

Søndag d. 30. maj 2010-07-11

Efter en nat, hvor man kunne høre både blæst og regn spiste vi morgenmad i det fri og fik pakket kanoerne i nogenlunde tørvejr.

Willy foreslog, at vi sejlede over til Nykøbing F. og ind og se kanalen. Et par af os prøvede at sejle under en bro og videre ud i Tingsted å, men vendte hurtigt om. Det var spændende at se en lille del af det nyere Nykøbing Falster fra søsiden. Det så flot ud.

Da vi padlede ud af kanalen ringede Jørgen til brovagten, Morten, på Frederik IX bro for at høre, om han havde tid til at vise os broen. Det var i orden og vi fortsatte sydpå. En lille times tid senere gik vi i land på sydsiden af broen. Det var lidt koldt, så John foretrak at blive i kajakken, mens vi andre gik i land. Han havde det lunt der.

Der svigtede kommunikationen 1. gang.

Det viste sig, at John slet ikke var klar over, at broen blev vist frem, så mens vi andre fik en god orientering om broen både oppe og nede, fik varmen, gik på toilettet og fik kaffe, ventede John tålmodigt?? i 1½ time på vandet.

Broens historie vedlægges.

Broen blev hejst for et par både, mens vi var der, og vi så tydeligt, hvordan det gav kø på begge sider af broen – og det var ikke i myldretiden. Vores mål var en lejrplads på Falstersiden syd for broen. Det blæste for meget til at sejle videre, hvor sundet blev noget bredere.

Lejrpladsen viste sig på det nærmeste at være en parkeringsplads og kan ikke anbefales til overnatning.

Vi spiste vores frokost der. De fleste blev forholdsvis hurtig færdige med at spise, men da Ulla skulle varme sin mad blev hun og Torben, mens vi andre sejlede nordpå igen. Ulla og Torben skulle tilbage til lejrpladsen, vi forlod om morgenen, hvor deres bil holdt. Vi andre havde trailer og biler stående lige nord for broen.

Her svigtede kommunikationen for 2. gang.

Willy og Anna Margrethe valgte at sejle direkte mod broen, mens John, Jørgen og Inge Lise sejlede langs kysten.

Da John, Jørgen og Inge Lise sejlede og snakkede, opdagede vi ikke, at Anna Margrethe og Willy ikke var med – og vi kunne ikke se dem nogen steder. Vi blev bekymrede. John sejlede lidt tilbage – Jørgen ringede til brovagten. Ingen kunne se kanoen. Efter lang tid – synes vi jo – ringede brovagten og sagde, at nu kunne han se kanoen lægge til ved det aftalte sted.

Da Jørgen og Inge Lise kom frem viste det sig, at Anna Margrethe og Willy på deres side havde været bekymrede for os, da de havde hørt lyden af sten – og vi var jo længe om at komme frem.

Her svigtede kommunikationen for 3. gang

John var ikke blevet godt nok informeret om parkeringspladsen med traileren og da han kom lidt efter os andre var han lige ved at sejle forbi. Heldigvis opdagede han Anna Margrethe, som stod bredden og råbte mens hun viftede med arme og ben.

Der var lykkelig genforening.

Turen til Værebros kanoklub gik helt uden dramatik – Guldborgsund kan bestemt anbefales at sejle på.

Inge Lise

Historien om Frederik den IX's Bro går tilbage til 1867, hvor den første faste forbindelse over Guldborgsund blev bygget. Det var en pontonbro med svingfag, der fik navnet Christian den IX's Bro. Otte år senere i 1875 byggede man desuden en jernbanebro over Guldborgsund ved Nykøbing Falster i forbindelse med anlæggelsen af jernbanerne på Lolland.

Disse to broer eksisterede - med flere ombygninger - helt frem til 1963, hvor man åbnede den nuværende kombinerede vej- og jernbanebro, der blev placeret noget sydligere, end de to oprindelige broer. Derfor foretog man en del omlægninger af trafikken i Nykøbing Falster i forbindelse med brobyggeriet.

Baggrunden for byggeriet af Frederik den IX's Bro var Folketingets beslutning i 1958 om at føre planerne for Fugleflugtslinien mellem Hamborg og Skandinavien ud i livet. Det skete i form af åbningen af Rødby-Puttgården-forbindelsen i 1963 sammen med den tilhørende motorvej mellem Rødby og Sakskøbing på Lolland. Af hensyn til den øgede jernbane- og biltrafik, var byggeriet af en ny bro over Guldborgsund ved Nykøbing Falster også en nødvendighed.

Frederik den IX's Bro er 295 meter lang, og består af fem faste brofag på Falster-siden og otte brosektioner på Lolland-siden. Midt mellem de faste brofag, har man placeret den 20 meter lange broklap, der kan åbnes når skibe passerer gennem Guldborgsund. Der er dog strikse regler for, hvornår broen må åbnes: Dels på grund af myldretids-trafikken, men især af hensyn til Lollandsbanens tog, der hver time i dagtimerne passerer over broen