 1983. Ole Sønderup, Hans Poulsen, Urban Pedersen og Max Nielsen var på valg, og ingen af dem ønskede genvalg. I stedet valgte forsamlingen de foreslåede kandidater Kaj Skarpholt, Tage Nielsen, Frank Petersen og Randi Andersen. Formanden, Uffe Hansen, blev atter genvalgt til forsamlingens udtrykte tilfredshed.

Nu skulle byggeriet af klubhuset i gang. I april forelå byggetilladelse og tillige tilbud på husets fundering, betonbjælker og lecadæk, som alle blev accepteret. Ansøgningen om tilskud fra tipsmidlerne havde givet 60.000 kroner, og Dansk Idrætsforbund bidrog med et rentefrit lån på 40.000 kroner. Ove Pedersen havde styr på byggeriet. Medlemmerne blev delt i arbejds hold efter faglig kunnen. Hen over sommeren rejste huset sig, mens kassebeholdningen svandt tilsvarende. Men budgettet holdt. 6. december 1983 betegnede kasserer Kaj Skarpholdt økonomien som yderst tilfredsstillende, og 16. januar 1984 forudså bestyrelsen, at årets generalforsamling kunne holdes i klubhuset.

Det er en historisk aften, konstaterede Uffe Hansen i beretningen for 1983. "Det må tilskrives den store og prisværdige indsats, som virkelig mange medlemmer har ydet, ikke alene i 1983, men også i årene forud", sagde han. Byggeriet fik jo en vanskelig start på grund af vejret, som forårsagede så meget fugt i området, at det var umuligt at få piloteringen gennemført, men da det lod sig gøre, gik byggeriet som forventet. Mange medlemmer fik en god idé eller tog et initiativ, som var en stor hjælp. "Vi har, som sagt, fået et godt hus, men vi har samtidig fået et endnu bedre sammenhold



i klubben, og det er mindst lige så værdifuldt", sagde Uffe Hansen. Foruden klubhuset kom der vand og elektricitet på A og B-broen. Et nyt masteskur og anlæg af området omkring klubhuset. Og så blev kranen malet.

Toreby Sejlkubs første æresmedlem blev udnævnt på generalforsamlingen i det nye klubhus. Johannes Olsen havde i mange år ydet en stor indsats som pladsmanden, der altid var på plads, og de 60 fremmødte råbte hurra tre gange som en hyldest til ham.

*Johannes Olsen.
Foto: Arne Reitz-Hansen.*

En næsten uændret bestyrelse (Gunnar Boysen afløste Leif Hansen) kunne tage fat på at forberede den officielle indvielse af klubhuset, som skulle finde sted den 14. april 1984 samme dag som standerhejsningen.

Efter klubhusets indvielse begyndte hverdagene i ordets bedste betydning for Toreby Sejlklub. Nu kunne både arbejds hold, byggeudvalg og bestyrelse trække vejret roligt og koncentrere klub-aktiviteterne om at få havnen og huset til at fungere – og om at få sejlet.



Æresmedlem Johannes Olsen og næstformand Ove Pedersen hejser standeren lørdag eftermiddag den 15. april 1989. Avisfoto: Anders Knudsen, Lolland-Falsters Folketidende.



"Nyt klubhus for lille ved indvielsen", var overskriften i "Ny Dag" under dette billede, hvor bestyrelsen er iført rødt slips.

Ungdomsafdelingen tog Steen Mathiasen og John Christensen sig af at få liv i igen. Sidst på sommeren blev de afløst af Kurt Kristensen og Jørgen Karmark. Karsten Reitz-Hansen og Jørgen Petersen hjalp til med det praktiske. De deltog i et seminar i Ebeltoft om ungdomsarbejdet, arrangeret af Dansk Sejlunion. 10 unge fik lært teorien og at sejle optimistjoller.

1984 blev derfor et roligt år uden de store problemer. Klubhusets indvielse var en stor og glædelig begivenhed, sagde Uffe Hansen. Huset blev flittigt benyttet, og "morfar" (Gerhard Nielsen) og "mormor" (Fru Nielsen) holdt huset pænt.

Det er i dag – i 2016 – værd at bemærke, hvorledes ventilationsproblemerne søgtes løst den gang i 1984: Uffe Hansen: "Ved sidste generalforsamling var der fuldt hus, det viste sig, at ventilationen ikke var god nok, vi var meget generede af tobaksrøg, derfor har vi købt og isat en ventilator, det har gjort problemet mindre, men mange ikke rygere kan stadig føle sig generede, så når vi er mange hernede, må vi forsøge at spare lidt på tobakken".

Klubhuset på de 70 kvadratmeter kunne imidlertid ikke rumme alle aktiviteterne i Toreby Sejlklub. Fra Gedser fik klubben transporteret en billig skurvogn til klubben, og fiskerne fik opstillet endnu en skurvogn, som klubben havde arvet af kommunen. Arealerne blev beplantet, græsset blev slået, klubaftener fandt sted om onsdagen, og aftensejladserne havde en pæn tilslutning, hvor også motorbådene var godt repræsenteret. Klubbladet "Dæmningen" udkom på femte år og gav god information

om sejlklubben. Redaktør Max Nielsen efterlyste dog – som altid – stof fra medlemmerne.

Spørgsmålet om betaling for gæstesejlere havde tidligere været berørt, og på generalforsamlingen i 1985 var det atter på dagsordenen med fire muligheder: Gæstesejlere skulle betale samme pris som i deres hjemhavn. Udlændinge skulle betale 40 kroner, og danskere som i hjemhavnen, dog max. 40 kroner. Overnatning i havnen skulle være gratis. Gæstesejlerne skulle betale efter behag. Forslag nummer tre fik flest stemmer. Gæstesejlere skulle ikke betale noget for at ligge natten over i Toreby Sejlklub.

I bestyrelsen afløste Jimmy Fälling-Andersen Frank Petersen, som ikke ønskede genvalg. Ungdomsafdelingen blev nu koordineret af Niels Krøyer, siden af Tom Hemmingsen, mens Gunnar Boysen tog sig af havne- og pladsudvalget. Han afløstes senere i 1985 i bestyrelsen af Jørgen Petersen. John Rasmussen ledede husudvalget, og Ove Pedersen, festudvalget. Hver af broerne havde en broformand. Året gik sin gang med de traditionelle arrangementer. Bestyrelse, udvalg og broformænd sørgede for, at bådene var forsvarligt forføjede i havnen og lige så forsvarligt klodset op om vinteren. Priserne på pladsleje, vinterpladser og optagning og søsætning samt en revidering af vedtægterne, så de svarede til klubbens nuværende situation, optog en stor del af arbejdet i 1985.

Uffe Hansen havde forud for generalforsamlingen i 1986 meddelt, at han ikke ønskede genvalg. Han havde da været formand gennem den afgørende periode fra 1979, hvor Toreby Sejlklub fik en permanent ordning med Nykøbing Kommune, havnen blev etableret, og det første rigtige klubhus blev bygget på området.

"Under betydelige fødselsvanskeligheder", som der står i referatet fra 1986, "indvilligede Tage Jørgensen i at påtage sig jobbet som formand, men foreløbig kun for et år, og under forudsætning af, at der dannedes en ad hoc-gruppe til forhandlinger med kommunen". Uffe Hansen lovede at træde til i den udstrækning, Tage Jørgensen ønskede det. Steen Mathiasen og Gunnar Vest blev valgt ind i bestyrelsen efter at formanden, Jørgen Pedersen og Kaj Skarpholt ikke havde ønsket genvalg.

"Fødselsvanskelighederne" siger Tage Jørgensen i dag i 2016, bestod i, at han efter et møde på handelsskolen var blevet ringet op fra Toreby Sejlklubs generalforsamling, om han kunne komme over i klubhuset. Ved 22-tiden ankom han og blev modtaget af klapsalver: "Du er valgt som formand. Tillykke".

**"Presse-
veer"**

Forholdet til Nykøbing Kommune var i 1986 kølnet betydeligt på en mistanke om favorisering af klubberne "Vikingen" og "Guldborgsund" på Falster-siden. Kommunen ønskede betaling for vinterpladserne fra 1. januar 1987, mens de to klubber i Lystbådehavnen gik fri. Toreby Sejlklub ville ikke betale for noget, man selv klarede uden udgifter for kommunen. Vanddybden var også et problem. Et møde med borgmester, havnefoged og Sportssammenslutningen udviklede sig til "en ret hård meningsudveksling", hvor "logikken syntes gået fløjten", som Uffe Hansen formulerede det i beretningen. Der kom ikke noget ud af mødet. Uffe Hansen: "Vi må derfor selv drage nogle konklusioner." Det kunne være ikke at afholde udgifter til landområdet, og ikke deltage i reetablering af vandområdet samt håndhæve brugs- og dispositionsretten til landområdet. "Tryk avler modtryk. Det er alt i alt en kedelig ændring, for Toreby Sejlklub har altid forsøgt at være så selvhjulpne som muligt, men det ser ud til at blive vanskeligt i fremtiden".

Det knirkede også her og der i Toreby Sejlklub. Økonomien haltede på grund af for få medlems-indtægter. Juniorafdelingen blev foreslået nedlagt. Festudvalget ønskede at skrue ned på opgaverne, da tilslutningen var for lille. F. Bestræbelserne på at få DSB til at udvide sommer-åbningerne for Frederik IX's bro førte ikke til noget.

I 1987 måtte generalforsamlingen beslutte en kontingentforhøjelse på grund af den stramme økonomi. Forslaget om at afvikle juniorafdelingen blev afvist. Medlemernes arbejdspligt blev drøftet. Nu skulle arbejdet lægges i fastere rammer, og de, der ikke ønskede at yde de 20 timers årlige arbejdspligt, skulle betale et gebyr på 200 kroner.

Tage Jørgensen fortsatte – trods tidligere betænkeligheder – som formand for bestyrelsen, som fik Finn Jørgensen og Harald Fallesen Ravn som nye medlemmer efter Tom Hemmingsen og John Rasmussen. I forvejen havde Per Bo Hansen som suppleant afløst Sten Mathiasen, som udtrådte "i utide".

Nu kunne den nye bestyrelse have fortsat arbejdet med at varetage den daglige drift af Toreby Sejlklubs og sætte de forbedringer til lands og til vands i gang, som man havde penge til. Men så kom der nogle smarte projektmagere på banen:

"Totalcenter ved Guldborgsund til en halv mia. kr". Det var avisoverskriften 12. august 1987, da Byggeselskabet Jægersborg havde præsenteret byrådsmedlemmer, amtsrådsmedlemmer, embedsmænd - og Toreby



Avisbillede fra præsentationen af "Totalcenteret" på Teaterhotellet 11. august 1987. Fra venstre: Direktør Niels Rosenkrantz, Byggeselskabet Jægersborg. Borgmester Børge Jørgensen. Arkitekt T. Skovgaard Jørgensen. Direktør Svend Nyholm, Byggeselskabet Jægersborg. Viceborgmester Bent Brund. 2. viceborgmester Jørgen Voigt. Formanden for Toreby Sejlklub, Tage Jørgensen samt næstformand Ove Pedersen.

Sejlklub - for planerne om et center på 39.000 kvadratmeter med hotel, marina, supermarked, restaurant, bar, svømmehal, body building mm. Byggeselskabet Jægersborg havde uden videre inddraget Toreby Sejlklub i det nye og meget vidtgående projekt.

"Mødet forløb noget atypisk i forhold til normale bestyrelsesmøder", skrev Jimmy Fälling-Andersen i referatet fra et hasteindkaldt møde 17 august 1987. Her konkluderede bestyrelsen, "at Toreby Sejlklub var taget på sengen i forbindelse med opbygningen af Guldborgsundcenteret". Bestyrelsen besluttede, at Ove Pedersen skulle kontakte byggekonsortiet for at få et møde i stand den 31. august.

Hele bestyrelsen var repræsenteret på dette møde, hvor Tage Jørgensen fik lejlighed til at ridse Toreby Sejlklubs opståen og virke op. I konsortiets referat hedder det blandt andet, at Toreby Sejlklub, ifølge Tage Jørgensen, nærmest må betragtes som en hyggeklub, hvor man udelukkende sejlede

for sin fornøjelses skyld, og for det gode venskabs skyld bådejerne imellem. Principielt havde Tage Jørgensen og bestyrelsen ikke noget imod de fremlagte planer, blot det ikke kom til at gå ud over det antal pladser, som var etableret, samt at det ikke kom til at koste mere for medlemmerne, end det hidtil havde gjort.

Ejendomsmægler Ejvind Grosen strøg til at begynde med Toreby Sejlklub med hårene: Det var konsortiets hensigt, at Toreby Sejlklub skulle have eksakt det samme antal bådpladser stillet til rådighed i den nye havn. De økonomiske forhold ville blive afklaret således, at sejlklubbens udgifter ville blive de samme, men reguleret efter prisindekset. Der var bare lige en enkelt ting, som Ejvind Grosen ville have ændret: "Grosen påpegede det urimelige i, at klubbens depositum på 1.000 kroner skulle gælde for en eventuel udvidelse af sejlklubbens medlemstal. En regulering af dette depositum for nye medlemmer måtte følge det prisleje, der ligger i alle nye havne af denne type.

Konsortiets landskabsarkitekt, Valdemar Carlsen, og arkitekt T. Skovgaard Sørensen orienterede om den nye havn og om sammenhængen med det planlagte hotel og den nye lystbådehavn.

Efter disse indledende ord blev projektet gennemgået med afklarende spørgsmål fra Toreby Sejlklub og gode forsikringer fra konsortiets repræsentanter, og det hele mandede ud i gensidige løfter om at holde hinanden godt orienteret. På overfladen et kultiveret og civiliseret møde, ifølge mødereferatet.

Under overfladen og i Toreby Sejlklubs bestyrelse blev tingene sagt mere lige ud: Jimmy Fälling Andersen skrev blandt andet i bestyrelsens konklusion, at bestyrelsen efter en nøjere drøftelse fandt arkitekt Valdemar Carlsens og ejendomsmægler Ejvind Grosens udsagn på mødet særdeles nedslående med hensyn til de fremtidige prisindikationer, hvor man tilsyneladende fuldstændig overså de kontraktlige rettigheder og forpligtelser, som fremgik af Toreby Sejlklubs kontrakt med Nykøbing F. Kommune. Det nye havneprojekt ville ikke medføre bedre faciliteter end de nuværende, konkluderede bestyrelsen.

På samme måde som ved indianerangreb på en nybyggerkaravane i Det vilde Vesten, dannede Toreby Sejlklubs bestyrelse i overført betydning en vognborg i forhold til de vældige planer for Guldborgsund-centerets marina, hotel og lystbådehavn, som århusianerne kom ridende med. Bestyrelsen søgte at sikre de nuværende rettigheder juridisk imod angrebene udefra.

Nu skulle lejekontrakten med kommunen tinglyses, og landarealet måles op, så man havde sit på det tørre, når og hvis Guldborgsundcenteret ekspanderede.

I bestyrelsens beretning for 1987, som Tage Jørgensen aflagde på generalforsamlingen 24. februar 1988, blev tingene sagt tydeligt: "Pludselig kom der noget på tværs. Man ville bygge en marina, et projekt, som de ville indlemme os i. Jeg var blevet varskoet lidt i forvejen, men kendte ikke detaljerne. Den 11. august var der orienteringsmøde på Teaterhotellet, og her var Ove og jeg inviteret med. Ved den lejlighed udtalte borgmester Børge Jørgensen overfor Ove og mig, at vores rettigheder og status ville der ikke blive rørt ved" /../"Lad mig med det samme sige, at han har holdt ord".

Tage Jørgensen var helt inde i sagens kerne, da han omtalte, at lejekontrakten ikke stod i tingbogen, hvilket kunne betyde, at Toreby Sejlklub skulle bevise klubbens rettigheder, hvis konsortiet overtog kontrakten. Alvorligt så det ud, at den næste lejeregulering skulle finde sted i 1990. Tage Jørgensen kunne med sin svigerdatters hjælp (hun var jurist) forudse, at til den tid kunne konsortiet sætte lejen 500 procent op, hvis det passede dem. "Det hele er en gang kold forretning, hvor det gælder om at få sin investering forrentet så højt som muligt," sagde Tage Jørgensen til de 55 medlemmer af Toreby Sejlklub, som var mødt til generalforsamlingen.

Toreby Sejlklub fik nu fred til at udvikle landarealet med vinterpladser, og klubbladet, som havde skrantet lidt på grund af manglende tid, fik ny redaktion med Gunnar Vest som ansvarlig koordinator og Per Legau, Carl Snekkelsberg og Flemming Andersen i redaktionen med Tom Hemmingsen som annoncemand. Planer om udvidelse af klubhuset begyndte at tage form, og en brusekabine blev sat op i det eksisterende hus. Forbedringer og reparationer skete løbende. Der var nok at lave, og det blev nødvendigt at sætte opgaverne i system med arbejdshold, hvis arbejde ydermere skulle koordineres af hensyn til medlemmernes øvrige gøremål og forpligtelser på hjemmefronten.

Nogle medlemmer havde svært ved at huske kontingent og pladsleje, og færre var så glomsomme, at bestyrelsen måtte skride til eksklusion. Med 131 aktive medlemmer måtte der være plads til forskellighed, men grænsen gik, hvor fællesskabet blev svigtet.

Den 11. januar 1989 kunne sejlklubbens bestyrelse underskrive den reviderede lejekontrakt med kommunen. Nu var der papir på det

udvidede landareal, som man kunne disponere over til vinterpladser mm., men som også lå som en form for bufferzone mod Guldborgsundcenteres konsortium, hvis det atter ville på strandhugst i Toreby Sejlklub. Nu gik det mod sejlersæsonen 1989 med et par ændringer i bestyrelsen. Bendt Bay afløste Finn Jørgensen, som ikke ønskede at fortsætte. Og lidt ind i maj måned meddelte Per Bo Hansen, at han ønskede at stoppe. Han blev afløst af Arne Reitz-Hansen. I oktober indtrådte Ole Sønderup i stedet for Harald Ravn.

Tage Jørgensens beretning for 1989 blev ikke lang i lyset af den ro, som havde indfundet sig efter turbulensen omkring de store marina- og hotelplaner. Planerne forsvandt ud i det blå – i hvert fald er de fraværende i Toreby Sejlklubs skriftlige arkivalier. Bestyrelsen fortsatte uændret ind i 1990. Forude lå 25 års jubilæet. Forberedelserne var i gang.



Der blev også til at hygge sig og holde fester



Hans Lund har flittigt fotograferet de festlige stunder i sejlklubben i de senere år. Gule ærter med efterfølgende auktion over medbragte småpakker. "Mad for mænd" med skipperskrønerne. Den årlige grillaften. Sankt Hans festen. Pinseturene, oftest til Nysted og afriggerfesterne, når sejlsæsonen var helt forbi, og bådene stod på land, de fleste af dem.



Nu manglede kun det dybe vand i havn og rende

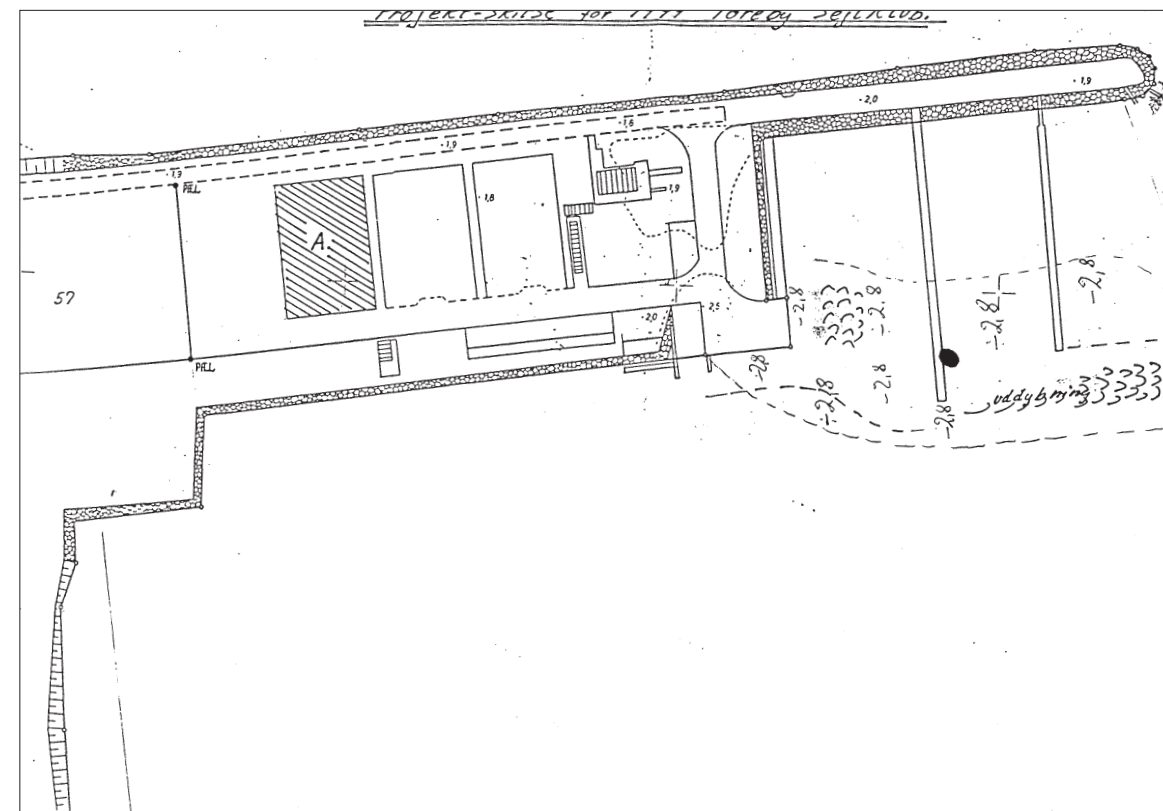


Uddybning
i 1992.

Ved indgangen til 1990'erne lå Toreby Sejlklub bogstaveligt talt i smulte vande. Guldborgsund har aldrig rejst sig med bølger, som kunne forskrække en landkrabbe til søs, men åbningstiderne på Frederik IX's Bro var sparsomme og til stadig diskussion blandt sejlerne, som gerne ville syd på – undertiden lidt længere end pinsesejladsen til Nysted, som nu var blevet en tradition.

I overført betydning var vandet også blevet smult. Dønningerne efter den turbulente koldfront mellem Nykøbing Kommune og sejlklubbens bestyrelse havde lagt sig. Lejekontrakten med en stabil prisudvikling og klare grænser på land var kommet i hus i lyset af stormvejret fra konsortiet bag Guldborgsundcenteret, som også havde lagt sig. Bestyrelsen kunne koncentrere sig om at tilrettelægge de videre opgaver med forbedringer i havnen, på vinterpladserne og i og omkring klubhuset.

Men uanset hvor meget, medlemmerne sled i det, var der også den gang en opgave, der ligesom Sisufos' evindelige rullen med sten op ad bjerget, aldrig ville høre op: Havnen trængte til uddybning, men i modsætning til Sisufos' sten, der straks rullede ned ad bjerget kort før bjergets top, kunne Toreby Sejlklubs medlemmer og gæstesejlere i det mindste glæde sig over



gode vanddybder i havnen i en rum tid, før slam og mudder aflejrede sig i mængder, som krævede fornyet gravning, bortsejling og klappning efter omstændelige tilladelser og vanskelige kommunale bevillinger.

"Jubileringsejlkub vil gerne ud på dybt vand", var overskriften i lokalpressen forud for jubilæet 29. marts 1991. Det dybe vand fandtes yderst ude på dæmningen, hvor en flydebro var på dagsordenen, men længere inde kunne muddret gribe fast om køl og bund og gøre pælepladser ubrugelige. Tage Jørgensen havde gennem hele 1990 troligt gjort havneudvalget opmærksom på problemet, og bestyrelsen havde rettet skriftlig henvendelse til kommunen. "Det hjalp ikke. Vi fik et afslag, som alle har kunnet læse i avisen, sagde Tage Jørgensen i årsberetningen for 1990.

"Vi spekulerede lidt i bestyrelsen, om vi havde båret os kluntet ad. Men alt har en forklaring, og det viste sig, at lovgivningsmagten havde bestemt, at alle havne fremover skal køre som selvstændige forretninger. Og så er det meget naturligt, at havnen bremsede op, indtil de havde fundet ud af, hvilke driftsmæssige konsekvenser, den nye driftsform ville få", sagde Tage Jørgensen.

Havneprojekt
fra 1991.

Jubilæum

Set i det længere perspektiv, som vi kun kan øjne her 15 år efter, fik indførelsen af selvfinansiering i offentlige virksomheder stor betydning for Toreby Sejlklub. I modsætning til for eksempel fodbold og andre landbaserede fritidsinteresser, var sejlsporten afskåret fra politisk besluttede tilskud eller anlæg udover prioriteringen af eventuelle overskud på havnenes drift, medmindre byrådet fandt andre veje til pengekassen. Jubilæumsfesten i 1991 blev holdt i Flintinge gamle Savværk, hvor alt forløb "særdeles tilfredsstillende". På dagen var en flagalle sat op i sejlklubben, og et ukendt, men stort antal gratulanter mødte op, da standen var hejst.



Daværende borgmester Poul-Henrik Pedersen var blandt gratulanterne ved 25-års jubilæet, som det ses på dette avisudklip. Billedet herunder tog Arne Reitz-Hansen, da han var kravlet op i klubbens gule kran.

Flydebroen, som kommunen havde lovet, blev ikke til noget. Kommunen sprang fra. I stedet ville havnevæsenet kigge nærmere på nogle målinger af vanddybderne i havnen, som Bendt Bay havde foretaget. De viste blandt andet, at den gennemsnitlige vanddybde var reduceret med ca. 15 cm. Siden 1989. I løbet af sommeren 1991 blev der taget bundprøver, som blev sendt til Storstrøms Amt. Mere skete der ikke den sommer. Først hen i december, efter at Tage Jørgensen havde holdt et møde med kommunens havneudvalgsformand, Villy



Rasmussen, kom det for en dag, at havnen havde en klaptilladelse, der ikke var brugt.

Som om det ikke var nok, at der under vandet aflejt sig syv centimeter mudder i snit om året, så faldt der også snavs og skidt ned over Toreby Sejlklub fra himlen. Bestyrelsen havde sendt en klage til amtets miljøkontor over nedfald af sod fra Sukkerabrikken. Det var indlysende nok værst i roekampagnen. Miljøkontoret dukkede op i sejlklubben og kunne konstatere, at klagen var berettiget, hvorefter sukkerfabrikken blev kontaktet. Det hjalp.

Efter generalforsamlingen 27. februar 1992 bestod bestyrelsen af Tage Jørgensen, formand. Ove Pedersen, næstformand. Gunner Vest, kasserer. Jimmy Fälling Andersen, sekretær, og bestyrelsesmedlemmerne Arne Reitz-Hansen, Hans Kristensen og Bendt Bay. Bestyrelsen blev på tragisk vis ændret i løbet af året, da Ove Pedersen døde og blev erstattet af Randi Andersen.

Den 9. marts havde Tage Jørgensen fået bekræftet, at havneudvalget havde bevilget penge til uddybning, og Bendt Bay erfarede, at også klaptilladelsen var givet. Halvanden måned senere var optimismen stadig i behold. I mellemtiden havde Allan Forné "taget sig gode tøj" og var fratrådt som havnemester. Nu ville bestyrelsen i Toreby Sejlklub kontakte den nye havnemester for at få gang i sagerne. I maj var han endnu ikke tiltrådt. Først den 1. september 1992 kunne Tage Jørgensen og Gunnar Vest repræsentere Toreby Sejlklub ved receptionen for havnemester Bent Rasmussen.

Da var uddybningen allerede bragt til ende med et resultat, som klubben var godt tilfreds med. "Den sag var eferhånden gået hen og blevet en gyser, som tog utrolig meget af vores tid i foråret" (1992), sagde Tage Jørgensen på generalforsamlingen 25. februar 1993. "Først var pengene bevilget – så på betingelse af, at man fandt besparelser på beløbet, - så nægtede Skov- og Naturstyrelsen klaptilladelsen, det viste sig at være en fejltagelse. Det skulle være en høringsfase på fire uger". Tage Jørgensen oplyste, at havevæsenet foreslog, at uddybningen ventede til efteråret, men det turde bestyrelsen ikke risikere. Pengene kunne være væk til den tid.

Uddybningen kom således omsider i gang. Tage Jørgensen gav en levende beskrivelse af operationens start: "Da uddybningsfartøjet kom, viste det sig, at Forné havde bestilt en storebæltsfærge til opgaven. Og da Bendt og jeg kontaktede skipperen, sagde han da også, at han kun kunne løse en del af opgaven. Det kunne vi naturligvis ikke leve med, så vi måtte gå

**Godt
tilfredse
med ud-
dybning**

på Rådhuset igen, og satte himmel og jord i bevægelse.” Efter et møde i sejlkлубben mellem mægler, skipper, havnens folk og Toreby Sejlklubs bestyrelse fandt man en løsning: ”Skipperen kunne pludselig langt mere end i første omgang”, sagde Tage Jørgensen. Klaptilladelsens 2.400 kubikmeter blev fjernet og sejlet væk. Det var ikke alt mudderet, man fik kål på. Bestyrelsen satte nu sin lid til Bent Rasmussen, som blev inviteret over i klubben i Arne Reitz-Hansens båd. Det møde fandt sted 16. september.

Også havnekranen gav bekymringer i løbet af 1992, og bestyrelsen måtte se sig omkring efter en ny kran. Det faldt sammen med, at en utæthed i vandledningen fik 4.000 kubikmeter vand til at løbe ud i vandet. Regning: 21.000 kroner. Efter reparation af en ventil blev vandforbruget atter normalt, men nu fik el-målerne fart på. En bimåler viste, at det store forbrug ikke fandt sted i klubhuset men ude på pladsen og på broerne. Medlemmerne blev indskærpet, at man ikke måtte tænde for el-varme i bådene om vinteren, og det kunne blive nødvendigt at begrænse strømmen, så der ikke var nok til at trække de kiloWatt-forbrugene apparater.

Forudsigeligt nok sluttede 1992 med et underskud på ca. 30.000 kroner, der førte til prisforhøjelser, som en enig generalforsamling vedtog 23. marts 1993. Kontingent for aktive steg fra 400 til 500 kroner årligt. Passive medlemmer skulle betale 120 kroner i stedet for 100. De ganske få juniormedlemmer måtte af med 10 kroner mere om året, nemlig 100 kroner. Det var de satser, som Toreby Sejlklub selv havde indflydelse på. Pælelejen, som det kommunale havnevæsen fastsatte, steg stort set med prisindekset.

I 1993 kostede det 550 kroner årligt for de billigste pladser, 1.020 for de mellemste og 1.270 for de dyreste pælepladser. Vinterpladser kostede 190 kroner om året for både under fire meter. Fra fire til 10 meter betaltes 375 kroner, og var båden længere end 10 meter, kostede det 500 kroner at have den klodset op en vinter. Optagninger og søsætninger kostede 350 kroner for både under 10 meter og 450 kroner for større både. Den solidariske ordning med de udenbys medlemmer holdt ikke til klubbens anstrengte økonomi uden andre indtægter end kontingent og eventuelle arbejdsgebyrer. Boede man ikke i Nykøbing Kommune kostede det et tillæg i pælepladslejen på 100 procent.

Organiseringen af arbejds hold førte i løbet af foråret 1993 til, at Bendt Bay opstillede lister over de opgaver, bestyrelsen ønskede at få udført ved medlemmernes indsats, alt efter lyst og evner. Havde man ikke lysten, skulle der betales et arbejdsgebyr på 200 kroner.

Klubbens egen kran havde ikke langt igen, og reglerne for kørsel med kraner og kravene til dem var blevet noget mere indviklede og bureaukratiske, siden klubben anskaffede den gule kran, som Arne Reitz-Hansen og Gunnar Boisen havde erhvervet certifikat til af fremføre, når bådene skulle på land eller i vandet. Bestyrelsen måtte invitere Uffe Hansen, der var ansat i Arbejdstilsynet, til et møde, hvor han kunne tolke de nye regler overfor bestyrelsesmedlemmerne.

Endnu afskrækkede reglementerne ikke bestyrelsen fra at ville have egen kran. Arne Reitz-Hansen indhentede forskellige tilbud, og formanden undersøgte markedet for reparatører af den gamle kran, idet en ny kran ville koste op mod en halv million kroner. Arbejdstilsynet ville ikke give dispensation fra reglerne, hvad den gamle kran angik. Nytårsnat mellem 1994 og 1995 var det formelt slut med den gule kran, såfremt den ikke var blevet opgraderet i overensstemmelse med Arbejdstilsynets regler. Det var den ikke.

Nykøbing havnevæsen havde et tilbud på optagning og søsætning for 750 kroner i timen, såfremt der var ”et passende antal pr. gang”, som viste sig at være mindst fire timers arbejde for 3.000 kroner i alt. Langkølede både kunne i nødsituationer tages på land ved havnevæsenets bedding mod betaling.



Arnes æra begynder

Spørgsmålet om anskaffelse af en ny kran optog en stor del af den beretning, som Tage Jørgensen aflagde på generalforsamlingen den 28. februar 1995. Konklusionen på overvejelserne var, at havnevæsenets tilbud om leje af kran (og kranfører) var den bedste og billigste løsning. Havnens mobilkran kunne hejse bådene op og køre dem direkte hen på vinterpladserne. Bestyrelsen fik to nye medlemmer i 1995, Tage Mikkelsen, der hidtil havde været 1. suppleant, og Niels Erik Brage, der blev nyvalgt. Tage Mikkelsen blev udpeget som næstformand, da bestyrelsen konstituerede sig. Ved samme lejlighed oplyste Tage Jørgensen, at det var hans sidste periode som formand.

Efter at klubbens egen kran var dømt ude, blev det nødvendigt at organisere søsætninger og optagninger på en måde, så havnevæsenets kran blev udnyttet optimalt i de timer, klubkassen betalte for. Dermed indledtes Arne Reitz-Hansens lange karriere som organisator og leder af arbejdet, en funktion, som bragte ham i berøring med stort set alle medlemmer af Toreby Sejlklub helt frem til hans død i 2014. Arne afsluttede den gule krans æra med at køre en æresrunde med kranen ved standerhejsningen i 1995. De første søsætninger samme år blev gennemført af havnevæsenets kran med karakteren "tilfredsstillende" og med et tidsforbrug på 12 minutter pr. båd i gennemsnit, og da bådene skulle på land igen i efteråret 1995, var der heller ingen problemer. Gennemsnitstiden var forventeligt lidt længere, nemlig 18 minutter pr. båd.

Derimod havde Toreby Sejlklub i løbet af 1995 problemer med at få klubhuset til at se pænt ud. Tage Jørgensen måtte i den sidste beretning, han aflagde som formand 27. februar 1996, beklage, at klubhuset var "snavset og tilrøget, og at inventaret lignede det, der står i et arbejdsskur på en byggeplads, og at komfur og køleskab var så snavsede og uhumske, at de ikke var til at bruge". Der blev dog rådet bod på kritikken, og huset blev malet indvendigt og forsynet med nye gardiner og nyt inventar, borde, stole, komfur og køleskab.

Som om det ikke var nok, havde klubben også knas i regnskabet, idet kassereren pludselig var fratrådt på grund af sygdom. "Bare rolig. Han er ikke løbet med kassen", sagde Tage Jørgensen ved generalforsamlingen. Vi kunne hente klubbens effekter hos ham / ... / og fik mobbet Niels-Erik (Brage) til at tage jobbet indtil næste generalforsamling".

Tage Jørgensen kunne imidlertid også fortælle lidt om en munter dagligdag i Toreby Sejlklub: 10 både deltog i pålidelighedssejladsen (Bredningen), og



Generalforsamling 1996. På øverste billede siger Kurt Christensen er pat ord, mens Tage Jørgensen lytter. Nederst ses Kurt Christensen, Tage Mikkelsen, Tage Jørgensen og S. Boesen.

der blev sejlet to løb. Kaj var tidtager og Tage M. var kontrolbåd. "Ingen sejlads uden frokost, og efter den blev deltagerne stillet overfor svære øvelser (tovkastning og lignende). Under sejladsen var der også en opgave, der skulle løses. Og så var der fest om aftenen."

En særlig aktivitet var "rusesyningen". "Det er en aktivitet, der er nært forbundet med den hobby, det er at fiske med garn. De, der kommer der, har for de flestes vedkommende ikke brug for at lære at sy garn. Det kan de. Man syr, snakker og hygger sig, og med passende mellemrum spiser vi kogte sild med en lille én til. Derudover har man julefrokost med damer. Og naturligvis også vinterafslutning", sagde Tage Jørgensen. Nu var hans 10-årige formandsperiode forbi. 10 år i stedet for det ene, han betingede sig.



"Rusesyning" 4. marts 2006. Rusen er symbolsk anbragt på nabobordet. Foto: Jon Hald.



Nu tog Tage Mikkelsen over. Han blev enstemmigt valgt på generalforsamlingen, som efter afstemning valgte Jørgen Olsen ind i bestyrelsen. Da generalforsamlingen havde takket Tage Jørgensen for de mange år som formand, samledes den nye bestyrelse med suppleanter med Tage Mikkelsen for bordenden. Og eftersom kasserer Gunnar Vest var fratrådt, kom 1. suppleant Hans Kristensen ind. 2. suppleant Jan Krastrup havde ved denne lejlighed sin debut på et bestyrelsesmøde. Han skulle langt senere – i 2006 – afløse Tage Mikkelsen som formand.



Optagninger og søsætninger med kørende kran



For de fleste sejlere er årets bedste dag den dag, båden sættes i vandet, og en ny sommer til søs venter forude. I løbet af foråret er båden blevet malet i bunden, og hvor den ellers trængte til det. Den er pudset og poleret, og fremstår måske som næsten ny. Når tiden er inde, ankommer den kørende kran til vinterpladsen, og et rutineret arbejds hold anbringer gjorderne under bådens bug, den hejses forsigtigt op og køres til udrustningskajen, hvor den lige så forsigtigt sænkes ned i vandet. Nu kan bådejeren sejle sit skib ud på pladsen i havnen. Sejlersæsonen er begyndt. Optagningerne om efteråret foregår på samme måde, men naturligt nok i omvendt rækkefølge.



Forhandlinger om overtagelse af havn og landplads

En trist opgave

Med Tage Mikkelsen som ny formand og Niels-Erik Brage som ny kasserer begyndte et mangeårigt samarbejde mellem de to og med bestyrelsesmedlem Arne Reitz-Hansen. De øvrige medlemmer var næstformand Randi Andersen, sekretær Jimmy Fälling Andersen og bestyrelsesmedlemmerne Jørgen Olsen og Hans Kristensen.

De blev kastet ud i det med det samme på det konstituerende møde 27. februar 1996: Et medlem stod for at skulle ekskluderes. Det var der flertal for i bestyrelsen.

En eksklusionssag er ikke nem. Som medlem har man sine rettigheder, og en af dem er retten til at fremføre sine synspunkter – at forsvare sig. Det fik det pågældende medlem lejlighed til på et følgende bestyrelsesmøde, hvortil suppleanterne var indkaldt. Mødet blev holdt 12. marts 1996, hvor medlemmet accepterede eksklusionen, men forlangte at den blev taget op på den næste generalforsamling. Derudover havde medlemmet ingen kommentarer. Dagen fik han brev om eksklusionen med den tilføjelse, at den ville blive taget op på næste generalforsamling.

Det hjalp imidlertid ikke stort. I et nyt brev måtte bestyrelsen indskærpe, at man som ekskluderet ikke måtte færdes på klubbens område. Desuden blev Dansk Sejlunion inddraget i sagen, da den ekskluderede – uretmæssigt, viste det sig – hævdede, at Unionen havde givet ham medhold. Det var helt igennem en trist sag for alle parter. Bestyrelsen meddelte eksklusionen i et brev til alle medlemmer af Toreby Sejlklub. "Det er af stor betydning, at klubbens medlemmer kender kendsgerningerne og respekterer ovennævnte, da bestyrelsen ikke fortsat ønsker at bruge tid og kræfter på denne eksklusion", sluttede Tage Mikkelsen brevet.

Nu kunne denne bestyrelse – som alle de andre op gennem tiden – fortsætte med det mere rutineprægede arbejde, som nu bl.a. bestod i at aftale optagninger og søsætninger med havnevæsenet, reparere flagstang, indhente tilbud på et nøglesystem, opdatere medlemslisten og for kasserer Niels Erik Brage, det epokegørende indkøb af et computerprogram til 1,850

kroner plus moms til at køre klubbens regnskab. I maj var kommunen parat til at investere i en bom ved slæbestedet, og regler for brugen samt køb af nøgler blev udfærdiget i klubben og siden godkendt af havnemester Carl H. Krebs.

Indskudsordningen, som var indført af Ole E. Jensen, fungerede endnu i 1996. Indskuddet var steget til 1.500 kroner for aktive medlemmer (ikke juniorer), og det skulle betales, før man fik anvist en pæleplads i havnen. Bestyrelsen tog i april ordningen op til videre drøftelse og i samme møde besluttedes det, at Tage Mikkelsen skulle diskutere en ordning for slæbestedet, som mange uden for klubben benyttede.

I september tog bestyrelsen hul på endnu en diskussion: Hvor stort var Toreby Sejlkubs bidrag til det kommunale havnevæsen, og hvor meget har Toreby Sejlklub kostet havnevæsenet. Afklaringen af dette spørgsmål viste sig afgørende for Toreby Sejlkubs fremtid, men foreløbig fik man ikke at vide, hvad havnen havde ydet til gengæld for klubbens bidrag.

Drømmen om egen kran til afløsning af Arnes den gule var ikke død med kranen. En ekstraordinær generalforsamling 8. oktober 1996 bemyndigede bestyrelsen til at gå videre med et tilbud på en brugt kran til max 50.000 kroner. Dette mandat blev forlænget på generalforsamlingen den 25. februar 1997. Her blev indskudsordningen afskaffet. Bestyrelsen fortsatte uændret.

Et skridt på den lange og trange vej hen imod Toreby Sejlkubs frigørelse fra det kommunale ejerskab af klubbens område blev taget af Tage Mikkelsen med et brev til byrådet, dateret 6. januar 1998: "Under den siddende bestyrelses arbejde med klubbens drift og ikke mindst under forhandlinger med kommunens havnemestre er der ved flere lejligheder konstateret uklarheder i de økonomiske vilkår for Toreby Sejlklub", indledte Tage Mikkelsen brevet. Han oplyste lejen af arealet til oplæg af både, havnevæsenets opkrævning af pælepladsleje og kommunens forpligtelse til at udføre samtlige anlægsarbejder.

Men: Da Toreby Sejlklub havde rådighed over vinterpladserne, var det klubben, som vedligeholdte dem. Bestyrelsen mente ikke, at havnevæsenet havde ret til at opkræve leje af dem, som et var sket siden 1. januar 1987 for i alt 250.000 kroner, skønmæssigt. I perioden havde Toreby Sejlklub ikke modtaget midler til at færdiggøre vinterpladserne. Derfor bad bestyrelsen om en tilbundsående undersøgelse af disse forhold, og om at de blev optaget til forhandling mellem kommunen og klubbens repræsentanter. "Bestyrelsen imødeser en snarlig, skriftlig redegørelse fra kommunen og

Det store regnestykke

stiller sig gerne til rådighed for de kommende forhandlinger”, sluttede brevet. Toreby Sejlklub havde tilsyneladende fat i den lange ende, idet konsulent Jan Rask fra Danmarks Idrætsforbund 14. januar kunne meddele, at forbundet, efter at have gennemgået materialet, kunne fastslå, at den opkrævning, som Nykøbing F. Kommune via havnevæsenet havde foretaget gennem de seneste 10 år, var ”ubegrundet og uden juridisk belæg i den løbende lejekontrakt. I princippet kunne Toreby Sejlklub ikke genforhandle lejekontrakten, men klubben kunne kræve at få de seneste fem års uretmæssigt opkrævede leje betalt tilbage.

Efter generalforsamlingen den 24. februar 1998, hvor bestyrelsen blev genvalgt, besluttede man at sende en rykker til kommunen for at få svar på brevet fra 6. januar. Den 10. april havde kommunen svaret, men ikke tilfredsstillende. Nu blev Dansk Sejlunion inddraget i sagen, og Hans Kristensen skrev endnu et brev til Dansk Idrætsforbund med en yderligere forklaring. Siden blev der stille om problemet.

Tage Mikkelsen omtalte på generalforsamlingen 23. februar 1999, at havnevæsenet på et informationsmøde i 1998 var fremkommet med flere positive tiltag for Toreby Sejlklub, især en uddybning af havnen, som blev stillet i udsigt. Også denne uddybning blev der stille om fra havnevæsenets side i de følgende år.

Medlemmernes arbejdspligt var et gennemgående tema på generalforsamlingerne. Ikke alle var klar over, at man havde arbejdspligt, og at der skulle betales et arbejdsgebyr, hvis man ikke kunne eller havde tid til at stå

Grillens
ståltag
læsses af.



på den liste over arbejdsopgaver og arbejdshold, som kasserer Niels Erik Brage havde forfattet. Et forslag om at forhøje kontingentet for at få råd til at ansætte en person til at udføre arbejdet blev stemt ned. Bestyrelsen begrundede afvisningen af forslaget med, at ca. 40 ud af 54 arbejdsopgaver fungerede tilfredsstillende.

I 1999 bestod bestyrelsen af formanden, Tage Mikkelsen, næstformand Randi Andersen, kasserer Niels-Erik Brage, sekretær Jimmy Fälling Andersen og bestyrelsesmedlemmerne Arne Reitz-Hansen, Hans E. Kristensen og Jørgen Olsen. I oktober indtrådte Bent Christensen i bestyrelsen efter Hans Kristensens død. Jan Krastrup, der var 1. suppleant havde ikke tid på grund af travlhed med andet foreningsarbejde.

Ved indgangen til det nye årtusinde var Toreby Sejlklub i så god en gænge, at man oven i de daglige opgaver, som havde med vinterpladser, havn og klubhus at gøre, kunne tage positivt imod et luksuriøst forslag fra Hans Sørensen om at opføre en overdækket grill-plads. 1999 tegnede til at give et overskud på næsten 30.000 kroner. Medlemstallet lå stabilt på 88 aktive og 21 passive medlemmer. Der skulle nok kunne mobiliseres kræfter til at bygge et grill-arrangement samt at bruge det efter hensigten, når det var færdigt. I efteråret 1999 blev et stålskelet til taget svejset hos Jimmy Fälling Andersen oppe i Nørre Alslev. Fem-seks medlemmer sled i fire-fem dage, og det følgende forår begyndte udgravningen til fundamentet, som blev støbt hen over sommeren tillige med murerarbejdet. Indvielsen af grillen fandt sted 1. september 2000.

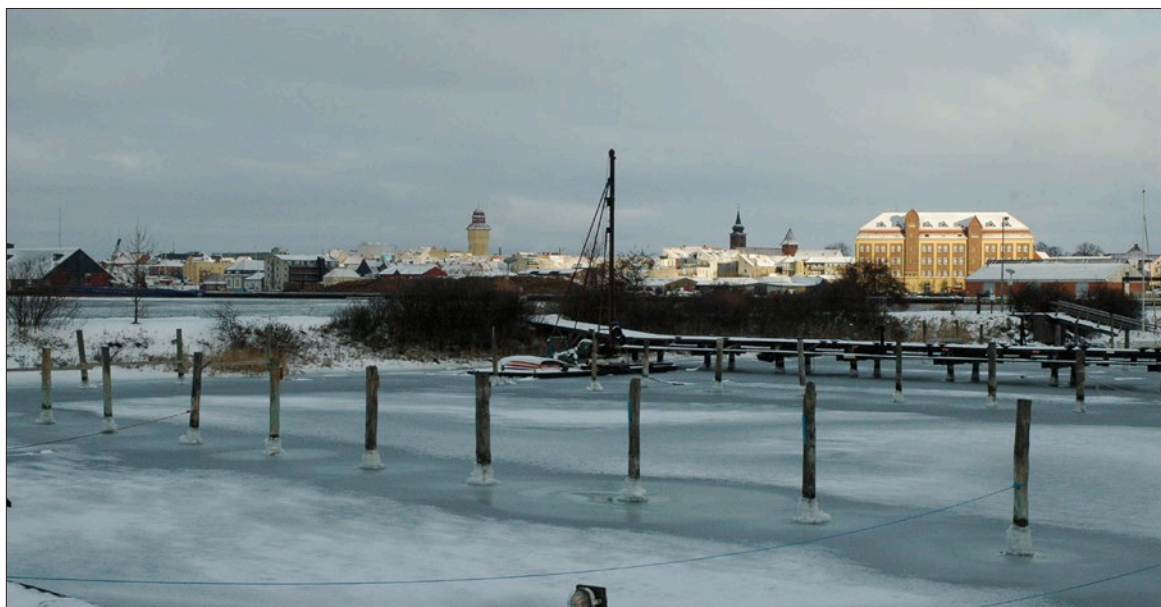
I god
gænge

Tage Mik-
kelsen
overvåger, at
nøgleboksen
monteres.



Derimod kneb det med de kommunale muskler, hvad de lovede arbejder i Toreby Sejlklub angik. C-broen var lovet færdig inden sæsonen 1999. Det blev den ikke før senere. Uddybningen af havnen ventede på en ny klaptilladelse, idet der var målt for høje koncentrationer af bly i Lergraven. På generalforsamlingen 29. februar 2000 troede Tage Mikkelsen ikke på, at havnevæsenet ville efterleve de gode hensigter, men han imødeså i det mindste forhandlinger med den nye havnemester, Viggo Staberg, som tiltrådte 1. maj 2000.

Bestyrelsen fik Doris Pedersen som medlem i stedet for Randi Andersen. Bent Christensen fungerede nu som næstformand. Ellers var alt "ved det gamle" med udarbejdelse af lister over arbejdsopgaver, reparationer og vedligehold og græsslåning og isvintrenes hærgen, der medførte nedramning af pæle, som isen havde trukket op. Oppe hos Jimmy Fälling Andersen i Nørre Alslev var stålkonstruktionen til grill-arrangementet under forberedelse. Elektriciteten fungerede på broerne, og vand var



Isen kan true med at trække pælene op.
Foto: Palle Tørnqvist

under etablering på C-broen. Henne i maj 2000 var bomprojektet fuldført. Nu skulle der atter sejles. Nogle foretrak de nære vande. Mange startede sæsonen for alvor med pinsesejladen til Nysted. Andre nåede langt. Nogle af de længere togter blev der skrevet beretninger om.

Siden Guldborgsundcenteret i 1987 havde inddraget Toreby Sejlklub i konsortiets ambitiøse marina-projekt, som aldrig blev realiseret, havde Toreby Sejlklub levet i fred og ro med det landareal, der ved den lejlighed

blev afmålt som en del af det lejede. Kun en kajakklub havde spurgt om adgang og havde fået et positivt svar, uden at det af protokollerne fremgår, hvad der skete siden. Nu kom et nyt initiativ på bordet, denne gang fra Grundejerforeningen Guldborgsund, som ønskede at etablere et parklignende anlæg på arealet foran sejlklubben. Tage Mikkelsen fik bemyndigelse af bestyrelsen til skriftligt at meddele Guldborgsund Grundejerforening, at sejlklubben hverken stillede toiletter eller parkeringspladser til rådighed for områdets besøgende. Sejlklubben ville ydermere stille et hegn op ind mod grundejerforeningens anlæg, og muligvis ville man kræve en bom ved vejen, hvis det blev nødvendigt. Det blev det ikke. Først mange år senere, i 2008 etablerede Guldborgsund Kajak- og Havkajakklub sig på arealet og indledte dermed et godt naboskab. Mange er her i 2016 medlemmer af både sejlklub og kajakklub.

I oktober 2000 forelå en diger rapport fra Cowi, bestilt af Nykøbing Kommune. "Eftersynsrapport af samtlige Søsportshavne" hed den. Toreby Sejlklubs bestyrelse gennemgik rapporten 3. oktober på et ekstraordinært bestyrelsesmøde, og den 11. oktober mødte havnechef Viggo Staberg og havneassistent René Olsen op i Toreby Sejlklub, hvor de fik en rundvisning af Tage Mikkelsen og Bent Christensen, som fik at vide, at en uddybning havde lange udsigter, og at et miljø- og tankanlæg alligevel ikke blev placeret for enden af dæmningen. "Vi havde en uforpligtende samtale om havnens fremtid", skrev Tage Mikkelsen i referatet. "Vi blev anbefalet at arbejde videre med en eventuel overtagelse igen af anlæggene. Det er indtrykket, at Havnen vil koncentrere sig om Nordhavnen og det nye projekt".

Havnevæsenet indkaldte sejlklubberne til møde om rapporten den 30. oktober. Denne rapport gav jo havnevæsenet et fortrinligt overblik over de næste mange års "udfordringer" ved drift og vedligeholdelse af lystbådehavnene, der omfattede Nordre Havn, Søndre Bådelaug, Lergraven og Toreby Sejlklub.

Cowi's gennemgang af Toreby Sejlklubs område gav ikke anledning til voldsomme panderynker. Det meste var i god stand. Derfor var sejlklubben naturligt nok ikke blandt de prioriterede opgaver, som rådgivningsfirmaet anbefalede havnevæsenet at tage fat på. Højeste prioritet havde em my adgangsbro i Nordre Havn til anslået Én million kroner. En udskiftning af bro i Søndre Bådelaug ville koste ca. 400.000 kroner, og udbedring af bølgeskærme i Lergraven var anslået at ville koste havnevæsenet 75.000 kroner.

En tyk rapport

Intet til Toreby Sejlklub

Bestyrelsen kunne hastigt lade øjnene glide længere ned over listen med opgaver for havnevæsenet i Nykøbing, som Cowi fandt burde prioriteres i fremtiden – uden at få øje på navnet Toreby Sejlklub. Udover de højest prioriterede opgaver til sammenlagt knapt 1,6 millioner kroner, forudså rapporten forfattere en udgift på yderligere en million kroner i Nordre Havn, Lergraven og på "Vikings" klubhus.

Havnens fremtid blev drøftet under "eventuelt" på generalforsamlingen 27. februar 2001. Nogen beslutning kunne det ikke blive til, da ingen vidste andet om havnens fremtid end mundtlige forlydender om muligheden for sejlklubbers overtagelse af havnene fra kommunens havnevæsen.

Tage Mikkelsen var ikke tilfreds med udsigterne for Toreby Sejlklub i lyset af Cowis rapport: "Ifølge den er der ikke levnet meget til os, og uddybningen er holdt helt udenfor, så der er ikke noget at hente for Toreby Sejlklub. På de møder, der har været om dette emne, har vi ikke lagt skjul på, at vi ikke ligefrem er begejstret for at deltage i en millionfinansiering, når der intet er til os. Det er blevet taget ilde op i nogle af de andre klubber, der ikke mener, vi er solidariske. Disse klubber mener også, at en uddybning har 2. prioritet og skal vente, til alle de øvrige arbejder er udført. Det kan vi ikke være tilfredse med".

Bestyrelsen var også af den opfattelse, at havnevæsenet havde en forpligtelse til at bringe klubbens havn up to date, idet TS årligt havde lagt 130.000 kroner i kassen – i 20 år. "Vi kan med de nuværende priser henlægge betydelige beløb til vedligeholdelse, uddybning m.v." sagde Tage Mikkelsen. Driftsomkostningerne betaler vi stort set allerede i øjeblikket. Det er meget vigtigt, at vi selv kommer til at bestemme priserne fremover. Derfor ønsker bestyrelsen en vejledende medlemstilkendegivelse om fortsat tilhørsforhold til Nykøbing F. Havn, med hvad deraf følger. Eller skal vi arbejde på at overtage anlæggene igen og fortsætte som fuldstændig selvstændig sejlklub fremover? Hvad mener medlemmerne?

Generalforsamlingen i 2001 bragte Per Lund Sørensen i bestyrelsen i stedet for klubbens mangeårige sekretær, Jimmy Fälling Andersen, som ikke ønskede at fortsætte. Lars "Busser" Carlsen havde allerede i januar afløst Doris Pedersen, som havde solgt sin båd og ønskede at forlade bestyrelsen. Som ny suppleant valgtes Kjeld Sarka, mens Kurt B. Hansen valgtes som ny revisor efter Kaj Skarpholt. Derudover vedtoges nogle justeringer af vedtægterne, som bragte dem på højde med bl.a. folkeoplysningslovgivningen og dens tilskudsmuligheder.



Lars "Busser" Carlsen i en pause under søsætningerne. I baggrunden Steen Skovsgaard.

Det bør vel også tilføjes her, at det mandat til indkøb af en brugt kran, som bestyrelsen fik på generalforsamlingen 8. oktober 1996, atter blev forlænget med en forhøjelse af beløbsrammen for indkøb af en brugt kran fra 50.000 til 70.000 kroner. Drømmen om den gule krans anvendelige afløser var ikke død.



Alle sagde ja til at klubben skulle stå på egne ben



Tage Mikkelsen, Bendt Bay og Søren Porsmose i klubhuset.

Kassen var tom. Nykøbing F. Kommune havde i foråret 2001 ikke penge til lysbådehavnene. "Hvad der var betalt i de sidste 20 år, var brugt i det store hul", skrev Tage Mikkelsen i referatet fra det møde 28. marts, der endte med, at afgørelsen om Toreby Sejlklubs fulde selvstændighed kunne lægges ud til klubbens medlemmer at træffe.

Fra kommunen deltog havneudvalgsformand Bent Brund, og havnevæsenet var repræsenteret af havnechef Viggo Staberg. Udover formanden, Tage Mikkelsen var næstformand Bent Christensen og kasserer Niels Erik Brage med ved mødet.

"Havnen ville gerne have en afklaring om en eventuel overtagelse", skrev Tage Mikkelsen efter mødet, "gerne snarest. Det lå i luften, at man gerne ville af med os, selv om det ikke blev sagt direkte."

Mødet udviklede sig herefter til en forhandling om penge. Heller ikke det blev nævnt direkte. Det blev den manglende uddybning derimod,

som sejlklubben mente, at havnen skyldte klubben for indbetalt pæleleje – pligtskyldigt betalt gennem 20 år. En overtagelse uden uddybning ville være aftalebrud fra havnevæsenets side, fremførte Toreby Sejlklubs forhandlere. "Hvis vi kan løse uddybningsproblemet, kan vi overtage alle anlæggene, som de er, med justeringer af de hængepartier, der måtte være".

Kommunen ønskede, at sejlklubben økonomisk skulle hvile i sig selv. Det betød, at pælepladslejen måtte forhøjes med 15 procent samt et indskud på 5.000 kroner pr. bådplads, hvis havnen forblev under kommunen. Så blev der diskuteret lejekontrakt. Udgangspunktet var den da gældende på 0 kroner årligt – nu frem til 2050 med helt klare linier for områdets udstrækning. Der var lidt usikkerhed om ramslaget og lidt debat om, hvorvidt sejlklubben fortsat kunne leje kommunens kran på uændrede betingelser.

"Mødet endte med, at Havnen vil lave et oplæg ud fra det, vi havde diskuteret, samt et udkast til en lejekontrakt", skrev Tage Mikkelsen, som forventede en respons før det kommende bestyrelsesmøde 10. april. En ekstraordinær generalforsamling kunne indkaldes til den 9. maj. "Hvis en overtagelse kan accepteres af medlemmerne, skal overtagelsen helst ske så hurtigt som muligt, for at vi ikke skal aflevere hele pælelejen. Nu skal vi jo bruge penge til at arbejde med".

Som lovet forelå havnevæsenets oplæg den 10. april. Oplægget bestod af et sæt betingelser for de videre forhandlinger mellem sejlklubben og kommunen. De svarede til indholdet af mødet 28. marts. Tage Mikkelsen spurgte om juridisk assistance i Dansk Sejlunion en uge efter. Bestyrelsen mødtes igen 2. maj, og midt i det spændende forløb forud for den ekstraordinære generalforsamling var der da også mere dagligdags ting at tage stilling til: En ny græsklipper, en græstrimmer, el-problemer på B-broen, udlægning af store sten, så kørsel undgås direkte fra kørevejen og ind på vinterpladsen. Toreby Sejlklub fik også sin første e-post adresse. Da dette og andre mindre sager var afklaret, ventede man kun på dagen, hvor fremtiden skulle afgøres.

Bestyrelsen anbefalede naturligvis medlemmerne at stemme ja til overtagelsen. "Et ja til en overtagelse vil være en bemyndigelse til bestyrelsen til at arbejde videre med, og forhåbentlig gennemføre en overtagelse på de bedste betingelser og på den bedste måde for Toreby Sejlklub", sagde Tage Mikkelsen på denne 9. maj. Han kunne tilføje, at

**Hårde
vilkår**

Stem ja

Sdr. Bådelaug på en generalforsamling allerede havde givet bestyrelsen bemyndigelse til at arbejde for en overtagelse dér.

39 af de 43 fremmødte var stemmeberettigede. Alle stemte for en overtagelse. Så sagde Tage Mikkelsen tak for det fine resultat og foreslog et hurra for Toreby Sejlklub. Dagen efter meddelte han resultatet i en skrivelse til havnechef Viggo Staberg.

De forestående forhandlinger skulle koncentreres om afgrænsning af arealet, flytning af stophanebrønd og vandmåler ind på klubbens område, oprensning til helst 2,50 meters dybde finansieret med rentefrit kommunalt lån over 5 til 10 år, samt mindre reparationer på stengacis'et. Ramslaget opfattede sejlklubbens forhandlere som klubbens ejendom. Pæle, som trængte til udskiftning, skulle tælles op. En aftale om affaldstømning og om fremtidig brug af havnens kran var også blandt forhandlingspunkterne. 21. maj mødtes bestyrelsen for at finpudse forhandlingsoplægget. 29. maj var der møde igen med orientering om møder hos Lergraven og Sdr. Bådelaug. Men sommer var det jo – overtagelse eller ej. Det næste møde i bestyrelsen blev aftalt til 28. august.

Men allerede 14. juni mødtes de tre klubber, Lergraven, Sdr. Bådelaug og Toreby Sejlklub med advokat Jeanett Bukhave fra Advokatfirmaet Drachmann. Hun var særdeles godt inde i sagerne, skrev Tage Mikkelsen i mødereferatet. De tre klubber fik gode råd forud for forhandlingerne, og alle tre besluttede at lade Jeanett Bukhave fortsætte arbejdet for klubbernes regning.

Hun udarbejdede nu forslag til en lejekontrakt, som Toreby Sejlklubs bestyrelse kommenterede og forsynede med enkelte tilføjelser på et møde 3. september 2001. Tre uger efter var kontraktforslaget færdigt, men hvor blev havnevæsenet af? "Det er, som om havneudvalget er gået lidt i stå. Trods flere henvendelser er der ikke rigtigt sket mere i sagen", skrev Lars "Busser" Carlsen efter bestyrelsens møde 6. november.

Men så skete der noget. 23. november 2001 bebudede havnevæsenet takstforhøjelser, og staks sendte Toreby Sejlklub en protest. Man ønskede ikke at medfinansiere millionudgifterne til Nordhavnen. 5. december var de tre berørte sejlklubber indkaldt til møde med havnen. Det var havnechef Viggo Staberg, som havde indviteret. Udvalgsformand Bent Brund oplyste, at havneudvalget var nedlagt, og at lystbådehavnene nu kom ind under Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalget med Havnekontoret som fortsat administrator.

Havnechef Viggo Staberg orienterede klubberne om planerne for oprensning, som skulle omfatte Toreby Sejlklub og Lergraven, hvor målingerne af bundslammet var bedst. Storstrøms Amt forventede, at en klaptilladelse kunne foreligge marts/april 2002, efter at bl.a. Kystdirektoratet, Farvandsvæsenet, Danmarks Naturfredningsforening og fiskeriets organisationer i løbet af den lovpligtige høringsfase var fremkommet med deres såkaldte høringssvar.

Bent Brund konkluderede at indbetalinger i 2001 og herefter tilfaldt klubberne. Hvis landarealer og broer blev overtaget før en endelig klaptilladelse, kunne det betyde, at man hang på de vanddybder, der var, såfremt tilladelsen ikke blev givet. Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalget ville snarest kunne mødes med Borgmesterkontoret og havneadministrationen for at få afklaret de kontraktlige forhold omkring overdragelsen af landarealer og broer, og når klaptilladelsen var afklaret, kunne man i samarbejde med klubberne aftale de økonomiske betingelser. Bent Brund kunne ikke love, at det kommende byråd ville tilføre klubberne et engangsbeløb til et evt. lignende beløb, som klubberne kunne erlægge kontakt, fremgik det af havnechef Viggo Stabergs referat.

Tage Mikkelsen var ikke i godt humør, da han dagen efter forfattede et brev til byrådet. Han gjorde byrådet opmærksom på, at det nye Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalg ville stå med et stort problem, nemlig vanddybderne. I 1981, da kommunen overtog havnen fra Toreby Sejlklub, var vanddybden på 2,1 meter i indsejlingen. Nu var dybden halvanden meter. Kommunen havde i alle årene forsømt sine forpligtelser og holdt Toreby Sejlklub hen med begrundelsen at man ingen penge havde. "Vi forstår det ikke", skrev Tage Mikkelsen, "eftersom vi gennem årene hr indbetalt ca 2,4 millioner kroner i leje af pælepladser og vinteropbevaring, og Havneudvalget stadig ikke kan finde de 300.000 – 400.000 kroner, som skal bruges, til trods for, at

Lavvande.

Foto:

Jon Hald.



udvalgsformand Bent Brund har indrømmet, at de har misligholdt Toreby Sejlklub. Tage Mikkelsen opridsede kort Havnens indsats de sidste 15 år, og han sluttede med bl.a. denne konstatering: "Vi blev i april måned opfordret til at overtage Toreby Sejlklub igen, og hvis vi ikke ville det, blev vi truet med at skulle betale både et nyt indskud og forhøjet pæleleje! Dette kan vi kun se som et udtryk for, at Nykøbing F. Havn vil af med problemet og "score kassen". Vi skal derfor opfordre det kommende udvalg, hvorunder lystbådehavnene fremover skal høre, til at påse, at der fra Havneudvalget medsendes et beløb til indfrielse af dennes forpligtelser jfr. lejekontrakt af 1981." Sekretariatschef i borgmesterkontoret, Bruno Andersen, var hurtigt ude med et svar. Den politiske behandling vil først kunne foretages i løbet af januar/februar måned 2002.

Kort før jul var Tage Mikkelsen til møde med havnechef Viggo Staberg. Her fik han at vide, at Toreby Sejlklub havde fået klaptilladelse. Dermed skulle vejen mod en overtagelse og uddybning af havnen være farbar. Det var den "offentlige fællesvej" til Toreby Sejlklub derimod ikke efter julens snefald, og Tage Mikkelsen måtte igen skrue op for "lydstyrken" i et brev til kommunen.



Højvande i sejlklubben, i modsætning kommunens pengekasse.

"Vi må se i øjnene, at vi intet får fra kommunen. Der er trukket en streg, og der er 0 kroner fra kommunen, uanset hvor meget, vi mener at have tilgode for alle de år, vi har betalt uden at få ret meget, udover at have et sted at lægge vores båd. Så må vi nok erkende, at dette er det bedste resultat, vi kan opnå. Kommunens moral kan ligge på et meget lille sted." Med denne konklusion fra Tage Mikkelsens referat fra mødet 15. januar

2002 med havnechef Viggo Staberg og sekretariatschef Bruno Andersen accepterede han på sejlklubbens vegne de kolde kendsgerninger i den aftale, som siden blev godkendt af klubbens medlemmer.

I hovedtræk gik aftalen ud på, at sejlklubben overtog den offentlige fællesvej, landarealet, med kommunalt vedligehold af kørevejens asfalt, hele kajområdet og vandområdet inklusive indsejlingen. Den påtrængende uddybning var knyttet til aftalen, og den kunne gennemføres, da sejlklubben havde 100.000 kroner tilgode fra indbetalinger til kommunen i 2001.

Det nye Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalg besøgte sejlklubben 31. januar sammen med Viggo Staberg og Bruno Andersen. Tage Mikkelsen viste rundt og forklarede. "Efter en gennemgang af området virkede udvalget positivt overfor en overtagelse og kunne se vores problemer med at få oprenset", skrev Tage Mikkelsen i en redegørelse. Udvalget godkendte oplægget 31. januar. Nu manglede Økonomiudvalgets accept og endelig Byrådets godkendelse på rådets møde 15. februar.

Generalforsamlingen den 26. februar 2002 blev på den måde skelsættende i Toreby Sejlklubs historie. Nu var sejlklubben fremme ved målstregen efter et fire år langt forhindringsløb. Selvstændigheden lå lige for, i øjenhøjde. Kun smårettelser stod ubetydelige tilbage. 40 stemmeberettigede sad med afgørelsen. Men først skulle der vælges dirigent og stemmetællere. Bestyrelsens beretning blev læst op af Tage Mikkelsen. Den bar præg af forhandlingerne med havnevæsen og kommune. Forsamlingen godkendte den sammen med regnskabet og priserne for 2003. Først da kom bestyrelsens forslag om frigørelsen fra havnevæsenet og Nykøbing F. Kommune.

"Med udsigten til en snarlig overtagelse af vores sejlklub, bliver der mere vedligehold af broer og landområder," indledte Tage Mikkelsen fremlæggelsen. Arbejdspgigten måtte strammes op. Større opgaver ville kræve alles medvirken ud over de 20 timers årlige arbejdspligt. "Er medlemmerne indstillet på at yde en sådan indsats til klubben, så vi får det bedst mulige resultat af en overtagelse af området?" spurgte Tage Mikkelsen ud over forsamlingen og ridsede to muligheder op: Højere kontingent, pladsleje og et indskud, eller forhøjet arbejdspligt til 30 timer og en stigning i arbejdsgebyret til 600 kroner pr. år. "Som en ekstra gevinst styrker det sammenholdet og fællesskabet i klubben", sluttede Tage Mikkelsen præsentationen af bestyrelsens forslag. Afstemningen gik i gang. Stemmerne blev talt op. 39 stemte for selvstændigheden, og hvad den indebar, mens ét medlem undlod at stemme. Nye tider begyndte for Toreby Sejlklub.

Bukserne holdt - økonomisk og i de daglige rutiner

De nye tider begyndte med en oprensning. Det er der mange nye tider, der gør. I Toreby Sejlklub drejede det sig om 3.200 kubikmeter havneslam eller andet bundmateriale, som blev gravet og og sejlet ud på klapplassen fra den 12. til og med den 14. april 2002. Operationen kostede sejlklubben 223.475 kroner, når klubbens tilgodehavende af indbetalt pælepladsleje var trukket fra. Et gælds-brev til Nykøbing Kommune foreskrev tre raters afvikling i 2003, 2004 og 2005.

Ramslaget, som sejlklubben måtte kæmpe for at beholde som ejendom, kom hjem til klubben efter at være sunket et par gange og hævet ved kommunal hjælp. Motor og wire var blevet fornyet, og klubben havde et godt og brugbart redskab, når pælene skulle slås i efter isens hærgen, eller de skulle flyttes for at gøre pladserne bredere i takt med bådenes voksende størrelser i de år.

Bommen ved slæbestedet havde udviklet sig til en god indtægtskilde, og efter toogethalvt år var investeringen tjent hjem. Administrationen af de elektroniske nøglebrikker krævede også den gang noget arbejde af de klubmedlemmer, som havde påtaget sig det. Nøglerne kunne aktiveres, når der var betalt, og de kunne deaktiveres, hvis betalingen udeblev.

I bestyrelsens beretning for det første selvstændige år kunne Tage Mikkelsen også glæde sig over, at området var bedre holdt end tidligere. Gadelamper var sat op i efteråret. Multicenter Syd fik en aftale om placering af kanoer. Klubhusets rengøring fungerede godt. Men sejlklubben havde også overtaget et hul fra Nykøbing Kommune. Hullet befandt sig i dæmningen og voksede støt. Et tilbud på et rentefrit lån var modtaget til brug for en kommende udbedring af skaden. Men projektet løb ind i vanskeligheder og blev udsat indtil videre.

Den traditionelle fornyelse af det såkaldte kranmandat til bestyrelsen var nu overflødig som følge af ændringer i vedtægterne. Bestyrelsen havde ikke benyttet sig af mandatet, selvom man var svært fristet til at anskaffe en brugt travelift, som lå adskilt i Fakse Ladeplads og kunne samles af

et par mand på en uge. Den kostede 50.000 kroner, og for et tilsvarende beløb skulle der anlægges en kørerampe. Bestyrelsen havde beregnet, at begge dele kunne tjene sig ind på cirka toogethalvt år. I protokollerne er traveliften forsvundet ud i intetheden. Den forudsatte en større afstand mellem bådene på land, end den, som siden skaffede plads til mange gæstemedlemmers både i vinterhalvåret.

Bent Christensen, som var næstformand i bestyrelsen, ønskede at udtræde ved generalforsamlingen i 2003, og i stedet indtrådte 1. suppleant Jan Krastrup i samme funktion, som næstformand. Som ny 1. suppleant valgte generalforsamlingen Hans Lund. Kurt B. Hansen, der ønskede at stoppe som revisor, blev afløst af Finn Olsen.

Fårår i mere end én forstand. John Holstebro på "Isabel" lige før søsætning.



Samvær blev fast tradition

Efter de tiltider opslidende forhandlinger med havnevæsenet og kommunen gled bestyrelsesarbejdet i 2004 ind i en rolig periode med mere rutineprægede opgaver, dog afbrudt af planer om vinterpladser for Nordhavnens både mellem Toreby Sejlklub og Kystvejen. Atter måtte Tage Mikkelsen sætte hælene i og forsvare sejlklubbens område og rettigheder. Og imens forberedtes den såkaldte 3. vinterplads til det, den var udset til, nemlig – vinterplads for klubbens medlemmer og gæstemedlemmer. Bag ved 3. vinterplads ligger stadig et areal til oplæg, der også anvendes til bål på Sankt Hans aften.

Klubben fik efterhånden en række traditioner, der udsprang af det gode sammenhold, og som i sig selv bidrog til at styrke det. Årenes arrangementer lignede hinanden med enkelte ændringer efter behov og de muligheder for et godt arrangement, der bød sig.

I 2004 så kalenderen således ud: Sæsonen indledtes med standerhejsning og en efterfølgende fælles spisning af medbragt mad i klubhuset. Så fulgte pinseturen, som i de fleste år gik til Nysted, hvor deltagerne morede sig med forskellige spil og ture på land til byens seværdigheder.



Foto:
Arne Reitz-
Hansen.

Sankt Hans aften indledtes ved den udendørs grill, når vejret var godt. Bålet blev tændt, og forsamlingen istemte Holger Drachmanns Midsommervise. Som ofte i Toreby Sejlklub kunne fællessange undertiden udvikle sig i retning af både flerstemmig sang og canon, idet ikke alle medlemmer sang i samme toneleje eller i samme rytme.

Efter sejlsæsonen samledes mange til endnu en aften omkring grillen, og i en årrække var der duelighedssejlsads – i 2004 til Guldborg. Afriggerfesten i

november var afslutningen på sæsonen. Bådene var sat på land og klargjort til vinteren. Festudvalgets medlemmer stod for disse faste arrangementer. I 2004 var den gode økonomi efter overtagelsen for alvor slået igennem. Overskuddet var nu på godt 81.000 kroner. Indtægterne fordelte sig med ca. 104.000 kroner fra kontingent, arbejdsgebyr og forskellige mindre poster, og godt 223.000 kroner kom ind i havneindtægter, optagning/søsætning, pælepladsleje, leje af vinterpladser og ikke mindst de 11.000 kroner, som bommen ved slæbestedet indbragte. Det var en ny indkomstkilde.

Driftsudgifternes største poster var udgifter til vedligeholdelsen af klubhuset, elektricitet samt renovation og kloak. Havneudgifternes faste post var optagninger/søsætninger, og i 2004 tilkom yderligere udbygning af masteskuret, en ny bom på dæmningen og indretningen af den 3. vinterplads. Administrationsudgifterne var fordelt på mange mindre poster, herunder klubbladet "Dæmningen", kontingenter, kontorhold og arrangementer. 41.160 kroner blev afskrevet på uddybningen her i 2004.

Når kontingent og andre priser blev fastsat på generalforsamlingerne, gjaldt det fra 1997, at de først trådte i kraft året efter. 2004-taksterne var derfor bestemt på generalforsamlingen i 2003. Pælepladslejen blev reguleret efter pristallet. I 2004 og 2005 betalte aktive medlemmer 550 kroner om året i klubkontingent. Passive medlemmer skulle af med 175 kroner ligesom juniorer mellem 10 og 18 år. Vinterpladserne kostede mellem 295 og 550 kroner – for både eller joller under henholdsvis over fire meter. Pælepladserne varierede i pris efter bredde, dybde og beliggenhed fra 886 til 1.757 kroner for en sæson. Optagning og søsætning kostede, anslået, 500 kroner den gang.

Klubbladet "Dæmningen" blev indtil generalforsamlingen i 2005 redigeret af Bendt Bay efter de den gang almindelige principper, nemlig "saks og klister". Satsen blev sat op manuelt i bladets format og trykt efter kopimaskine-princippet. Bendt Bay efterlyste gennem årene – som alle redaktører gør – stof til bladet fra medlemmer, som havde noget maritimt på hjerte, eller andet, som havde med sejlklubben at gøre. Der var også knyttet skiftende reklamekonsulenter til bladet, som sørgede for at få nogle annoncer med fra velvillige sponsorer, der på den måde var med til at sikre bladets drift. "Tak for kampen, Bendt", lød det fra Tage Mikkelsen ved afskeden med ham som redaktør.

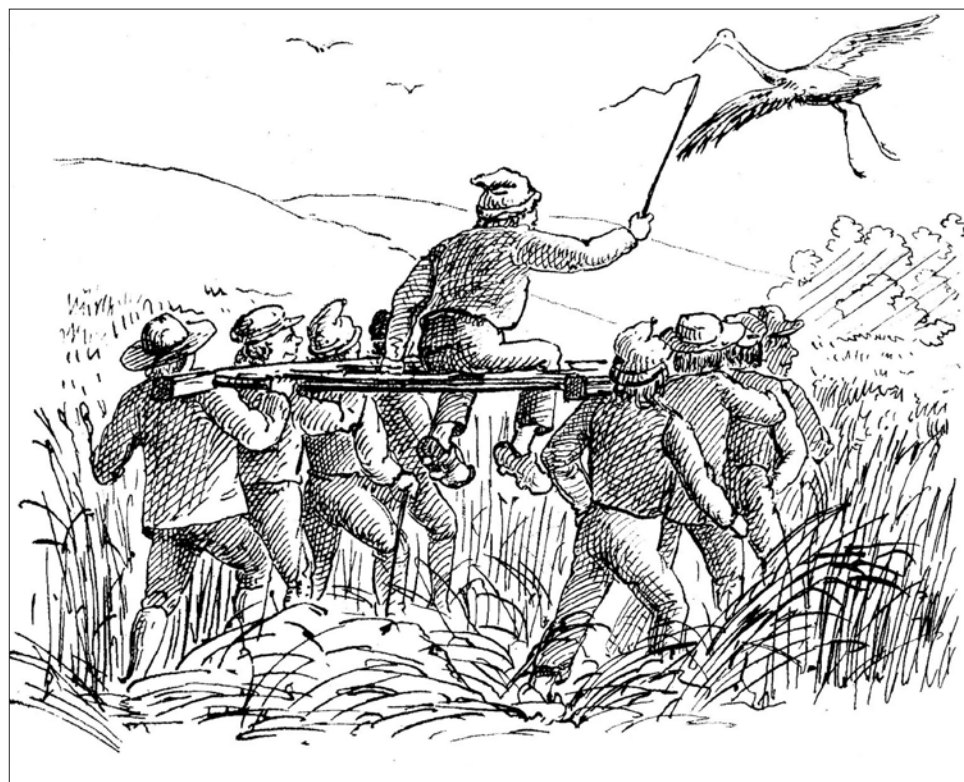
Bedre økonomi



Den gamle
redaktør.

Molbo- historie

Tegning:
Jørgen
Fausbøl,
1862.



En rigtig Molbohistorie så dagens lys i 2005. Bestyrelsesmødet den 12. maj måtte overveje, hvordan optagninger og søsætninger kunne finde sted, fordi havnevæsenets kørende kran ikke længere måtte køre over Frederik IX's Bro. Ligesom byfogeden med de store fødder, der blev båret ind i kornmarken af seks mand, for at han ikke skulle træde kornet ned (med de store fødder), så skulle den kørende kran læsses op på en vældig blokvogn, før den – stående på blokvognen – måtte passere over Frederik IX's Bro.

Denne særegne transportform ville fordyre optagningen med 150 kroner pr. båd. "Vi må diskutere, om vi skal have én søsætning og én optagning for at gøre det så billigt som muligt, da det jo er transport af kranen, der sluger pengene", skrev Lars "Busser" Carlsen i mødereferatet.

Den 29. marts 2006 fyldte Toreby Sejlklub 40 år, og overvejelserne om jubilæet havde længe været i gang. Festudvalget med Finn Olsen som formand var nu i gang med forberedelserne af et festprogram, der kom til at bestå af en reception for medlemmer med familie samt venner og samarbejdspartnere til Toreby Sejlklub. Festen for medlemmer blev holdt i "Folkedanserhuset" i Nykøbing 1. april 2006.



Jan Krastrup.



Arne Reitz-Hansen.



Finn Olsen.



Foto: Hans Lund.

Faste rammer og traditioner i en række gode år

Margit og
Tage Mik-
kelsen.
Foto:
Arne Reitz-
Hansen.



Tage Mikkelsen bebudede sin afgang som formand på general-forsamlingen den 28. februar 2006. Han havde bragt Toreby Sejlklub frelst gennem en lang række højspændte møder med Nykøbing Kommune og med havnevæsenet. Trods mange knubbede ord, bevarede han et tillidsforhold og et styrket samarbejde med forhandlings-modparten. Hans vedholdenhed og grundige hjemmearbejde – parret med en livslang erfaring som styrmand og skibsfører - var med til at bringe sejlklubben igennem stormvejr og brådsøer til en selvstændig og selvstyrende sejlklub med orden til lands og til vands og i økonomien.

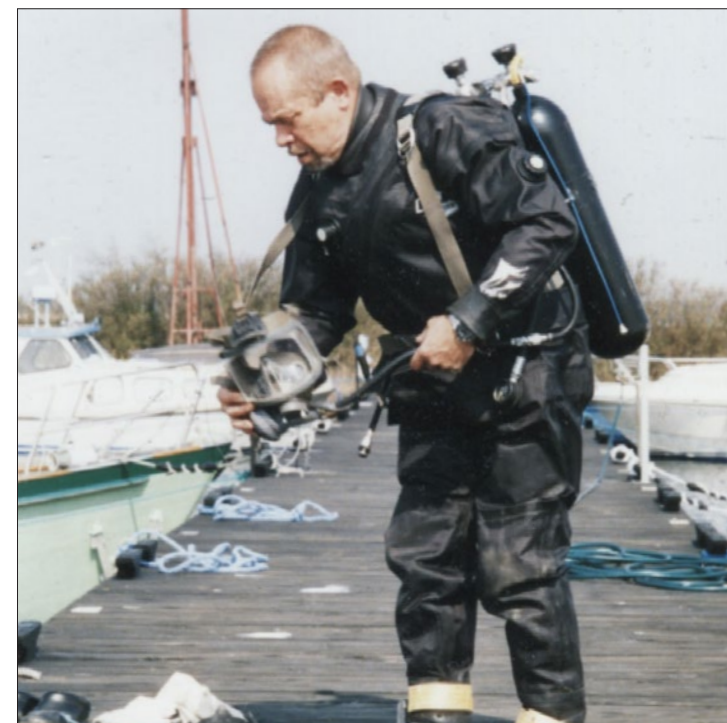
Også Jørgen Olsen havde valgt at forlade bestyrelsen, mens Lars "Busser" Carlsen og Arne Reitz-Hansen var villige til at blive genvalgt af forsamlingen. Bestyrelsen foreslog, at Jan Krastrup blev valgt som ny formand, og at Mads Jørgensen og Søren Porsmose blev valgt ind.

Men først skulle Tage Mikkelsen aflægge sidste bestyrelsesberetning: Bommen gav gode indtægter. Hærværk og indbrud var klubben ikke forskånet for. Multicenter Syds kanoudlejning gik godt. Søsætninger og optagninger blev vel overstået, trods genvordigheder, idet kørekranen atter skulle have dispensation for at måtte køre over Frederik IX's Bro. Jan Krastrup havde udvirket denne tilladelse ved den første af de to søsætninger, men ved 2. søsætningen "knækkede filmen", som Tage Mikkelsen udtrykte det. "Vi havde fået den politimæssige tilladelse, men på en eller anden måde kom DSB ind i problematikken og forbød kranen at køre på broen, den skulle på blokvogn", sagde Tage Mikkelsen.

Bestyrelsen var derfor nødt til at beslutte én optagning i efteråret 2005 for at holde prisen nede. Arne Reitz-Hansen kom på en svær logistisk opgave for at få alle bådene på land fra fredag eftermiddag til søndag middag. Han ringede til alle bådejere for at fortælle dem, hvornår de skulle møde, og han forsøgte at tage hensyn til pludselige ønsker om ændringer, uden at planen gik helt i skred. Han havde det hele i hovedet og kunne nok i kampens hede tabe det i ny og næ, men fik hurtigt samling på situationen og formildet den bådejer, han havde talt højt til.

Jan Krastrup blev enstemmigt valgt til formand, og Mads Jørgensen rykkede ind i bestyrelsen fra suppleantposten, mens Søren Porsmose fra nu af repræsenterede fiskerne i bestyrelsen. Nu blev det forestående 40 års jubilæum forberedt.

Bestyrelsens sekretær, Lars "Busser" Carlsen kom på en usædvanlig opgave forud for søsætningerne i 2006. Ramslaget og dets besætning var i gang med at justere pælene efter vinterisens hærgen, men en af dem stod skævt efter en påsejlning. Den kunne ikke trækkes op. "Busser" trak nu i dykkerudstyret og begav sig ned på bunden med en håndsav. Og mens han klamrede sig til pælen med begge ben helt nede ved havnebunden, fik han savet pælen over, så den ikke var til fare for sejladsen.



Hyggeaften og løgnehistorier for mænd begyndte på initiativ af Ole Pyndt i 2006. Mændene mødte op i klublokalet sidst på eftermiddagen med råvarer og forklæder, og mens maden blev tilberedt efter de finere gastronomiske principper, fortalte man løgnehistorier fra livet til søs og i havnene, sikkert iblandet visse sandfærdige elementer. På den sidste "mandeaften" i vintersæsonen var damerne inviteret med. Traditionen blev senere videreført af Vagn Mortensen og H. C. Sørensen, og den eksisterer skam endnu i 2016.

Jan Krastrup havde – ligesom Toreby Sejlklubs tidligere formænd - mange medlemmer at sige tak til på generalforsamlingerne. Det var stadig det frivillige arbejde, som bar klubben oppe, og som var forudsætningen for de følgende års udvidelser, fornyelser og forbedringer af vinterpladser, klubhus og bådebroer.

I december 2007 kunne Mads Jørgensen præsentere bestyrelsen for tegninger af en tiltrængt udvidelse af klubhuset fra gavlen mod Guldborgsund som en fortsættelse af den eksisterende klubhus. T

Udvidelsen blev vedtaget på generalforsamlingen den 26. februar 2008. Nu gik klubbens håndværkere i gang. Flemming Hermund, Bendt Bay og Arne Reitz-Hansen med assistance af Tage Mikkelsen. Udvidelsen blev indviet 16. maj 2009 med et åbent hus arrangement om formiddagen og en aftenfest for medlemmerne.

Optagninger og søsætninger blev overladt til Stubbekøbing Kran- og Maskinværksted, der havde en kran, som gerne måtte køre den lange vej fra Stubbekøbing til Sundby.

Slotsbryggen var under etablering, og anlægget havde formindsket Lystbådehavns område til oplæg af både for vinteren. Der kom pres på den 3. vinterplads i Toreby Sejlklub, og efter nogle misforståelser i dagspressen, som Jan Krastrup måtte korrigere, forhandlede han forgæves med formanden for sejlklubberne i Lystbådehavnen og repræsentanter fra Guldborgsund Kommune om at etablere vinterpladser uden udgift for Toreby Sejlklub. Det blev ved gæstepladserne på den bestående 3. vinterplads, som et sigende antal sejlere fra Falstersiden benyttede sig af.

I 2008 begyndte de naturlige aflejring i indsejlingen og i havnen igen at volde problemer for kølbådene. Der var dannet en banke på tværs af indsejlingen, således at der kun var 1,7 meter vand, oplyste Jan Krastrup på generalforsamlingen 24. februar 2009. Heldigvis var en uddybning i gang på Falstersiden, og uddybningsfartøjet kunne "slå et sving" over mod Lolland og fjerne "puklen". Men nye målinger af vanddybderne i havnen viste, at sejlklubben stod overfor en større uddybningsopgave.

Toreby Sejlklub fik en ny nabo i 2008, da Guldborgsund Kajak- og Havkajakklub fik kommunens tilladelse til at etablere sig på et areal vest for sejlklubben. "Lige fra starten havde vi en rigtig god og fornuftig dialog med formanden og medlemmerne af kajakklubben, og vi hilser dem hjerteligt velkommen som vores nye naboer", sagde Jan Krastrup.

Interessen for at "komme på vandet" gjaldt ikke blot kajakker men også ejere af sejlåde og motorbåde, som nu gik forgæves til Toreby Sejlklub.



Dirigent Bendt Bay spørger generalforsamlingen 28. februar 2006, om der er andre forslag til ny formand end bestyrelsens hidtidige næstformand, Jan Krastrup. Det er der ikke. Jan Krastrup er valgt. Foto: Palle Tørnqvist.

"Fra at være en lille sejlklub, som kun få udefra regnede for noget særligt, har Toreby Sejlklub de senere år udviklet sig til at være en særdeles populær sejlklub, hvor mange gerne vil være medlem", sagde Jan Krastrup og tilføjede, at alle pladser i vandet og på land var optaget, og at mellem fem og 10 bådejere stod på venteliste.

Fra 2008 var Per Lund Sørensen næstformand, og Jon Hald havde afløst Søren Porsmose som repræsentant for fiskerne. Hele bestyrelsen blev genvalgt i



2009 under en livlig debat, hvor en kraftig udvidelse af havnen med en ekstra bådebro var foreslået af en kreds af medlemmer. En ekstra bro ville kræve Kystdirektoratets godkendelse, og bestyrelsen undersøgte mulighederne i løbet af 2009 med det resultat, at en sådan kunne opnås efter en høringsperiode.

Udvidelsen af havnen blev genoptaget på generalforsamlingen den 23. februar 2010. Det var bestyrelsens holdning, at en ekstra bro med deraf flere medlemmer, mere slid på installationer og anlæg og mere vedligehold kunne overstige, hvad medlemmerne selv kunne udføre. Klubben risikerede med andre ord at "blive kvalt i succes'en", fordi nye opgaver oversteg medlemmernes tid og kræfter og i stedet skulle "købes ude i byen".

I forvejen var uddybningen af havnebassinet stærkt tiltrængt. De elektriske installationer skulle skiftes ud, og nu begyndte pælene under A-broen at mørne. Der blev bud efter pengekasen i de nærmeste år. Jan Krastrup efterlyste derfor medlemmernes tilkendegivelse om havneudvidelsen, og et flertal delte bestyrelsens opfattelse, at der ikke burde etableres en ny bro, som kunne resultere i en øjeblikkelig vækst, klubben ikke kunne administrere på frivillig basis.

Havnens kommende uddybning fulgte den sædvanlige procedure.



"Lad vandet gå", proklamerede Nykøbings borgmester Poul Henrik Pedersen, da vandet blev lukket ind.

Allerede i foråret 2009 var de første vandprøver taget i havnen. Samtidig blev der sendt ansøgning til Miljøcenter Roskilde om en klap tilladelse. Prøverne fra havnen viste forurening lidt over grænsen, men efter en længere sagsbehandling fik Toreby Sejlklub tilladelse til at oprense 5.000 kubikmeter bundmateriale og få det sejlet ud på Kogrunen i Smålandsfarvandet. "For at formindske

udgifterne mest muligt, har vi valgt at få foretaget uddybningen samtidig med Nykøbing F. Erhvervshavn og Nykøbing F. Lystbådehavn", sagde Jan Krastrup på generalforsamlingen i 2011. Det betød, at klubben ikke selv kunne vælge tidspunktet for oprensningen. Jan Krastrup advarede samtidig mod ulovlig brug af bundmaling i sejlklubben, idet følgerne kunne blive, at oprensninger kun kunne ske ved en uhyre kostbar deponering af bundmaterialet på land, såfremt giftværdierne oversteg nuværende og fremtidige grænser.

Generalforsamlingen blev indledt med den triste meddelelse, at bestyrelsens mangeårige sekretær, Lars "Busser" Carlsen, efter halvandet års håbløs



Fra 2008 havde Tage Mikkelsen fået mere tid til at sejle, altid i selskab med Margit. Med "Mille II" sejlede parret gerne til Svanemøllehavnen, hvorfra der ikke var langt til oldebørnene på Østerbro.



Lars "Busser" Carlsen er kaptaj på flåden til Ramslaget 22. juli 2008. Foto: Jon Hald.

sygdom, var afgået ved døden kort efter pinsen 2010. I hans sted var Hans Lund indtrådt i bestyrelsen som sekretær. Ved generalforsamlingen blev Henrik Lundvaldt valgt i stedet for Mads Jørgensen, som ikke ønskede genvalg.

Hos fiskerne var der sket store ting på foranledning af bestyrelsesmedlem Jon Hald. Yderligere seks redskabsskure var opført, så materialebygningen nu rummede 12 skure udover de otte, som fandtes i forvejen. Alle skure var udlejet. Fiskerne havde efterhånden fået opbygget en velfungerende afdeling ved 3. vinterplads med stejleplads, klubhus med terrasse samt de nævnte redskabsskure.

Mandag den 5. december 2011 begyndte den længe ventede uddybning af havnen. "Delfinen" og en barkasse med kran og plads til muddet ankom og gik i gang. Men arbejdet gik i stå og blev siden opgivet på grund af manglende godkendelse. Et nyt firma, "Storebælt Sten & Grus" påtog sig uddybningen, og den først 18. januar 2013 ankom uddybningsfartøjet

"Avance", sammen "Kronos", men heller ikke nu gik det efter planen. "Avance" måtte slæbes en tur til København med olie i motoren for at blive repareret efter kort tids gravning, men fartøjet vendte tilbage til Toreby Sejlklub og gravede løs, indtil ca. 4.700 kubikmeter bundslam var læsset over i "Kronos" og sejlet ud på Kogrunden. Der var nerver på i sejlklubben. Klaptilladelsen udløb i 2013.



Jan Krastrup og Tonny Cranø var mødt op, da den første uddybning gik i gang 5. december 2011. Foto: Jon Hald.



"Avance" er ankommet og graver løs, mens Jan Krastrup spændt ser til. "Kronos" sejler slammet ud på Kogrunden. Foto: Palle Tørnqvist

Medlemmer har sejlet til Færøerne til Middelhavet



Toreby Sejlklubs medlemmer var - og er - en mangfoldig flok af vidt forskellige mænd og kvinder med en fælles interesse for at sejle. Nogle sejler ud fort at sætte et par skrubbegarn eller en åluse i den begrænsede periode, man må fange ål. De fleste sejler ud for at nyde sejladserne og livet til søs og i havnene, hvor man endnu oplever den traditionelle hjælpsomhed blandt mennesker. Enkelte medlemmer sejler lang - meget langt. Færøerne, Nordtyske og Det Irske Hav, Middelhavet og det sydlige Norge, den svenske skærgård i både Kattegat og Østersøen er blandt de farvande, som medlemmer af Toreby Sejlklub har sejlet i. Flere har valgt det vidtstrakte europæiske net af floder og kanaler til sommerens sejlture med blandt andet Paris og Middelhavet som mål. De tyske havne har væpret flittigt gæstet, både dem ved Østersøen i det tidligere DDR og havnene vest på, Eckernförde, langs Slien og Flensborg Fjord. De hjemlige farvande er naturligt nok de foretrukne, hvor Anholt, Samsø og Limfjorden er blandt de fjernere destinationer. Det sydfynske Øhav er populært, og hvorfor så ikke tage en afstikker til Sønderborg og Alsund og op i de østjyske fjorde?

En foretrukket bådtype er LM 27'eren, som af mere arrogante sejlere betragtes snarere som et badekar end en rigtig sejlbåd. Men den er søstærk og rummelig, og man kan øge farten og stabiliteten ved at sætte et sejl eller to. De øvrige sejlbåde i klubben udmærker sig ved en vis alder og en mere beskeden størrelse, end fleste både, man møder i tyske og nordligere danske havne. Motorbåde har altid været populære og ligger i meget forskellige størrelser ved pælene i sejlklubben. For alle bådene - store og små - gælder det, at de giver adgang til oplevelser til søs og konstruktive håndværksmæssige udfordringer, når de står på land og skal gøres klar til sommeren.

De kunne også bygge et hus inde på land



Foto: Hans Lund.

Klubhuset blev i 2008 og 2009 forlænget med 4,5 meter mod øst efter et projekt, udført af Mads Jørgensen. Udvidelsen gav plads til yderligere 24 personer. Med indsats fra klubbens medlemmer blev arbejdsplaceringerne begrænset til de nødvendige for byggeriets professionelle udførelse. Klubbens håndværkere var Flemming Hermund, Bendt Bay, Arne Reitz-Hansen, John Holstebro og Finn Larsen (Shanty). Rejsegildet blev holdt 15. december 2008. Arne Reitz-Hansen havde - som han plejede - kastet en enkrone ned under fundamentet. Så kunne ingen komme at sige, at bygningen ikke var en krone værd. Indvielsen fandt sted 29. november 2009. Siden er inventar og køkken blevet udskiftet, og akustikken er under forbedring.



Nye broer og anlæg frem til 50 års jubilæet i marts 2016

Under det ofte ulideligt lange forløb med uddybningen af havnebasinet blev de mere jordnære opgaver ikke forsømt. De elektriske installationer fik Henrik Lundvaldt skiftet ud med god hjælp af faderen, Erik Lundvaldt. Han havde også fået installeret en "mågeforskrækker" på B-broen, som fra en højttaler udstødte mågernes skingre angstskrig, der holdt de rigtige måger væk og derved skånedes både og kalecher for tærende mågeklatter. Længere nede mod vandet og mellem broerne huserede svalerne og grisede bådene til, men mod dem hjalp kun en brutal fjernelse af rederne, så de med formand Jan Krastrups ord kunne finde en anden hyggelig havn at slå sig ned i.

I 2010 voldte Guldborgsund Kommunes annoncerede indskrænkning af åbningstiderne for Guldborgbroen bekymring blandt sejlklubberne langs Guldborgsund. Der blev protesteret forgæves, og først da Søfartsstyrelsen afviste kommunens egenrådige beslutning, fordi man ikke havde lyttet til protesterne, blev broens åbningstider foreslået acceptable for sejlerne på et møde med kommunen 31. januar 2012. "Hele forløbet i denne sag har vist, at det en gang imellem godt kan betale sig at protestere mod påtænkte planer, der føles urimelige - også selv om man kan føle, at det er Davis kamp mod Goliath, men denne sag har vist, at det ikke er hver gang, at Goliath vinder", sagde Jan Krastrup på generalforsamlingen 28. februar 2012.

Jon Hald, der havde varetaget fiskernes interesser i bestyrelsen gennem fire år, ønskede i 2012 ikke at fortsætte, og Tonny Cranø indtrådte herefter i bestyrelsen, som nu bestod af Jan Krastrup som formand, Per Lund Sørensen som næstformand og Hans Lund, der fungerede som sekretær. Bestyrelsens øvrige medlemmer var Arne Reitz-Hansen og Henrik Lundvaldt. Karsten Pagh og Kjeld Sarka var suppleanter, der deltog i bestyrelsesmøderne uden stemmeret.

Den 27. marts 2012 nedsatte bestyrelsen et udvalg, som skulle undersøge A-broens og B-broens tilstand. Det satte et stort og årelangt renoverings- og nybygningsarbejde i gang under en meget kyndig ledelse af Tonny

Cranø. En miljøstation med affaldsplads blev planlagt, og den nye plads til et stigende antal autocampere blev justeret. Redningsstiger ved broerne var under forberedelse i dette forår foruden de mange mindre reparationer ved udrustningskaj, på køreveje og af det udendørs rustikke møblement. I september 2012 havde Tonny Cranø en detaljeret plan for A-broens fornyelse parat. Samtidig besluttede bestyrelsen at sætte en successiv udskiftning af træpælene med olieborerør omgivet af plastrør i gang. Et lager på 59 rør blev anskaffet, og i november kunne Tonny Cranø meddele, at arbejdet med den nye A-bro ville gå i gang lige efter, at uddybningen var foretaget.



"Tonny's Bro" står der på skiltet, som snedker John Holstebro havde udført, da A-broen i 2013 var fornyet. Dermed var et af de største og mest krævende frivillige arbejder afsluttet.



Generalforsamlingen den 26. februar 2013 blev kasserer Niels-Erik Brages sidste som medlem af bestyrelsen. Han havde slidt med regnskabet siden 1996 og blev afløst af Karsten Pagh. Til Karsten Pags plads som suppleant valgte generalforsamlingen Karsten Reitz-Hansen. Revisorerne Finn Olsen og Finn Jørgensen ønskede ikke at fortsætte, og i stedet valgtes John Hansen og Bo Pedersen. Som revisorsuppleant i stedet for Mads Jørgensen, som er fraflyttet, valgte generalforsamlingen Jørn Christensen. Hans Lund, som havde redigeret klubbladet Dæmningen var på Hans' anmodning afløst af Palle Tørnqvist, som forudså, at bladets fremtid måske lå på internettet i stedet for på papiret, men det var der ikke stemning



Kommunen blev underkendt om bro-åbning

Bådebroen blev bygget i vintersne og is

Foto: Arne Reitz-Hansen og Hans Lund.



Kurt Christensen med motorsav i sneen - og til vejrs i ramslaget i foråret 2013.



for blandt klubbens medlemmer. Bladet fortsatte med tre årlige numre i et lettere moderniseret layout.

Arbejdsholdet med fornyelsen af A-broen under Tonny Cranøs ledelse gik i gang i vinteren 2013. Foruden Tonny Cranø bestod holdet af John Holstebro, Finn Larsen, Kurt Christensen, Arne Reitz-Hansen, Karsten Reitz-Hansen og Flemming Hermund. Henrik Lundvaldt lagde strøm ind, og hans far, Erik Lundvaldt, gravede de nye kabler ned.

Taknemligheden var stor i sejlklubben, som den blev udtrykt af Jan Krastrup ved generalforsamlingen den 25. februar 2014: "Inden søsætningen blev vi helt færdige med den nye A-bro. Det var egentlig meningen, at vi ville reparere den gamle bro, men da vi begyndte at adskille broen, viste det sig, at hele broen var så rådden, at intet af den eksisterende bro kunne genanvendes. Vi besluttede at bygge en helt ny bro med nye bærende pæle, fundament og et helt nyt brodække. Det er et fantastisk flot stykke arbejde, som i flere dage blev udført i blæsende kulde og bidende frostvejr. Selv dage, hvor vandet i havnen var tilfrosset blev der arbejdet med brobyggeriet fra vores flåder, der hele tiden måtte hugges fri af isen. Da broen var færdigbygget, blev de nye el. standere med kabler og vandhanerne monteret på A-broen", sagde Jan Krastrup.

En ny jollebro ved fiskerne blev bygget efter samme princip som A-broen med borerør ude i vandet og fæste på land i stenglaciet. Med hensyn til C-broen blev to af flyde pontonerne hejst på på land, fordi de lå skævt i vandet og måske var beskadiget under vandlinen. Jan Krastrup bebudede arbejdet med kajkanten ved udrustningskajen og C-broen færdige inden sæsonen begyndte i april.

Det frivillige arbejde og medlemmernes evne og vilje til at deltage, fik også en varm tak: Toreby Sejlklub er en forening med et helt specielt og fantastisk miljø og sammenhold. Det er en klub med en god og sund økonomi, hvilket betyder, at vi løbende kan få udført de reparationer, der er behov for, og at vi også kan etablere nye anlæg, når vi har brug for det. Toreby Sejlklub har nogle personer, der løbende kan tage de rigtige beslutninger, sagde Jan Krastrup.

Forud for generalforsamlingen 24. februar 2015 mindedes forsamlingen Arne Reitz-Hansen: Jan Krastrup: Som I alle sikkert er bekendt med, så mistede Toreby Sejlklub for kort tid siden et mangeårigt medlem, bestyrelsesmedlem og æresmedlem. Kort før midnat lørdag den 7. februar døde Arne Reitz-Hansen på Nykøbing F. sygehus. Arne havde, siden han blev

I sne og is

Arne døde
7. februar

Tage Mikkelsen og Arne Reitz-Hansen blev æresmedlemmer



En enig bestyrelse valgte i 2013 at udnævne Arne Reitz-Hansen og Tage Mikkelsen til æresmedlemmer. De havde begge i en lang årrække har udført et helt ekstraordinært stort arbejde til gavn og glæde for alle i klubben. Udnævnelsen skete i ved afrikerfesten 16. november 2013. Bestyrelsens begrundelser var følgende:



Tage Mikkelsen var forud for sin tid, da han som formand siden 1996 i år 2000 lagde alle kræfter i, for at Toreby Sejlklub kunne opnå selvstændighed i forhold til den daværende Nykøbing F. Kommune, ejede Toreby Sejlklub og klubbens anlæg. Næsten al medlemsbetaling blev afleveret til kommunen. Tage Mikkelsen deltog i et utal af møder med folk fra kommunen. I 2002 kunne kontrakten med kommunen underskrives. Det var en modig beslutning. Tage Mikkelsen var som formand optimist med hensyn til projektet. I dag kan vi takke ham for, at Toreby Sejlklub har haft råd til de senere års store projekter.



Arne Reitz-Hansen har som bestyrelsesmedlem og medlem udført et helt ekstraordinært stort arbejde ved stort set alle projekter i klubben, hvadenten det var i tømrerfaget, elektrikerfaget, smedefaget eller mekanisk bistand. Arne går ikke af vejen for at reparere ramslag, mastekran eller traktor, og han var kranfører, da klubben havde egen kran. Siden har han med fast og kyndig hånd dirigeret søsætninger og bådoptagninger, så alle både kom i vandet og på land uden uheld og i hensigtsmæssig rækkefølge på kortest tid. Mange medlemmer har nydt godt af Arne Reitz-Hansens enestående hjælpsomhed.

indmeldt i Toreby Sejlklub først i 70'erne, sin daglige gang i klubben, og han har igennem alle år udført et kæmpe arbejde for klubben. Der er ikke mange af de projekter, som igennem alle årene er blevet udført her i klubben, som Arne ikke på den ene eller anden måde har været involveret i.

Mens medlemmerne renoverede anlæggene på land og i vandet, gjorde rent i klubhuset, slog græs og beskar buske og træer - og sejlede, var bestyrelsen optaget af at få de daglige rutiner til at fungere. Administrationen af de elektroniske nøgler til bommen ved slæbestedet var stadig arbejdskrævende, blandt andet fordi nogle ikke huskede, om de havde betalt, når de holdt med bådvoغن en smuk lørdag morgen for at tage ud at fiske. Nøglen virkede ikke. Formand Jan Krastrup blev ringet op og kørte ned til havnen for at fortælle, at nøglen ikke due, før regningen var betalt, men det kunne nok ordnes sådan, at skyldneren alligevel kom ud at fiske denne dag.

Administrationen af medlemmernes pælepladser i havnen og vinterpladser på land krævede og kræver også en stor arbejdsindsats. Ikke alle huskede at fortælle, at de havde solgt deres båd og ikke behøvede en plads, og andre byttede måske pladser uden at fortælle det til de folk, Hans Lund og Karsten Reitz-Hansen, som planlagte og udførte opstillingen af vinterstativer i en rækkefølge, som svarede til bådejernes ønsker om, hvornår de ville have båden på land om efteråret. Man havde fået to muligheder i stedet for den ene, som hidtil havde været gældende.

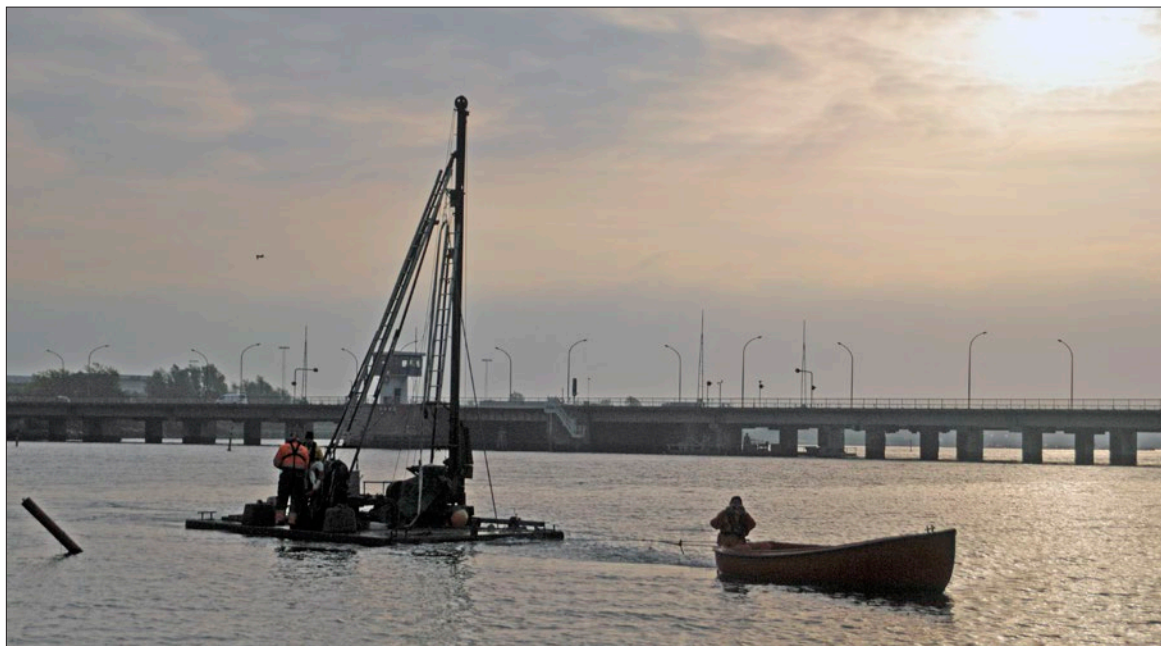
I forhold til 1966 var kommunikationen jo blevet både hurtigere og lettere. Nu havde stort set alle medlemmer en e-postadresse og via en oprettet udsendelsesliste kunne alle få besked om arrangementer og andet nyt samtidig og uden porto.

Hærværk og tyverier var Toreby Sejlklub ikke forskånet for gennem årene, og en form for overvågning blev etableret, så man udgik en upopulær afspærring af det åbne område.

Fra generalforsamlingen i 2015 bestod bestyrelsen: af formand: Jan Krastrup, næstformand: Per Lund Sørensen, kasserer: Karsten Pagh, sekretær: Hans Lund og bestyrelsesmedlemmerne Henrik Lundvaldt, Tonny Cranø og Karsten Reitz-Hansen. Palle Tørnqvist var 1. suppleant og Jørn Christensen 2. suppleant.

Bestyrelsen begyndte allerede nu at forberede jubilæumsarrangementet i anledning af 50-året for Toreby Sejlklubs stiftelse den 29. marts 1966. Jubilæet markerer ikke alene, at det lykkedes for sejlklubbens medlemmer at

Den daglige administration



Ramslaget på sin sidste sejltur 24. oktober 2015. Togtet gik fra Lergraven til Toreby Sejlklub, hvor det fik sin sin dødsdom.

udbygge og vedligeholde klubbens anlæg gennem 50 år, men også at bevare den gode ånd og sammenholdet gennem fem årtier med meget store forandringer i det danske samfund.

Ramslaget gav problemer i 2015. Ny motor, ny pumpe, ny wire og andet grej hjalp ikke på flåden, det står på. Den bliver skiftet ud i løbet af foråret 2016, oplyste Jan Krastrup på generalforsamlingen her i 2016. Arbejdet bliver udført af det faste team, og vi skulle gerne have bygget flåden og monteret ramslaget inden den nye sejlsæson går i gang omkring 1. maj. Det er et team bestående af Tony Cranø, Flemming Hermund, John Holstebro og Finn Larsen, der har påtaget sig den store opgave.

Garagen og redskabsskurene bagerst på vores område er blevet malet, og der er trukket nogle nye kabler til el-udtagene på den første vinterplads og på stellpladsen, der er foretaget mindre småreparationer på bommen ved slæbestedet og på mastekranen, ligesom det har været nødvendigt at foretage nogle småreparationer på vores overvågningsanlæg. Vi har udvidet den sydlige vinterplads, således at bådene nu står på et fast underlag, oplyste Jan Krastrup.

I bestyrelsen var næstformand Per Lund Sørensen udtrådt ved nytårstid, da han havde solgt sin båd og var blevet passivt medlem. Palle Tørnqvist overtog pladsen i bestyrelsen, der efter generalforsamlingen fungerer uændret med Bo Abildgaard som ny suppleant. Bestyrelsen består herefter af Jan Krastrup, formand, Hans Lund, næstformand, Karsten Pagh, kas-

serer, Palle Tørnqvist, sekretær, samt Tonny Cranø, Henrik Lundvaldt og Karsten Reitz-Hansen. Toreby Sejlklub er godt på vej mod de næste 50 år - eller er vi?

Dansk sejlsport har store traditioner som sportsgren. I de gode år i 1980'erne kunne "Sjælland Rundt" samle et par tusinde både oppe i Helsingør. i 2013 var deltagerantallet faldet til blot 36 deltagere, og Sjælland Rundt var i fare for aflysning. Udviklingen er siden vendt, og i 2016 inviterer Helsingør Sejlklub til start 23. juni. Måske er dette et fingerpeg om, at de senere års generelle nedgang i antallet af fritidssejlere er ved at vende.

For Toreby Sejlklub ville dette være et lyspunkt i fremtiden, der ikke tegner alt for godt med en gennemsnitsalder for klubbens medlemmer et stykke over 60 år. Ungdomsafdelingen er for længst nedlagt, og tilgangen af yngre medlemmer er sparsom. Men klubben har før vist, at den kommer over kriserne, og da sejlsporten er sund for både sjæl og legeme, holder vi sikkert gejsten oppe og skruen i vandet i mange år endnu - vi gamle sejlere ved den tidligere jernbanedæmning.

"De gamle" kan endnu



Henrik Lundvaldt viser tovkast. Kurt Christensen står til søs i "Chanel II", og den lange hund, Åge, som er sejlklubbens populære "mascot", vil gerne have en godbid.



