

Marina News

Nyheder, reportager og artikler til lystbåde- og erhvervshavne • oktober 2016

Vordingborg Havne uddyber for millioner

Dybere sejlrende, nye kaj-anlæg, nye industribygninger. Vordingborg har direkte forbindelse til de store trafikruter og investerer stort med bedre forhold for større skibe. *Læs mere side 7.*



Vordingborg Industrihavn på Masnedø.

Fondsmillioner til danske havne

En ny og givtig kilde til at finansiere projekter er donationer fra private fonde. Det har Lemvig, Lohals og Lundeberg bl.a. nydt godt af. I Lemvig doneres alene 10 millioner til stormflods-sikring, og Lundeberg har modtaget 4 millioner til renovering af pakhuset. *Læs mere side 2.*

Vild med Vand i Vejle



De mange maritime klubber var med til at skabe aktiviteterne, da Vejle Lystbådehavn for 7. gang arrangerede Vild med Vand den 21. august. Foto: MarinaGuide.

Konceptet bag Vild med Vand blev skabt i Vejle allerede i 2009.

Siden har havnen, Vejle Kommune og de mange maritime klubber skabt en aktivitetsdag, som er rammen for 100-vis af oplevelser.

Fjordsvømning, musik, palmeøen, fjordmarked, Sebastian Kleins Zoole-musikshow, Floating Art

og masser af gratis vandaktiviteter, for bare at nævne nogle.

Vild med Vand i Vejle blev i år besøgt af over 10.000 af mennesker, og Vejle Lystbådehavn var rammen om et flot arrangement.

Vejle Lystbådehavn har de sidste år været i gang med en rivende udvikling med en omfattende ny- og

ombygning, som ventes at være færdig til næste år.

Salget af havnepladser går rigtig godt med tilgang af unge familier som resultat af en stor tilflytning til Vejle.

Prikken over i'et bliver, når Kirk Kapital's nye domicil midt i havnebassinet ventes færdigt til næste år.

KM

Danmarks største bølgebryder til Helsingør

Helsingør Kulturhavn har været plaget af så store bølgepåvirkninger, at bådene ikke har kunnet ligge sikkert i havnen. Det er slut ingen længe, når Danmarks største bølgebryder etableres foran havneløbet. *Læs mere side 12.*



Ny bølgebryder på vej ved Helsingør Kulturhavn.

GoMarina gratis App

Norsk firma tilbyder ny app til betaling af havnepenge og andre ydelser på havnen. Virksomheden er allerede nu godt på vej ind på det danske marked, i skarp konkurrence med andre nye apps, som bejler til havnefogedernes gunst. *Læs mere på side 22 - 23.*

”vi bygger bro mellem drøm og virkelighed”

- Flydebroer
- Badebroer
- Gangbroer
- Rækværk
- Ramper
- Bådbomme
- Bådlifte
- Udstyr mv.

NBC Marine
info@nbcmarine.dk
www.nbcmarine.dk
tf. 49 17 00 72

Leder



Karin Meulengrath
Direktor
Tlf 21 72 32 11

Marinaguide.dk
Havnefogeder.dk,
& MarinaNews

I mit næste liv vil jeg være meterolog. Så kan jeg komme med kvalificerede vejrudsigter som: "Skiftende vind fra forskellige retninger, sol - men også byger og i løbet af dagen mulighed for mere sol."

Og det uden at få skældud, for vejret gør jo som det vil...

Trods den skiftende oplevelse sommeren igen har jeg på mange havne hørt, at 'det slet ikke har været så ringe endda'. Flere har observeret nye sejlere, uerfarne og tilmed både i lidt mindre og ældre sejlbåde. Så mon ikke der er ved at komme gang i de yngre generationer?

Maj-nummeret af MarinaNews fik også en rigtig flot modtagelse. Havnefoged Søren Nielsen fra Troense Havn skrev til mig: "For mig, som er ansat af en privat forening, Troense Bådelaug, der er ejer af Troense Havn, så dækker MarinaNews et stort behov for information af, hvad der foregår i andre havne. Det er en inspiration og giver mig ar-

gumenter over for min bestyrelse til at forsøge at få indført nyheder og forbedringer, som jeg ikke selv ville kunne finde på."

Og det er jo netop hensigten med denne avis: At være en inspirationskilde og et nyhedsmedie, i en skøn blanding af erhvervsfagligt stof - ikke kun for lystbådehavne men også for erhvervshavne.

De mange havne er omspændt af et hav af leverandører, der med snarrådighed og opfindsomhed byder ind med nye produkter.

Samtidig tænker fremsynede havnefolk store tanker for at navigere gennem en foranderlig nutid. Det giver nye opgaver at løse, og derfor har vi skabt et forum, hvor inspiration, opgaver og løsninger kan møde hinanden i et spændende krydsfelt.

Læs i dette nummer om:
- At både erhvevs- og fritidshavne er dejlige miljøer at opholde sig i, fyldt med liv som de er. Alligevel kan de også kan være farlige steder at færdes - år efter år sker der tragiske drukneulykker. Et dansk firma har opfundet den selvlysende redningsstige.

- At Vordingborg Havne er i gang med en stor uddybning og fremtidssikring, så stadigt større skibe kan anløbe erhvervshavnene.

God læselyst

Millioner fra private fonde flyder ind i landets havne



Lemvig Havn under "Bodil" 2012, hvor højvandet presser på den buede mur. Haslov & Kjærsgaard er arkitekter på 1. etape af højvandsikringen. Foto: Mads Krabbe.

Realdania har f.eks. givet hele 10 mio. til Lemvig Havn

Af Niels Brandt, journalist
niels@marinaguide.dk

Landets havne har tilsyneladende fået åbnet en ny og givtig kilde til at finansiere projekter: Donationer fra private fonde. Både Lemvig, Lohals og Lundeberg fik kort for sommerferien store pengebeløb doneret til udviklingsprojekter.

Lemvig har gjort det bedst med hele 10 mio. kr., som Realdania har givet til bl.a. at stormflodssikre havnen ved Limfjorden.

Hvad der har fået Realdania til at åbne kassen er kombinationen af et teknisk anlæg til at sikre byen mod ekstremt højvande, der samtidig udformes, så byens borgere også i det daglige får fornøjelse af anlægget.

Programchef i Realdania, Astrid Bruus Thomsen, siger: "Klimasikringen af Lemvig Havn er interessant, fordi det endnu er et af de få danske eksempler på, hvordan man kan sikre en by mod højvands-

ninger med tekniske anlæg, der kombineres med løsninger, som samtidig er til glæde for byens borgere. Derfor er vi glade for at være med i dette projekt i Lemvig, og vi ser frem til at følge realiseringen af det".

Det samlede budget for projektet er på 22 mio. kr., hvoraf fonden giver de 10 mio. hvilket svarer til ca. 45% af den samlede udgift.

Grundig forundersøgelse

Forud for bevillingen er der lavet en grundig forundersøgelse, som bærer titlen 'Klimasikring af Lemvig Bedding og Østhavn', der blev offentliggjort så sent som i april 2016. Undersøgelsen omfatter en række analyser af byrum og landskabs-arkitektoniske forhold, ligesom de tekniske betingelser for en effektiv højvandsikring er beskrevet.

Næste skridt i Lemvig er udskrivelsen af en arkitektkonkurrence. Her skal arkitekter give deres bud på, hvordan højvands-

sikring og en havnepromenade kan udformes, så anlægget på en visionær og fler-funktional måde vægter mod ekstremt højvande - samtidig med at den rummer funktioner med nye, spændende muligheder for ophold, motion og rekreative aktiviteter på land og i vandet. Projektet skal også skabe bedre sammenhænge mellem by og vand samt mellem byens grønne skrånninger og bakkelandskab.

AP Møller-penge til Lohals Havn

På Langelands nordspids ligger Lohals Havn, og her får de travlt, når sejlersæsonen 2016 er slut. AP Møllers Fond til almene formål har nemlig doneret 2,5 mio. kr. til et projekt med ny mole, bådebro og et solcelle-anlæg. Pengene er dog givet på den betingelse, at projektet gennemføres inden et år, og at der ikke må skæres i det samlede projekt, som er noget større.

En ny bådebro langs ydermolen og et havnebad (Fortsættes)

med trapper ned i vandet er også en del af herlighederne. Desuden skal projektet få has på den stadige tilsanding af indsejlingen, som hvert år koster i oprensning.

AP Møller-penge til Lundeberg

Også i Lundeberg på Østfyn kan man glæde sig over en donation fra AP Møller-fonden. Her har havnen fået 4 mio. til en gennemgribende renovering af havnens gamle pakhuis, som er noget nær et vartegn for havnen.

Bestyrelsen i den private havn har fået donationen, som gør det muligt at realisere renoveringen, som samlet vil løbe op i 5,5 mio. kr. Efter planen skal arbejdet gennemføres i løbet af 2017. Pakhuset er opført i 1863 og blev fredet i 1964.

Bygningen reddes - måske markedsplads

Pengene er altså skaffet til at redde bygningen, og nu går processen så gang med at finde den bedst mulige anvendelse.

Ifølge havnedirektor Bo Torstensen går tanker og idéer i øjeblikket i retning af at bruge det store pakhuis til en slags markedsplads for allehånde småhandel som kunst, kunsthåndværk, lopping, hjemmeavl, tøj, smykker osv. Ens bod eller stand er måske blot er en kasse med hængelås på - lidt ligesom Camden Market i London - bare mindre.

Der er desuden allerede etableret et samarbejde med Svendborg Museum, som i øjeblikket viser en udstilling om Lundeberg Havn og fiskeriet. Den udstilling skal formentlig gentænkes og genopsættes i et større og bedre format.

Bomløft med MobilePay

ANNONCE

Få glæde af de mange muligheder med MobilePay

Ved at understøtte MobilePay gør du det let for havnens gæster at benytte havnens faciliteter.

CompuSoft har udviklet et modul til MobilePay, som kan integreres ved stort set alle servicefaciliteter.

En af de oplagte muligheder, hvor havnen med fordel kan tilbyde MobilePay, er f.eks. ved slæbesteder. Sejleren vil således meget let og hurtigt kunne betale via sin mobiltelefon, når båden skal i eller op af vandet.

Mange steder skal man i dag først købe eller tanke et chipkort op for at kunne benytte slæbestedet. Og måske er havnens betalingsautomat oven i købet ikke placeret i umiddelbar nærhed af slæbestedet,

hvilket ikke ligefrem gør det lettere.

Med MobilePay slipper sejleren ligeledes for at skulle returnere chipkortet til automaten, som så ofte kvitterer med en bunke mønter retur - selvom der oprindeligt blev betalt med betalingskort.

Betaling via MobilePay ved havnens faciliteter er meget enkelt og fungerer på samme måde, som de fleste af os allerede kender det fra mange supermarkeder, hvor man har installeret den lille hvide boks.

MobilePay kan let integreres med havnens eksisterende betalingsløsning, så havnen fremover kan tilbyde begge dele.



Betaling med MobilePay gør det let for sejlerne at aktivere havnens faciliteter, f.eks. ved betaling for strøm eller åbne bommen ved slæbestedet.

NYHED

INTEGRATION MED
MobilePay

Betal via MobilePay ved havnens faciliteter:

Slæbested
Kranløft
Vaskeri
Parkering
Butik og kiosk
Strøm og servicekort
HotSpot
Selvbetjeningsautomat
Havnebetaling

HAVNESYSTEM



SELVBETJENING



STRØM OG VAND



COMPUSOFT
vi gør det lettere

WWW.COMPUSOFT.DK
INFO@COMPUSOFT.DK | TLF.: 6318 6318

Hvad kan en havn bruge en masterplan/udviklingsplan til?

En Masterplan er din strategi for, hvordan din havn over de næste 20 år udnytter sit potentiale optimalt

Af Ulrik Max Jørgensen
A1 Consult A/S

Formålet med at lave en masterplan er at give en havn et teknisk og økonomisk overblik, som dækker havnens historie, status for i dag og desuden give de bedste bud på havnens udviklingsmuligheder for de kommende ca. 20 år.

En masterplan kaldes i øvrigt lige så tit en udviklingsplan.

De danske havne har historisk set ofte udviklet sig via knopskydning, dvs. udvidelserne er igangsat for at løse en 'her og nu'-efterspørgsel.

Kortsigtede løsninger

Det har tit givet nogle kortsigtede løsninger, og efter en årrække har det ofte vist sig, at en mere langsigtet planlægning ville have været til stor gavn for havnen - både teknisk og økonomisk.



Aabenraa Havn, Visualisering af den kortsigtede Masterplan for 2015-2025.

Med en masterplan kan et konkret projekt sættes ind den overordnede strategi for en længere tidsramme, som vi i en plan ofte sætter til 20 år. Masterplanens indhold varierer selvsagt fra havn til havn, og herunder kommer en række af de hovedoverskrifter, som typisk indgår i en masterplan.

For at give et bedre indblik i, hvad en masterplan specifikt indeholder, har jeg anvendt nogle eksem-

pler fra Aabenraa Havns Udviklingsplan, som A1 Consult har lavet i et tæt samarbejde med Aabenraa Havn og bestyrelsen.

Havnen historisk set

Indledningsvis lavede vi et historisk tilbageblik på havnen set med havnens ingeniørens og økonomens briller. Her er fokus på, hvordan havnen har udvidet sig igennem tiden, hvordan er den blevet ud-

Havnen i dag

Havnens situation i dag beskrives med en opdateret tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan. Hermed får havnen et overblik over kvaliteten på alle eksisterende kaj anlæg, sejlbare, bagarealer samt evt. maskiner og bygninger.

En kapacitetsvurdering af havnens nuværende kaj anlæg, bagarealer og vejnettet til havnen er en forudsætning for at kunne vurdere udnyttelsen af havnens nuværende infrastruktur. Kapacitetsvurderingerne af de eksisterende kajer baseres primært på informationer fra havnen, men ligeledes på interviews af virksomhederne på havnen. Havnens arealdisponering er også en vigtig parameter, og her finder vi ofte en række muligheder for at optimere.

En havn har normalt et meget detaljeret markeds-kendskab til både kunder, konkurrenter og potentielle kunder, men det er altid givende at supplere med en uvildig markedsanalyse. Her kan der ligge nogle usete potentialer gemt.

bygget, ombygget og vedligeholdt.

En havneejers strategiske planer med havnen eller naboområderne til havnen kan have stor indflydelse på havnens fremtidige muligheder. Gældende lokal- og kommuneplaner gennemgås, fordi det kan være meget afgørende, at der tages højde for de lokale politiske forhold, som en havn indgår i.



Aabenraa Havn, planoptegning af den langsigtede masterplan for 2015-2035.

Havnens fremtid

Hele baggrunden for masterplanen vil være de tanker og planer, havnen selv kommer med. Som regel indledes fremtids tankerne med en række workshops hvor bl.a. havnen, havnebestyrelsen, virksomhederne på havnen med flere inddrages for at konkretisere arbejdsgrundlaget og fremtidsvisionerne. I den proces er meget vigtigt, at de opstillede rammer er meget frie, så alle ideer kommer frem og bliver behandlet.

Havnens egne ønsker til fremtiden holder vi så op imod de behov og krav, som virksomhederne og myndighederne har til havnens udvikling.

Her er nogle af de elementer, som ofte kommer i spil på dette tidspunkt:

- ønsker om større kraner
- mere bagareal
- flere kajmeter
- større vanddybder
- lettere adgang til havnen fra motorvejen
- reduktion af støj og støv fra havnen
- den trend i tiden, at bylivet rykker stadig tættere på havnen

Havnen vælger en række af de opstillede udbygningsscenarier for en mere detaljeret gennemgang. Det betyder, at alle de udvalgte udviklings scenarier vurderes iht. de opstillede punkter for at give et mere ligeværdigt beslutningsgrundlag. Det kunne være:

- Planoptegning af de udvalgte udbygningsscenarier.
- Anlægsoverslag for de udvalgte udbygningsscenarier. Vil indeholde den enkelte udbygning fra planfasen til aflevering af det færdige anlæg.

- Tidsplan for de udvalgte udbygningsscenarier vil indeholde den enkelte udbygning fra planfasen til aflevering af det færdige anlæg.

- En rentabilitetsberegning af de udvalgte udbygningsscenarier udføres på baggrund af en markedsanalyse, kapacitetsvurdering og anlægspris.

Fra listen af konkrete og vurderede udbygningsscenarier udvælges dernæst de udviklings scenarier, som skal indgå i havnens masterplan.

Sådan blev Aabenraas masterplan til

Ikke 2 masterplans-forløb er ens. Her kommer nogle af de centrale elementer, som A1 og Aabenraa Havn noterede os i den ca. 8 måneders lange proces:

Udviklingsplanens væsentligste formål:

- at beskrive de nødvendige ombygninger/udbygninger på både kort og langt sigt.



Aabenraa Havn med Enstedværket i baggrunden.

• at fastlægge rammerne for anvendelsen af det totale havneområde i planperioden 2015-2035, således at ethvert muligt behov fra eksisterende og fremtidige kunder kan tilfredsstilles på den bedst mulige måde.

Havnens ønske var at faseopdele deres udviklingsplan i 2 faser: På den korte bane hhv. lange bane.

Det korte bane synliggjorde et større vedligeholdelseefterslæb. Derfor blev en række nødvendige ombygninger og vedligeholdelsesarbejder igangsat som det første - inden der var grundlag for nogle af de langsigtede projekter.

2015-2025, den kortsigtede udviklingsplan

Opgradering af eksisterende anlæg - som en forudsætning for at fastholde havnens nuværende indtægtskilder.

Renoveringsopgaverne sikrede dog samtidig en bedre udnyttelse af de eksisterende kajer samt bagarealer.

2015-2035, den langsigtede udviklingsplan:

Den arbejdede vi sideløbende med i hele forløbet. Indeholdt er bl.a. muligheder for tilkøb af arealer og kajmeter på Enstedværket samt yderligere udbygninger af nyanlæg mod syd på selve Aabenraa Havn.

Gode råd fra A1

Hvis din havn overvejer at få udarbejdet en masterplan/udviklingsplan:

• Inddrag din bestyrelse, kunder og en ekstern konsulent i arbejdet. Det giver et andet syn på jeres havn og vil udfordre jeres fremtid positivt.

• Undervurder ikke den påkrævede tid og økonomi, der vil gå til at få udarbejdet en brugbar masterplan. Det er en investering i din havns fremtid. Det er en investering i din havns fremtid.

A1 Consult er altid klar til en uformel snak omkring jeres havn.

VIDEN OG ERFARING

VANDBYGNING

Arkil Fundering og Vandbygning løser alle former for havne- og vandbygningsopgaver. Det gælder både nybygning, renovering, reparations- og serviceopgaver.

Vandbygning · Mossvej · 8700 Horsens · Tlf. 75 85 76 23 · Kontakt Peter Quist Christensen

KVALITET TIL TIDEN > ARKIL DK



Vordingborg Havn har vind i sejlene

Nye kaj anlæg, nye industribygninger og dybere sejlrende. Sejlere, der nærmer sig Vordingborg fra vest i Smålandsfarvandet, vil i disse år opleve en industrihavn i markant vækst.

Af Henrik Ekberg,
Vordingborg Kommune

For cirka ti år siden blev industrihavnen Vordingborg Havn udflyttet fra en bynær placering til Masnedø lidt udenfor Vordingborg med direkte forbindelse til de store trafikruter i Storebælt og Østersøen. I 2015 blev der vedtaget en ny masterplan med det formål at udvikle havnen til et større regionalt erhvervs- og transportcenter.

Bedre besejlingforhold for større skibe

Vordingborg Havn gennemgår derfor lige nu en rivende udvikling og er på vej til at blive en af de største havne på Sjælland målt på godsomsætning.

Sejlrenden på 6,5 meter i dybden og 25 meter bredden, bliver i første omgang udvidet til 7,5 meter i dybden og 40 meter i bredden. På længere sigt bliver dybden 10,4 meter og bredden 70 meter.

”Skibene bliver større og kræver dybere havne”, fortæller Trafik, Park og Havnechef Torben Kelm Danielsen, der kan se Vordingborg Havn vokse sig større end de nærmeste havne i løbet af nogle år.

Kajanlægget bliver i år udvidet af CG Jensen A/S fra 275 til 430 meter. Der



Vordingborg Industrihavn oplever tilgang af store erhvervsvirksomheder, bl.a. gødningsvirksomheden Yara. Foto: Film og Mediekompagniet.

er yderligere udvidelser i støbeskeen, så kajanlægget i løbet af en årrække når helt op på 1645 meter. Den hidtidige godsomsætning på 250.000 ton årligt forventes i år at vokse til 450.000 ton og på længere sigt at nå over 1 million ton om året.

Nye, store virksomheder på havnen

Havnens vækst hænger også sammen med stigende interesse fra en række store virksomheder, der har ønsket at etablere sig på Vordingborg Havn på



Vordingborg Havn arbejder ”dag og nat” på udviklingen af erhvervshavnen. Foto: Mike Hansen.

grund af havnens centrale geografiske placering.

En af havnens nye store kunder er den internationale gødningsvirksomhed Yara, der lige nu er i gang med at etablere en stor gødningsterminal på Vordingborg Havn. Det 25.000 m² store området, er forinden byggemodnet af CG Jensen A/S, samtidig med etablering af den 160 m lange ny kaj anlæg.

Den kommende terminal kan håndtere 150.000 ton gødning årligt og udlevere mere end 1000 ton gødning om dagen. Den nye

en placering på Vordingborg Havn på grund af de gode tilkørselsmuligheder for råvarer. Landmændene på Falster, Lolland og Syd-Sjælland kan let komme til Vordingborg med lastbil.

”Vordingborg Havn ligger rigtig godt placeret tæt på de store trafikruter i Storebælt og Østersøen. Vores kunder kan nemt anløbe havnen, døgnet rundt, med eller uden lods og de kan hurtigt komme ud på motorvej E47 – også med modulvogntog. Og så ligger havnen helt centralt placeret i forhold til Syd-Sjælland, Lolland-Falster, København og Femern”, supplerer formand for havnebestyrelsen Per Stig Sørensen.

Vordingborg Havn forventes at blive en af Vordingborg Kommunes vækstmotorer i årene fremover.

Transport til havnen giver vækst

Udviklingen af havnen vil ifølge borgmester Knud Larsen også bidrage til at skabe mere vækst og flere lokale arbejdspladser i kommunen.

”De virksomheder, som vælger at placere sig på havnen eller bruge havnen til godstransport, vil efterspørge serviceydelser fra vores lokale virksomheder. Det kan give ekstra arbejde til lokale vognmænd, håndværkere og rengøringsvirksomheder.

Når de nye havnearealer er byggemodnet, vil vi også kunne tilbyde endnu flere attraktive erhvervsarealer til de virksomheder, som sælges videre på det danske marked.

Virksomheden har valgt

Så udviklingen af havnen er endnu et skridt på vejen mod at gøre Vordingborg Kommune til en endnu mere attraktiv erhvervs-kommune”, siger Knud Larsen.

Havneudvidelse i flere etaper

Projektet på Vordingborg Havn realiseres i fem eta-

per, og udvidelsen foregår både til lands og til vands, hvor omkring 40 hektar opfyldes med overskuds-jord og askeslagge. De første etaper omfatter bygge-modning af havnearealer på cirka 70.000 kvadratmeter og omfatter byggeri på eksisterende land, etablering af et anløbsbassin til en ny kaj og veje, der skal

betjene de nye havnearealer.

To store anlægsprojekter – Storstrømsbroen og Femern Bælt forbindelsen – tæt ved Vordingborg Havn giver også yderligere mulighed for udvikling, idet Vordingborg Havn har gode muligheder for at fungere som servicehavn.

Den kommende nye

Storstrømsbro får desuden, når den står færdig om fem år, større kapacitet end den nuværende, hvilket giver Vordingborg Havn endnu bedre mulighed for at betjene Lolland og Falster.

Havnefoged Jan-Jaap Cramer oplyser, at Vordingborg Havn med sin udvidelse har gjort klar til,

at endnu flere nye virksomheder kan være med i udviklingen på havnen.

Vordingborg Havn er stærkt i bulk varer. Korneksport er et vigtigt forretningsområde.



ICK

ICK HANDELSSELSKAB ApS
- Din Stålleverandør

TINGVEJ 29 • DK-8210 ÅRHUS V
www.ick.dk • post@ick.dk
Tlf. + 45 87 41 33 22

FORTØJNINGSPÆLE – BORERØR – DUC'DALBER – SUGERØR – etc.

ICK er en lille og effektiv STÅLGROSSIST med primær fokus på runde STÅLRØR. Vi har eksisteret siden 1982 og har stort lager i Midtjylland. Kontakt ICK næste gang du har brug for STÅLPÆLE til din havn.



DER ER LØBET MEGET VAND I ÅEN SIDEN 1939



CG Jensen A/S er en landsdækkende entreprenørvirksomhed, der som speciale arbejder med havneudvidelse, ramning og fundering. Her kan du se bare et lille udpluk af vores mange entrepriser.



Sluseholmen, København: Sluseholmen er det største boligudviklingsprojekt nogensinde i hovedstadsområdet. Boligerne er opført på otte øer omgivet af kanaler, hvor arbejdet omfattede byggemodning af et ca. 85.000 m² stort område inkl. udgravning, pæleramning, kloak, stålbroer, træbyggeri og spuns for de mange kanaler. CG Jensen A/S vandt sagen, ikke kun på prisen, men også på vores store erfaring indenfor effektiv håndtering af miljøproblemer, ramning og arbejde med tropisk træ.



Bølgen, København: Bølgen står på 284 pæle. Den er bygget af ca. 100 tons tømmer, hvilket svarer til, at der er ca. 3.330 m² dæk beklædt med ubehandlet nordeuropæisk eg.



Hundested Havn: CG Jensen har udført den første etape på ca. 40 bådpladser. Opgaven omfattede 170 lbm bådebro forankret på hhv. pæle og fundamenter i molens stensætning. Pæle og bjælker er udført i tropisk træ og brodækket i imprægneret træ.



Udbyhøj Lystbådehavn, Randers: Den nye lystbådehavn er omkranset af en ydermoler af sten, mod fjorden. CG Jensen har udført nedbrydning af den eksisterende havns moler og etablering af to nye moler. I inderhavnen har vi etableret stenskrånninger mod land, som vil virke bølgedæmpende samt 478 lbm. træbroer.

RING FOR ET UFORPLIGTENDE TILBUD

Kontor Jylland
CG Jensen A/S
Gl. Silkeborgvej 7F
8462 Harlev J
Kontaktperson - Jørn Asmussen, tlf: 4020 3312

WWW.CGJENSEN.DK

CG JENSEN 

Er jeres havn rigtigt forsikret?

MOHR KJÆR's undersøgelse af de danske havnes forsikringsforhold har vist, at det er et ofte overset område

ANNONCE

Der er behov for en bedre risikovurdering flere steder og en løbende sikring af, at man til stadighed har de forsikringer, man har brug for

Vi har samtidig erfaret, at det i skadesituationer kan være temmelig besværligt at håndtere processen, og i øvrigt vurdere om man har fået den rigtige erstatning.

Det er oftest sådan, at det er havnemesteren, der står med det praktiske i forbindelse med en skade

mens det er bestyrelsen eller ledelsen, der træffer beslutninger om havnens forsikringer.

Dette forhold kan betyde, at vigtig viden/information går tabt.

- Hvem har styr på havnens forsikringer?
- Hvor tit får I gennemgået havnens forsikringer?
- Hvem står for det praktiske i forbindelse med skader?

Det vil vi gerne hjælpe jer med

Vi sørger for, at I får den forsikringsløsning, der passer til jeres ønsker og behov. Vi står endvidere for den daglige service-ring som vi gør meget ud af skal være engageret og personlig – deraf CARE MORE. Vi er der også, når skaden sker og tager os af hele skadehåndteringen, som vi vil påstå, vi

er specialister i. I kan således med god samvittighed læne jer tilbage og lade os om "bøvlet".

Vi vil til stadighed udvikle, optimere og forhandle forsikringsløsninger, der er skræddersyet til lige netop jeres område. Dette sammen med en løbende dialog med jer sikrer, at I, til hver en tid, har de forsikringer, I har brug for - hverken mere eller mindre.

Hvem er vi?

Forsikringsmæglerne MOHR KJÆR har rødder i en af Danmarks ældste forsikringsmæglervirksomheder.

Vi har mangeårig erfaring med rådgivning og servicering af mellemstore erhvervsvirksomheder og samarbejder med alle betydende danske og flere udenlandske forsikrings-selskaber.

I løbet af vinteren vil vi lancere en forenklet måde at risikovurdere og forsikre havnene på generelt.

Vejen til besparelser starter her

- Hvem har styr på havnens forsikringer?
- Hvor tit får I gennemgået havnens forsikringer?
- Hvem står for det praktiske i forbindelse med skader?
- Lad os hjælpe jer!

Vi holder jer i hånden!



Jan Mohr



Bent Hilmar Kjær

Forsikringsmæglerne MOHR KJÆR, Søren Frichs Vej 40 B, 8230 Åbyhøj - Telefon 87 34 02 60

Dykkere slider faciliteter i lille privat havn ned

Dykkerne valfarter til nyt dykker-spot blot 600 m fra havn Ballen

I Det Sydfynske Øhav har de noget helt enestående – på havets bund: En ud-tjent færge, som med fuldt overlæg ligger på 19 meters dybde.

Divespot M/F Ærosund er godt på vej til at udvikle sig til at blive en værdifuld attraktion, som trækker dykkere til i stort tal. Nærmeste havn er Ballen Havn, hvorfra der blot er 5 minutters sejlads.

Vraget ligger i Ringgårdsbassinets cirka 550 meter ud for kysten ved Ballen på Fyn. Toppen af vraget (færgens skorsten) ligger blot 6 meter under havets overflade og er derfor interessant for både fridykkere og flaskedykkere.

Når dykkere ankommer til færge-kirkegården, kan de forankre deres både ved en af de to gule ankerbøjer

Færgen i drift indtil 1999

Færgen var i drift fra 1960 til 1999, hvor den blev stædt til hvile på havets bund af det tværkommu-

nale udviklingselskab Naturturisme I/S, som lavede dykker-spottet i samarbejde med lokale dykkerklubber og Danmarks Sportsdykkerforbund.

Formålet var dels at forbedre naturen ved at skabe et nyt rev og samtidig lave en unik ramme om en sikker dykkeruddannelse. Som en yderligere gevinst skulle kystturismen have et nyt skud vitaminer ved at vraget kunne tiltrække både danske og internationale dykkerturister.

Færgen blev strippet for alle farlige og miljøskadelige stumper, og samtidig forberedte man havbunden ved at dumpe mere end 200 tons søsand for at trimme og stabilisere underlaget, så færgen ville komme til at ”stå rigtigt ned på kølen”.

Sænkningen blev foretaget af den erfarne undervandsentreprenør, JD Contractors, som tog ansvar for hele operationen fra kajen i Svendborg havn og til, at M/F Ærosund var lagt til hvile på bunden.

Indtægter fra slæbested kan slet ikke følge med slitagen på havnen



Dykker gør klar i den lille private Ballen Havn. Foto: KAFoto/Naturturisme.

Af journalist Niels Brandt niels@marinaguide.dk

Dykkerspot M/S Ærosund er en succes-historie. Punktum.

Men der er også en bagside af den medalje: Det store antal dykkere slider så voldsomt på den lille Ballen Havn, at succesen er lige ved at tage pusten fra bestyrelsen, som forgæves forsøger at råbe Svendborg Kommune op.

”Vi havde bestemt håbet og forventet, at kommunen ville have stået ved deres ansvar og taget del i udgifterne til den nedslidning af området, som uvægerligt følger med, når så mange dykkere kommer hertil. De eneste indtægter, som Ballen Havn har fra dykkerne, er deres betaling for brugen af vores slæbested, men det står slet ikke mål med udgifterne”, forklarer bestyrelsesformand Robert Havelinn.

”Det er en mærkelig oplevelse at være i dialog med kommunen. De er simpelt hen ikke til at råbe op, og de har ingen kontakt med

et ønske om bedre toiletter til erstatning for de faciliteter, som er der i dag og som ikke er ’noget særligt’.

Men nu er Ballen nu engang en privat havn, og jeg mener, vi lavede en noget-for-noget-aftale. Sådan at forstå, at havnen skulle gå i gang med søge finansiering fra f.eks. ’Naturturisme’ og diverse fonde. Initiativet til nye faciliteter skulle først og fremmest komme fra havnen, som bagefter kunne komme til os, hvorefter kommunen ville prøve at finde midlerne til medfinansiering.

Virkeligheden. Vi har gentagne gange spurgt om hjælp til at lave bedre toilet- og badeforhold, men vi får bare intet svar. Det er svært at forstå, at kommunen/samfundet ikke vil stå ved deres del af ansvaret, for det er jo åbenlyst, at området som helhed har stor gavn af den øgede dykker-turisme.

Indtil videre bliver vi ved med at være venlige og høflige, når vi byder dykkerne velkommen, men det er med at håb om, at kommunen på et tidspunkt får hjernen til at fungere”, siger Robert Havelinn

Kommune åben for medfinansiering

Centerleder Kjeld Bussborg med ansvar for Svendborg Kommunes ejendomsadministration er forbavset over kritikken fra Ballen Havn:

”Jamen jeg er forundret. For vel 1,5 år siden havde vi et møde med havnen, og vi lavede en aftale om P-plads og tilkørselsforhold, som kommunen nu har løst. Derudover havde de

Dykkerspottet er en rigtig fin aktivitet i det sydfynske, og at skabe nye aktiviteter er højt prioriteret i kommunen, så det vil vi gerne understøtte”, siger centerlederen.

Budskabet er klart: Ballen må selv skaffe selv nogle midler til et projekt, så er kommunen åben for at finde skatteyderpenge til at bidrage.

5 min sejlads for dykkerne

Ballen Havn fortæller, at der nærmest hver dag året rundt kommer dykkerne for at opleve M/S Ærosund – nogle dage helt op til 15 dykkere, og dykkerne fordeler sig fifty-fifty mellem danskere og udlændinge.

Fra Ballen Havn er der ca. 5 minutters sejlads til dive-spottet, mens der fra Rantzausminde er 30-45 minutter. Så Ballen er langt det foretrukne udgangspunkt for dykkerne.

Idè om et mobilt ramslag har skabt den fynske virksomhed Bang-Co

Bag styrepinden sidder den 71-årige Henning Lerche fra Svendborg

Af journalist Niels Brandt niels@marinaguide.dk

Svendborg’drengen’ Henning Lerche slår sig løs i en lille maritim niche, hvor han kører rundt i hele Danmark med et mobilt ramslag, der kan læsses på egen lastbil. Det bruger han til at ramme pæle i vandet, og straks efter bygger han ofte en bådebro.

Det har han gjort siden 1999, hvor han tog springet fra at være faglærer på Mærsk Training i Svendborg og i stedet satte sig 100% på firmaet med det pudsige navn Bang-Co. I sæsonen beskæftiger han i dag 3 mand. Om vinteren

er der kun ham selv chefen og hans faste tømrer Knud Erik Back, som han har arbejdet sammen med de seneste 12 år.

Brobygger allerede som barn

”Mine forældre havde en strandparcel, og jeg har lige siden barn været optaget af at bygge broer. Hos mine forældre byggede jeg min første bro af gammelt sildekasse-træ. Da jeg blev lidt ældre, mødte jeg så en pige, som også boede på kysten, og mit første alvorlige brobyggeri startede egentligt med, at jeg byggede et par broer for min piges naboer”.

Men det blev på ingen måde den slagte vej mod eget Bang-Co-firma. Faktisk tog han i stedet en

mekaniker-uddannelse og tjente i mange år til dagen og vejen som faglærer på Mærsk-skolen i hjembyen.

Men ’inde i hovededet’ byggede han dog stadig broer, og sidst i 90’erne fik han lov til i det små at starte egen virksomhed op.

”Jeg kom jo rundt i havnene. Og der havde jeg opdaget en niche, en mellemting mellem vognmands-firmaerne og de store havne-entreprenører. Så jeg udtænkte og fik bygget et mobilt ramslag, som kunne læsses på en lastvogn, så det var mobilt og lynhurtigt kunne komme rundt i havnene”.

I 2000 blev det så alvor, idet han sagde farvel til Mærsk. Købte sin første store lastvogn, og tog alt hvad han skulle bruge af kran-certifikater for at leve



Det mobile ramslag sættes i vandet ved hjælp af kranen på lastbilen. Fotos: Bang-Co.

sin drøm om at være professionel brobygger ud i livet.

Fra Svendborg til hele DK

Her 16 år efter har han så været næsten hele Danmark rundt med Bang-Co. Han har sågar været på Bornholm for at bygge en bådebro.

”Den ’løgne-historie’ får du lige: Jeg havde på det tidspunkt 2 lastbiler, så vi læssede ramslaget på den ene og alt tømmet til en bro på den anden, spændte en campingvogn bagpå - 4 dage efter havde de en ny bådebro i Nørreåssø ved Rønne!”

(Det skal nok lige bemærkes, at en løgne-historie på sydfynsk ikke er usand i traditionel forstand, men derimod opskriften på en munter fortælling, hvor egne bedrifter ofte spiller en ikke uvæsentlig rolle.)

Mobil gør billig

Ifølge den speed-snakkende direktør, så er hele fidsen hurtig og billig transport.

”Jamen jeg kan jo komme langt hurtigere og billigere frem med mit landtrans-

portede ramslag end de store pæleramnings-firmaer kan til søs. Lad os tage et eksempel på Avernakø: Jeg er fremme og har slået den første pæl i for ca. 12.000 kr. - det er ikke løgn, når andre skal have flere gange det beløb for den samme opgave”.

”Så er det altså direktøren selv, der sidder bag rattet. ”Og jeg bliver ved, til jeg styrter. Jeg er næsten 72 år, men fysikken er i orden og folk skal dælme stå tidligt op, hvis de vil følge med – jeg har simpelt hen ikke lyst til at holde op!”

Video: Se det mobile ramslag i funktion på opgave med en kunst-installation i voldgraven ved Egeskov Slot. www.bang-co.dk/video_full_001.htm



Henning Lerche iført høreboffer.



Bang-Co på special-mission i voldgraven ved Egeskov Slot i forbindelse med en kunstinstallation. Foto: MarinaGuide.dk.



Dykker ved færgens flagstang. Foto Michael B. Pedersen.

Beton-mastodoner tager toppen af hidsige bølger rundt om i danske havne

Danske NBC Marine tæmmer bølgerne med svenske beton-flydeelementer fra Rixø



Det er virkelig nogle mastodoner, som NBC Marine arbejder med. Et enkelt element kan veje over 40 tons. Fotos: NBC Marine

Af Niels Brandt, journalist
niels@marinaguide.dk

En bølge skyller hen over de danske havne: Havnene og kommunal-politikerne vil gerne placere en række forskellige aktiviteter til vands i havnene – ofte store, gamle industrihavne, som der ikke længere er brug for til det oprindelige formål.

Der er bare lige et problem: Vildere vind og dermed hidsige bølger,



Salgschef Kim von der Recke, NBC Marine.

som kan genere det gode ude-liv inde i havnene. At vilde bølger også kan give skader på lystbåde og båd-debroer er desuden et velkendt fænomen.

De udfordringer har NBC Marine taget på sig, og løsningen kan ofte være store flydende bølgebrydere, der lægger en dæmper på vandets bevægelser inde i havnene.

Dansk-svensk løsning

De flydende bølgebrydere er et resultat af dansk-svensk samarbejde, idet NBC Marine har allieret sig med svenske Rixøbryggeren, der ifølge salgsschef Kim von der Recke, NBC Marine i Kvistgård Nord-sjælland, er førende på det skandinaviske marked.

”Rixø var de første i verden til at forbinde flere broelementer til større enheder med gummiklodser i mellemlid og gennemgående wire i hele flyde-

broen. Det giver en særlig høj stabilitet med minimal korrosion og slid i ledde-ne, og når så bølgebrydere yderligere forsynes med 2 meter høje beton-skærme ned i havet, så opnår man en langt bedre dæmpning”, forklarer salgsschefen.

”Svenskerne har også været så innovative, at de fandt på at kryds-forankre beton-bølgebrydere til tons-tunge beton-klodser på havbunden, og med den helt rigtige dimensionering og placering, så er vi på vej til det allerbedste resultat”.

NBC Marine tegner og beregner

NBC Marine laver som projektleder det bagved-liggende beregningsarbejde, der skal til for at dimensionere bølgebryderne til hver enkelt havn. Der er nemlig ikke 2 havne, som er ens og ikke 2 havne, der er udsat for de samme belastninger fra havets bølger.

Starten af et projekt består i, at NBC Marine laver bølge-research, så bølgenes længde og den strækning, de bevæger sig over, fastlægges. Vinklen, hvormed bølgerne slår ind i en havn, er også blandt de parametre, der skal fastslås – og hvor høje bølgerne gennemsnitligt vil blive.

Bredde og længde fastsættes

Ud fra de data kan NBC sammen med Rixø's erfarne medarbejdere fast-

lægge bredde og længde af den ponton, som vil give optimal dæmning af bølgerne inde i en given havn.

Hydraulisk sammenkobling

Når der er behov for flere sektioner, så opnås det bedste resultat ifølge Kim von der Recke ved, at de enkelte brosektioner forbindes med hydraulisk opspændte wirer gennem hele konstruktionen som en stærk samlende kraft. Wirerne trækkes gennem hermetisk lukkede

kanaler i betonkonstruktionen, hvor wiren er beskyttet mod vand og luft.

Forankring

Næste skridt er at beregne den optimale forankring af flydebroen.

”De fleste af vores bølgebryder-pontoner er forankret med galvaniseret kæde i dimensionen 20/28 mm, der er forbundet til nogle specielle beton-plovankre, som er udviklet af beton-fabrikanten Rixø og som plojer sig ned i havbunden. Et yderligere



Bølgebryder ankommer til havnen i Oddesund.

raffinement er, at ankrene kan forbindes i serie, hvilket har vist sig at give den bedste styrke”, forklarer salgsschefen.

Forankringen sker via brønde i beton-dækket, som dels sikrer en solid forankring og dels gør vedligeholdelsen let at udføre. Via brøndene kan man f.eks. justere længden af ankerkæderne.

NBC/Rixø-bølgebrydere har udholdt mange storme

i Danmark og på vestkysten af Sverige.

På www.rixo.se kan man se en video af en bølgebryder i den svenske by Lyselil, der bliver sat på alvorlig prøve – 38 m/s, nordlig vind.

Bølge-brydning til halv pris

2 svenske ingeniør-studerende har lavet en opgave på Institutionen för



Bølgerne hamrer ind mod en flydende bølgebryder.

bygg- og miljøteknik, Avdelningen för Byggt teknik i Göteborg, hvor de har sammenlignet fordele og ulemper ved forskellige former for bølge-brydere. Konklusionen er, at en bundfast konstruktion stadig er den bedste, men også langt den dyreste. Det næstbedste er, ifølge rapporten og Kim von der Recke, flydende bølgebrydere, hvor en havn opnår 80% af effekten, mens prisen kun er den halve.

NBC Marine har yderligere et argument for at vælge deres flydende bølgebrydere: Det er langt nemmere at få myndigheds-tilladelse til sådan et projekt. Forklaringen er, at en flydende bølgebryder er nem at fjerne igen, og at den påvirker vandmiljøet i havnen mindre end en traditionel mole.



Sådan et plov-anker vejer over 2 ton.

Hidtil største i Helsingør

NBC Marine skal her i september levere Danmarks hidtil største flydende bølgebryder, til Helsingør Havn. Bølgebryderen bliver 90 meter lang, 6 meter bred og vejer mere end 400 tons.

Projektet render op i nærheden af 3 mio. kr. Elementerne støbes hos Rixø i Sverige og slæbes herefter med skib til Helsingør.

Formålet er at dæmpe bølgerne og skabe et rolligere vand i Helsingørs nye kulturhavn.



De ankerkæder, der skal til, er solidt grej.

En sjov historie har solgt 28.000 gange

Når den gode idé er der, så skal den afprøves - og helst skal der ikke være langt fra tanke til handling!

Den indstilling har ført til, at Bang-Co ikke bare gør i ramslag mm., men desuden er producent af et 'fri/optaget-skilt', som Henning Lerche også er

leveringsdygtig i en 'logne'-historie om:

”Jamen, jeg var for 9 år siden på besøg hos havnemesteren i Assens, der som så mange andre havnefolk var irriterede over de fri/optaget-skilte, de brugte. Problemet var, at man skulle bukke sig ned

for at vende det, og så tabte man altså sin mobil eller briller i vandet, hvis man ikke passede på. Henning, du er så snurrig, kan du ikke finde på noget bedre” sagde han.

”Inden der var gået et døgn kørte jeg til Assens igen og viste ham en pro-

totype på et skilt, som både nemt kunne vendes og ses både fra land og søsiden”. Snart fik han sat produktion i plast og rustfrit stål i gang, og i dag kan han prale af at have solgt 28.000 stk.!

Skiltet produceres nu i Danmark, men har også

i en periode været lavet i Kina, hvilket han dog opgav efter en kontrovers med en dansk agent. ”Nu kan jeg igen prale af et 100% dansk skilt, som jeg bare tjener lidt mindre på. Men alting kører til gæld problemfrit”.
nb

Fri / Optaget skilt



- Kan vendes uden at bøje sig
- Rustfrit stål og slagfast rød / grøn plast, refleks
- Funktional og tidsløst design
- EU mønsterbeskyttet

Bang-Co

Henning Lerche
Tlf 20 21 79 46

post@bang-co.dk
bang-co.dk



Få styr på begreberne når der skal renses op eller uddybes

Erfaren projektleder fra Zöllner giver gode råd og 'staldtips'

Af Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

For den enkelte havn kan det være en noget uoverskuelig proces at gå i gang med at få havnen renses op, hvis vanddybden er for lille – eller skulle i gang med en udvidelse af havnen, hvor helt ny havbund skal i spil. Der er mange begreber og miljøregler at holde styr på, men det er nok værd at sætte sig ind i de grundlæggende regler, før man går i gang.

Vi har fået en erfaren projektleder med talrige havneprojekter bag sig til at øse lidt af sin viden - og også give et par 'staldtips'.

Oprensning eller uddybning?

'Oprensning' kaldes det, når der kun uddybes til oprindelig havbund - altså til den kote, der er angivet på f.eks. søkortet eller 'havnelods.dk'. Her flyttes altså kun materiale, der er kommet til med vind, strøm og vejr. Typisk er indsejlingen sandet til, og derfor skal der oprensning til den oprindelige kote, forklarer Dennis Sjørup Poulsen, projektleder hos havne-entreprenøren Zöllner med base i Nordsjælland.

'Uddybning' er den faglige betegnelse, når der skal graves dybere end havnens oprindelige dybde. Det kan være, at havnen skal graves fra en dybde på -3,5 til -5 for at kunne tage imod større skibe, hvilket ofte vil betyde, at der skal graves i hidtil urørt bund.

"På urørt havbund har materialet sat sig igennem



Opgravning af havnebassinet i Hornbæk Havn. Foto: Zöllner.

måske tusindvis af år. Derfor er det hårdere/sejere at uddybe end oprensning, og derfor tager det som regel længere tid, end hvis der er tale om tilsandet materiale. Prisen bliver så normalt også højere for uddybning end for en oprensning", siger han.

Oprensning

"Vores folk støder på lidt af hvert, når de er i gang med en oprensning inde i en havn – vi ved af erfaring, at havnebrugerne taber eller smider mange ting i vandet. Men arbejdet kan også besværliggøres af ledninger, der løber på tværs af et bassin - kæder, der holder flydebroer, skal vi jo også passe på. Nogle havne har bobleanlæg, hvor der løber rør mellem pælene for at kunne holde havnen isfri", siger Dennis Sjørup Poulsen.

Inden man går i gang med oprensningen er det helt afgørende, at havnen deler sin viden om havnebunden med entreprenøren. Graver man først noget over, så løber der ekstra omkostninger på.

Uddybning

Skal man dybere end hidtil, så kan det være en udfordring, at man ikke aner, hvilken type materiale, der skal graves i. Uden en forundersøgelse bliver man måske ubehageligt overrasket – måske er kun de øverste 20 cm sand, mens resten er stift og tungt moræne-ler.

"Derfor er det vigtigt at vide, hvad det er, man skal grave i, da det har stor betydning for tiden, som arbejdet tager, og derfor også prisen. Hvis en entreprenør får oplyst, at vi skal fjerne sand/mudder, og det så viser sig at være stift ler, så kan det blive en stor ekstra omkostning for havnen".

Klapning – eller genbrug?

"Så er der jo spørgsmålet om, hvad der skal ske med materialet, som maskinerne henter op fra bunden. Her kan der virkelig være penge at spare ved at tænke sig grundigt om.

Oftentimes vil materialet væk og klapper det på en klappads, som myndighe-

derne har anvist. Men det vil normalt være billigere at finde en løsning, hvor materialet kan nyttiggøres så tæt på havnen som muligt.

Måske kan materialet bruges som opfyldning på en strand eller i et kystnært område, hvor det kan hjælpe med at beskytte kystlinjen", fortæller han.

Nyttiggørelse

"Men også ved 'genbrug' er der nogle forhold, som en havn skal være opmærksom på. Skal materialet fodres på en strand, skal man være vidt, at hvis sandet er sort/brunt, så kan der være et indhold af organisk materiale. Når så materialet tørrer op, vil det muligvis lugte i en periode, ligesom det 'krymper'. Man skal også tage med i planen, at når det organiske indhold er fordampet/forbrændt/skyllet væk fra sandet, så vil lag et lag på 50 cm oprensning sand være noget mindre".

Kviksandsvirkning

"En helt særlig risiko er, at hvis sandet lægges ud i

vandet for at udvide en strands bredde, så kan det udlagte sand nærmest virke som kviksand i en periode. Man skal være helt sikker på, at materialet har sat sig og evt. organiske materiale er væk, før man åbner for offentligheden. Strandgæster kan blive snydt, fordi overfladen ser normalt og fin ud - men det er måske kun de øverste 5-10 cm, der er faste, mens resten kan være blød. Altså kan man komme til at synke ned til den faste bund, og så kan det være rigtig svært af komme fri igen", advarer Dennis Sjørup Poulsen.

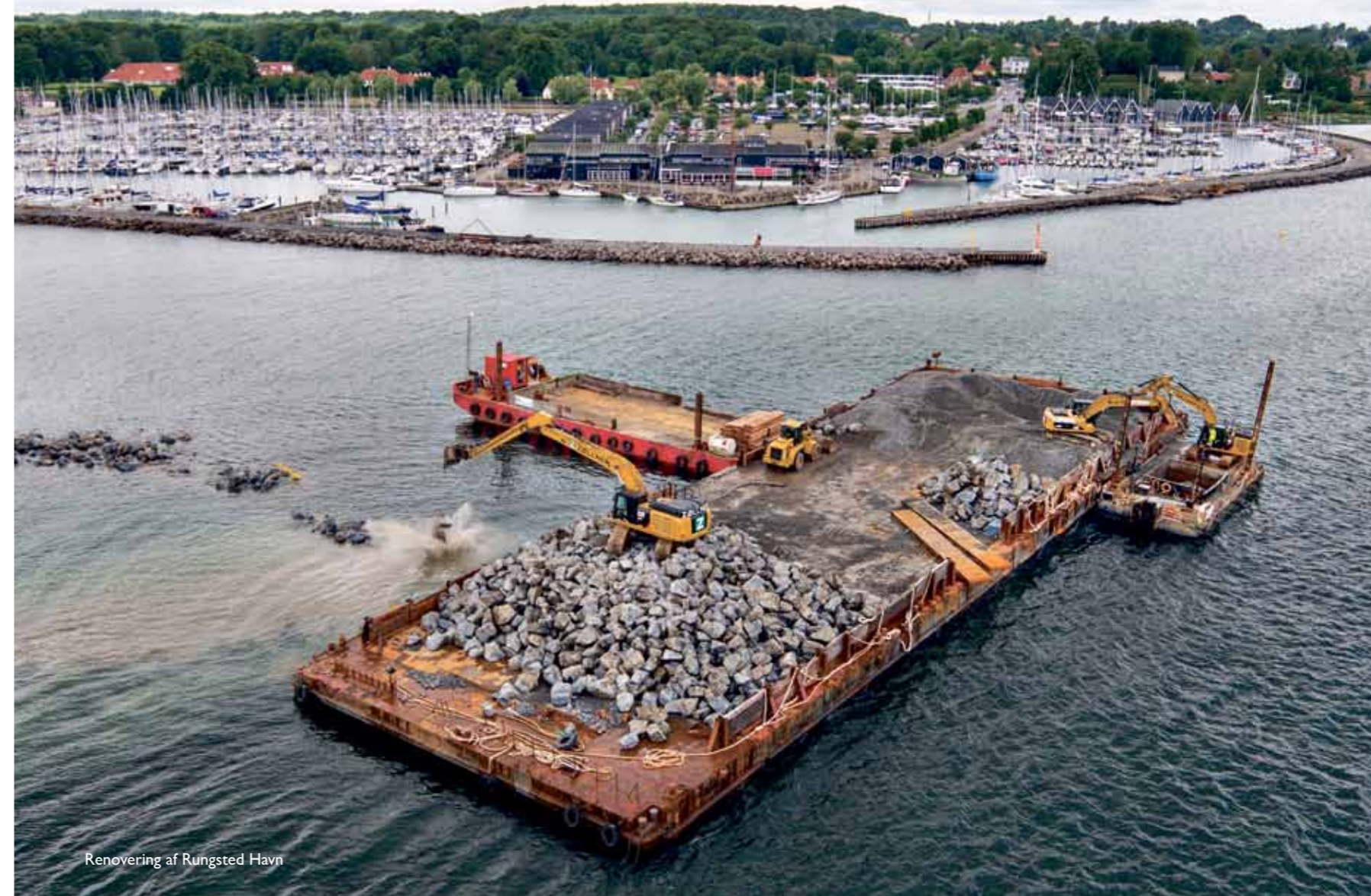
Den smarte bypass

"I forbindelse med oprensninger kan man nogle gange være så heldig, at det er muligt at lave det, vi fagfolk kalder en 'bypass'. Det vil sige, at hvis man oprensning en sejrende, så flytter man bare materialet op på den modsatte side af sejrenden af, hvor sandet/strømmen kommer fra. Så vil strømmen naturligt føre materialet videre væk. En bypass gør arbejdet klart hurtigere og billigere, fordi vi ikke skal sejle materialet et andet sted hen".

Det værste tænkelige

I værste tilfælde kan det oprensede materiale være så forurenede, at en havn ikke kan få lov til hverken at nyttiggøre eller klappe det. Så skal det på land, behandles og til slut køres til deponering. I så fald bliver det en meget dyr omgang, hvor selv oprensning kun udgør en lille del af den samlede regning.

KYST OG HAVNEBYGGERI



Renovering af Rungsted Havn



Zöllner har i flere år specialiseret sig i kystsikring for offentlige og private kunder. Senest har vi udvidet vores vognpark med pramme som har lastrum til sediment eller stenmaterialer og påmonteret gravemaskine med tilhørende rammeudstyr samt slæbebåd. Vi kan dermed nu løse endnu flere opgaver inden for vandbyggeri.

Havneanlæg

- Mole- og kajanlæg
- Bølgeskærme
- Træbroer
- Ramme- og spunsarbejder

Kystsikring

- Skræntfodsikring
- Bølgebrydere
- Høfder
- Diger
- Badebroer

Oprensning/Uddybning

- Sejlrender
- Havne
- Søbade
- Bypass
- Klapning



Friskfanget fisk er en attraktion i enhver havn

Fiskekuttere landet over har 'fundet fidusen' og leverer varen via 'Havfrisk Fisk'

Havnekoordinator Jakob Jensen på Bornholm er med egne ord himmelhenrykt for 'Havfrisk Fisk'

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

"Hvis man nogensinde har været i Spanien og set, at der måske står 200 mennesker med store øjne klar på kajen, når en båd kommer ind med frisk fisk, så forstår man, hvilken fantastisk begivenhed det er at have en kutter, der sælger friskfanget fisk i en havn. Det er slet og ret en stor attraktion."

Jakob Jensen er ansat af Bornholms Regionskommune i en stilling, hvor han som koordinator skal varetage de 10 kommunale havnes interesser, og derudover er han konsulent for de 12 privatejede havne på klippeøen. Så han må om nogen vide, hvad han taler om.

"Jeg er altså jublende lykkelig for det her, og du må gerne skrive, at jeg er gået både til stregen og på stregen for at bevare fiskere i vore små havne længst muligt.

Og lystsejlerne er lige så glade for det her som mig. De elsker at kunne komme ind i en havn, hvor de kan købe en frisk fisk. Men ikke engang på en fiskeriø som Bornholm kan vi længere prale af, at vi har en fiskeforretning i hver havn – slet ikke.

Jeg så meget gerne, at det her udviklede sig til, at vi i flest mulige havne har en kutter med havfrisk fisk."

Teknologi og forbruger-trend op i højere enhed

Nymodens informations-teknologi og en forbruger-trend med superfriske råvarer går op i en højere enhed i systemet Havfrisk Fisk.

Når en fiskeskipper på sin kutter har sluttet dagens 'høst' ude på havet, sender han f.eks. denne SMS direkte til kunderne inde på land: "MS Cometen er i havn 11.45, og jeg har fanget torsk og rødspætter. Vi ses på kajen".

Så skal kunden bare beslutte, om han vil have fisk til aften, og så ellers tage en tur på havnen og købe råvarerne – direkte fra kutteren og fanget få timer forinden.

Det ligner jo en oplagt god idé, så hvorfor har Havfrisk Fisk ikke udviklet sig til, at en masse fiskere gør det her?

"Det er rigtig, rigtig svært at være fisker i dag, og har vi ikke nogen fiskere i en havn, så har vi heller ikke havfrisk-fisk-fiskere. Og selv på Bornholm har vi i dag mange havne, hvor der ikke er fiskere mere."

Piv-ulovligt for fritidsfiskere

Hvorfor har I så ikke fået nogle fritidsfiskere til at interesse sig for den her mulighed, som ville være en attraktion i enhver havn?

"Fordi det ville være piv-ulovligt.

Hvis der én ting mere, jeg skal nå inden jeg går på pension – og der sker inden så længe, så er det at gøre det lige så lovligt at

sælge friske fisk på kajen, som stalddørsalg er det ude på landet med æbler og æg. Men der er af mystiske årsager omsætningsforbud for fisk fanget af fritidsfiskere".

Ville havnene ikke være ovenud glade, hvis det her var lovligt for fritidsfiskere?

"Helt klart. Vi er meget kedede af restriktionerne for fritidsfiskere", fortæller den bornholmske havnekoordinator.

Havfrisk Fisk holder på fiskerne

"Og for fiskeren betyder det, at han ved at sælge fisk direkte til kunderne får en højere pris, så kan han måske blive i erhvervet lidt længere. Fiskeren slipper på den her måde for at sejle 2-3 timer ekstra - og bruge mere diesel - for at få solgt sine fisk i en større havn med en opkøber. Det giver måske lige den ekstra skilling, som gør, at han bliver i fiskeriet, til han går på pension, siger Jakob Jensen".

12 kuttere meget aktive

Omkring 50 fiskeskipper landet over har tilsluttet sig systemet 'Havfrisk Fisk', men kun ca. 12 både er virkelig aktive.

Idéen er opstået på Bornholm, men det bagvedliggende system er udviklet og hører hjemme i Hvide Sande. Ejer og udvikler er reklamemanden Ebbe Hansen, som bl.a. ejer fiskerforum.dk, der er en portal for erhvervsfiskeri.



Claus Stenmann Hansen viser havfrisk fisk frem.

Havfrisk Fisk blev sat i søen for ca. 4 år siden.

"Idéen er jo i al sin enkelthed, at bringe fiskeskipperen i direkte kontakt med slutbrugeren, og på den måde springe de 38 mellemlid over, som er med til at gøre fisk alt for dyre hos fiskehandleren.

Vi stiller faktisk et system gratis til rådighed for fiskeren, som bare skal melde sig til hos Fiskerforum. Det eneste, jeg spørger om, er, hvorvidt fiskeren har den nødvendige tilladelse til at omsætte fisk fra kajen. Og ønsker fiskeren også at kunne sælge fileteret fisk, så kræver det endnu en tilladelse", forklarer Ebbe Hansen.

Ny struktur på vej

Hidtil har fiskerforum.dk sponsoreret udviklingen og starten af systemet for at løbe det i gang, men nu overvejer han at indføre en månedlig betaling i forbindelse med en ny struktur.

"De fiskere, som får mest ud af systemet, har lagt hele deres virksomhed om. De bliver deres egen købmand og får den store fordel, at de kan afsætte deres fisk til måske 8-10 gange den kilopris, som de kan få hos en opkøber eller på fiskeauktion. De skal altså fange, lande og afsætte en langt mindre mængde fisk for at få et levebrød ud af fiskeriet.

Markedsføring skal der til

Men til gengæld skal fiskeren også forstå, at de skal investere penge i markedsføring på land. F.eks. tryk-flyers, sætte opslag op på havnene eller indrykke annoncer i den lokale ugeavis", forklarer Ebbe Hansen.

Det handler alt sammen om at få så mange forbrugere på en SMS-liste, at når fiskeskipperen er på vej i havn, så står tilstrække-

ligt mange købere klar på kajen til, at dagens fangst hurtigt kan afsættes.

Fiskehandlere modarbejder

"Det ingen hemmelighed, at fiskeforretninger, der opkøber direkte fra fiskerne - eller deciderede fiskeopkøbere - lægger pres på fiskeskipperne, som får at vide, at begynder de selv at sælge havfrisk fisk på kajen, så kan de ikke længere afsætte fisk til deres normale opkøber. Nogle bliver på den måde skræmt væk", siger Ebbe Hansen.

Vedbæk: Trækker folk til i kedelige måneder

Vedbæk Havn har 2 kuttere tilknyttet Havfrisk Fisk, og havnefoged Michael Lyhne er glad for aktiviteten.

"Jeg har kun positivt at sige. Især den ene kutter Jamik har fået det til at



Havfrisk Fiske kuttere i Vedbæk Havn.

fungere. Han melder ind dagligt, og nogle gange står der ligefrem en kødrand af folk og venter på ham, når han er på vej i havn. Når det er lidt kedeligt i vejret, så sidder folk og venter i deres biler, og pludselig står de så ud alle sammen.

I de triste måneder er Havfrisk Fisk bestemt også med til at trække folk ned på havnen, og det er vi vældig glade for".

I Vedbæk er der i alt kun

5-6 kuttere tilbage, og dem "passer havnen vældigt godt på", som Michael Lyhne udtrykker det.

Bornholms fisker fik idéen

Havfrisk Fisk har flere faddere. Den bornholmske fisker Claus Stenmann Hansen er en 3.: "Jeg havde gået og puslet med ideen længe. Folk kom hele tiden og spurgte efter

frisk fisk på kajen – men ingen anede jo, hvornår en båd kommer ind med fisk. Fiskerforum kan det med hjemmesider, og da vi fandt på bruge SMS-beskeder, så begyndte systemet at virke, så kunderne vidste, hvornår de kunne købe frisk fisk på kajen".

"Jeg ser os Havfrisk-Fisk-fiskere som små reklamebåde for hele fiskerierhvervet, hvor vi værner folk til at spise mere fisk og selv at ordne fiskene. Desuden giver vi ikke mindst turisterne en rigtig god oplevelse, når de kommer ned på kajen og jeg f.eks. lægger en helt frisk fisk op, som børnene kan røre ved."

For ham er salg af fisk på kajen stadig på hobplanen: "Jeg fanger 100 tons torsk om året, og den mængde har jeg ingen mulighed for at sælge direkte på kajen. Men jeg kan rigtig godt li' at gøre folk glade. Hvis køberne er sure,

når de har handlet, så har jeg sat prisen for højt, og så sætter jeg den ned".

I runde tal får han 4 gange så meget per kilo fisk, han sælger på kajen, som hvis fisken røg på auktion.

Han oplever positive fiskeforretninger

Ifølge fiskeskipperen så er nogle fiskehandlere ligefrem positive over den nye måde at handle fisk på.

"Der går jo ellers mange myter om, at fiskehandlerne mener, at vi havfrisk-fisk-kuttere kommer og hugger deres kunder, men i virkeligheden er det nærmest omvendt. Vi gør reklame for at spise mere fisk, og vi har typisk kun få slags fisk med ind. Og når så kunderne ikke kan få lige, hvad de skal bruge direkte hos mig på kajen, så sender jeg dem gerne hen til en god fiskehandler."

Fynbo vil rydde op i antallet af udtjente både i havnene

Han anslår at der ligger over 1.000 lystbåde tjenlige til opugning

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Bent Kidmose fra Kværndrup har gjort sig sine erfaringer: Op imod 20 udtjente lystbåde har han allerede hugget op - og restmaterierne er bortskaffet på miljøforsvarlig facon fra landejendommen, hvor arbejdet fandt sted. Men projektet skal videre, og han er pt. på udkik efter egnede faciliteter både i Jylland og Sjælland, hvor udtjente både kan køres hen til skrotning.

"Man kan se skotningsklare lystbåde overalt i og omkring de danske lystbådehavne. Fænomenet tog vel for alvor fart efter krisen i 2008, og som det er nu, kommer der hele tiden flere skibe til. Ejerne opgiver bådene, som ofte får lov til at ligge og forfalde i havnene, der til gengæld ikke rigtig ved, hvad de skal stille op med problemet.

Bådene ligger der bare, havnene mister efterhånden kontakten med ejerne, som også holder op med at betale for deres bådplads i havnen", forklarer Bent Kidmose.

(Fortsættes)



I mange havne ser Bent Kidmose fartøjer som dette på en havnebund på Thurø, og han ser en forretningsmulighed i at hugge efterladte både op.



Bent Kidmose har sejlet hele sit liv. Båden her var også egentlig ophugningsklar, men han valgte i stedet at sætte den i stand.

Fortsat

Hans forretningsgrundlag består bl.a. af en rapport om herreløst affald skrevet i 2011, hvori det anslås, at der i gennemsnit i landets ca. 350 lystbådehavne findes 4 efterladte/skrotningklare lystbåde.

"Vi er overbeviste om, at der hele tiden kom-

mer flere til, og når vi er i kontakt med lystbådehavnene, så får vi bekræftet, at fænomenet faktisk har den størrelsesorden. Men problemet er, at ingen rigtig kan svare på, hvordan oprydningen skal gribes an. Der findes nemlig ikke i lovgivningen nogen soleklare og konkrete 'opskrift'

på, hvordan efterladte lystbåde kan ryddes af vejen", fortæller Bent Kidmose.

Hans erfaring er, at det i sidste ende ofte slutter med, at havnene føler sig nødsaget til at gå i aktion – og sågar må betale regningen, fordi ejerne ikke kan.

Bristede drømme

"Vi har jo undervejs også lært, at vi ofte har medfølsomt stof at gøre. Det er hidtil altid lykkedes os at finde frem til ejerne af en efterladt båd, men det viser sig ofte, at de berørte mennesker f.eks. har været igennem en social deroute, så de ikke længere har økonomi til have båden - og endnu mindre overskud til at skaffe den af vejen.

I andre tilfælde møder vi mennesker, som står med en bristet drøm om at komme ud at sejle. Folk er

måske blevet overraskede over, hvor voldsomt havet kan være, eller har opdaget, at de ikke lige har hånddelaget til at passe en båd og heller ikke lige havde tænkt økonomien i et bådprojekt igennem".

"Ejerne er faktisk altid beklemte ved situationen, men det ændrer ikke ved, at 'bottom-line' som regel er, at ejerne ikke har økonomien til at få den efterladte båd hugget op. Og så er vi tilbage ved, at det i kommunalt ejede havne tit ender med, at kommunen må betale ophugningen, mens det i private bliver havnens opgave at rydde skrotbåde af vejen".

En 3. variant er, at ejeren til en efterladt båd simpelt hen er død, og de efterladte ikke aner, hvad de skal stille op med den udtjente og efterladte båd.

Til gengæld åbner fjer-

nelsen af en skrotbåd dog ofte for, at havnene kan få en ledig bådplads mere at råde over.

10.000 kr. for at hugge op

Erfaringerne siger Bent Kidmose, at selve ophugningen af en gennemsnitlig båd på 2,8 t kan klare for 10.000 kr. Først fjernes hvad der måtte være af værdi, diesel og evt. olie tømmes af, materialer til skrot fyldes i containerne, og glasfiber kan faktisk sælges til genbrug.

"Noget af det mest besværlige er at finde frem til ejerne, som evt. skal efterlyses i den lokale avis, for man kan gå i gang med selve skrotningen. Også den del af opgaven, påtager vi os at klare", siger Bent Kidmose.

IT virksomhed fanger forbindelsen

Eneste virksomhed i Danmark, som bruger telefonlinier fra flere telefonselskaber og samler dem til en, stærk wifi forbindelse til havnene.

ANNONCE

Sejlerne behov for at 'komme på' er snart så stort, at de leder efter koden til internettet, før strømstikket sættes i. Og mange havne har da også brugt store summer på internet-løsninger for at kunne opfylde sejlerne stigende behov for forbindelse til omverdenen.

Nogle havne er heldige: Der er fiber til rådighed på havnen, og dermed stor hastighed. Det betyder mulighed for at lave en hurtig, trådløs internetforbindelse til sejlerne. Andre har ikke gode bredbåndsforbindelser, fordi telefon-

linien måske er langsom. Men det kan der gøres noget ved. InfoTech har fundet løsningen med særlige grundkomponenter, som adskiller sig fra, hvad øvrige aktører kan tilbyde.

Kombinere flere forbindelser fra forskellige operatører

Produktet hedder WAN loadbalancing og her er, hvad det mærkelige navn dækker over. Egentlig er det en router, som de fleste af os kender hjemme fra. Routeren er forbundet med omverdenen via en telefonledning eller et fibernet kabel, som laves om til en fast internetfor-

bindelse eller et trådløst wi-fi netværk. Det samme gør sig gældende med WAN routeren. Forskellen er blot, at der kan kobles flere telefonlinier eller mobilforbindelser til boksen.

F.eks. køber havnen en telefonforbindelse hos Telia, Telenor og TDC. Står der en mobilmast i nærheden, kan man supplere med et mobilabonnement. Det kan være 3G og 4G. Kort og godt, hvad der nu kan stilles til rådighed for at koble til internettet.

Disse forbindelser sluttes til routeren, som selv finder balancen og sender 4 gange så hurtigt wi-fi ud i den anden ende. Falder

en af forbindelserne ud, fortsætter de tre andre og opretholder således driften. Altså har routeren den fordel, at trafikken kan balanceres ved at lave en tunnel med mange forskellige linier fra forskellige operatører.

Bedre bredbånd i 'tynde' områder

De mange danske småøer og vandkants Danmark, hvor der ofte mangler ordentlig dækning, kan få stor glæde af denne løsning. Og derved man sejlerne behov for internet opfyldes, hvilket også er et parameter for at tiltrække fastligere og gæstesejlere.

Infotech Concept ApS
Opstartsår: 2009

Produkter:

IT, mobil IT, bredbånd og netværk

Hybrid generatorer og grøn teknologi

GPS Tracker til sporing af stjålne genstande

Overvågning med 360° kamera, forbundet til havnens netværk

Udvikling af unikke maritime produkter.

Efterladte både - vi løser problemet i dag!!

Huse Con Aqua tilbyder offentlige og private havne ophugning af efterladte lystfartøjer.

- vi opbevarer efterladte både
- der gives professionel konsulent-bistand i forbindelse med identificering af ejere
- alt affald forarbejdes miljøvenlig.

Kontakt os allerede i dag

Tlf.: 51 82 45 98

huseconaqua@gmail.com • www.huseconaqua.dk



INFOTECHCONCEPT
360° IT SOLUTIONS

- Få fiber-hastighed hvor fiber-Internet ikke er mulig. Unik løsning hvor router benytter flere samtidige bredbåndsforbindelser, såvel kablet som trådløst, til en samlet Internet forbindelse.
- Trafik-filtrering, der fjerner uønsket trafik. Blokerer P2P, download-sites og inficerede computere, der skaber uønsket belastning og forringer jeres Internet-løsning.
- GPS-tracking, asset-tracking og sporing af køretøjer. Forsikringsgodkendt model som kan ringe op til 3 numre ved alarm.
- GPS opkobling til server, giver rapportering, kørebog og historik.
- Video-overvågning. Unik højopløselig 360 graders video-overvågning, som forenkler opklaring og giver det fulde overblik. Ingen bevægelige dele, lang levetid. Tysk kvalitet.



Brovst-firma har opfundet den lysende redning-stige

Håber at kunne være med til forhindre nogle af de mange drukneulykker i havnene

Af
Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Mange har nok lyst til at tænke på, hvordan det må opleves at falde i et havnebassin og ikke selv kunne redde sig op af vandet – og ingen ikke i øvrigt hverken har set eller hørt, at man var faldet i.

Ofrene er som regel på egen hånd, når de skal kæmpe for livet.

Alt for ofte ender den slags uheld med at blive en tragisk drukneulykke. I 2012 og 2013 druknede henholdsvis 15 og 12 mennesker i danske havne.

Et andet tal fra TrykFondens statistikker fortæller, at kun 17% af ulykkerne på havne overværes af

vidner, som kan hjælpe eller tilkalde hjælp.

”Hver gang gør det ondt i hjertet at tænke på. Ofte sker ulykkerne midt om natten, mennesket i det mørke vand har måske kun få minutter til at redde livet, og det nytter sikkert ikke at råbe om hjælp. Det må være muligt at gøre noget”.

Sådan husker Elin Grønning, at hun sammen med sin mand Christian Grønning hjemme i nordjyske Brovst allerede for mange år siden begyndte at tale om, at de ville forsøge at finde en løsning, som kunne redde nogle af de mennesker, der druknede rundt om i havnene.



Stander med solceller og backup oven for redningsstigen. Fotos: Sea-Safe.

Unikt dansk produkt

I dag står de med et unikt dansk produkt, som de håber på kan forbedre sikkerheden dramatisk i havnene: En ‘selvlysende’ rednings-stige, som kan ses langt væk, hvis man skulle være så uheldig at falde i vandet en sen nat. Stigen hedder Sea-Safe og er begyndt at dukke op i både danske og - som det første eksportland - også norske havne.

Parret har udviklet på idéen i mange år sammen med en ingeniør, i 2012 startede de så et firma, og nu er de så vidt, at de er sikre på at have et produkt, som fungerer 100%. Nu skal stigen ud i verden og redde liv.

Havne og maritime miljøer med fokus på tryghed og sikkerhed

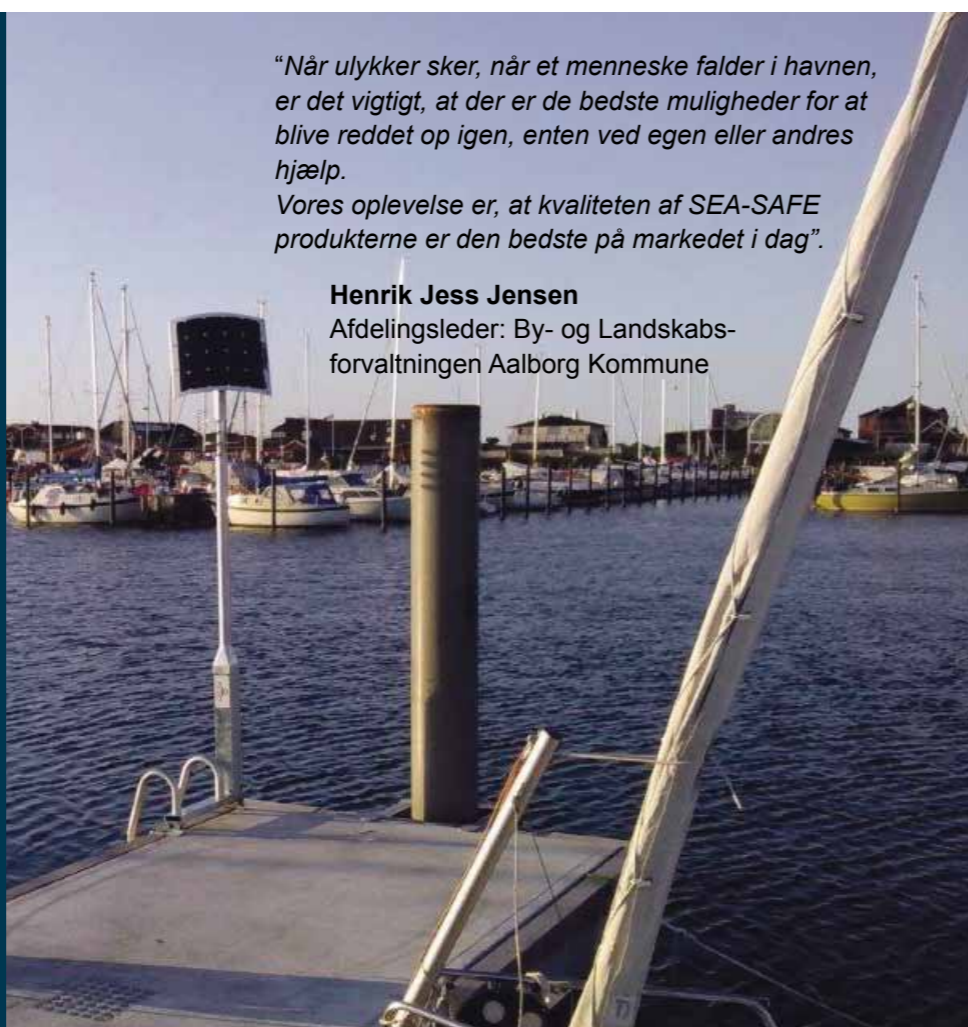
Havnens leverandør af redningsstiger. SEA-SAFE produkterne er fleksible og funktionelle med lys, alarmfunktion og driftssikkerhed.

SEA-SAFE DANMARK
WWW.SEA-SAFE.AS
Tlf. +45 22 24 35 67



”Når ulykker sker, når et menneske falder i havnen, er det vigtigt, at der er de bedste muligheder for at blive reddet op igen, enten ved egen eller andres hjælp. Vores oplevelse er, at kvaliteten af SEA-SAFE produkterne er den bedste på markedet i dag”.

Henrik Jess Jensen
Afdelingsleder: By- og Landskabsforvaltningen Aalborg Kommune



Hundested har nu seks tøndehytter



Sådan ser hytterne ud på Hundested Havn. Foto: Hundested Fjordby.

På Hundested Havn er man med succes slået ind på en vej, hvor der på havnearealet opstilles små eventyrartige ferieboliger.

Her er tale om nogle tøndeformede feriehytter, som Hundested Fjordby

lejer ud. De 2 nyeste hytter er lidt større end de 4 første boliger, og som noget nyt forsynet med en køre-rampe, så også gang-handicappede kan overnatte i hytterne.

Idéen er at man kan være

gæstesejler på Hundested Havn – uden båd! I hytterne kan man opleve det ægte havneliv, selv om man altså ikke har en båd – eller for den salgs skyld har lyst til at sejle.

ket kabler rundt, så kan stigen også forsynes med solceller på en tilhørende specialudviklet stander.

”En rednings-stige skal lyse og kunne findes, hver eneste gang uheldet måtte være ude. Så rednings-stigen er desuden forsynet med backup-batterier, så den lyser, selv om solen ikke har skinnet en eneste time i 40 døgn”, forsikrer Elin Grønning.

Parret mener, at en af forklaringerne på de mange drukneulykker i havnene skal findes i den kendsgerning, at byer og havne rykker stadig tættere sammen. Eksklusive boligmiljøer og cafémiljøer skyder op på havnene, men sikkerhedsforanstaltningerne er ikke fulgt med i takt med, at stadig flere mennesker færdes så tæt på vandet.

Statistikkerne viser yderligere, at i 65% af ulykkerne på havnene er der alkohol med i spillet.

Aftale med Kommuneleasing

Også finansierings-siden har det nystartede firma arbejdet med.

”Mange havne er kommunalt ejede, og vi har hos Kommuneleasing mødt så stor interesse for vores rednings-stige, at vi kan tilbyde havnene en finansierings-ordning, hvor de kan lease rednings-udstyret. På den måde kan havnene hurtigt komme i gang med at få forbedret sikkerheden”, forklarer Elin Grønning fra Sea-Safe.

En komplet SeaSafe-redningsstige med stander til solcelle-panel koster i omegnen af 31.000 kr.

Redningsstigen kan evt leases. Kontakt SeaSafe på for flere oplysninger.

Solcelle og backup-batteri

SeaSafe-stigen kan naturligvis lyse via normal elforsyning, men da der på mange kajer ikke er truk-

FORTØJNINGSPÆLE MED TOVHOLDER

UFORGÆNGELIG, MILJØRIGTIG – OG DRIFTSIKKER!

En fortøjningspæl i PEHD er stort set uforgængelig, og kan monteres enten på jernbaneskinne, på olierør eller på eksisterende træpæle.

I vinterperioden justerer pælen højden i forhold til isens bevægelse, så vandet omkring inderpælen ikke fryser til.

Fortøjningspælen fås i flere størrelser.

Kontakt os i dag og få tilsendt en brochure.



Salling Plast AS
Idrætsvej 22
DK-9681 Ranum
Tel. +45 9666 8300
Fax +45 9666 8311
www.sallingplast.com



GoMarina gør det nemmere at være havnefoged ved at overføre kendt teknologi fra P-anlæg til havne

ANNONCE

GoMarina er det gennemprøvet norsk-udviklet betalings-system, som nu er på vej ind i de danske lystbådehavne. I Norge og Sverige bruger 150 havne systemet.

”Kort fortalt har vi i firmaet taget vores ekspertise inden for betaling på automatiske parkeringsanlæg og tilpasset teknologien, så den også kan bruges til betaling af alle mulige tjenester i en lystbådehavn - havnepenge, slæbestede, bad osv., fortæller Nis Kehler, som er produktansvarlig for havneløsningen GoMarina i Danmark.

GoMarina er faktisk en komplet administrationsløsning for havneejere. Og til bådejerne har firmaet udviklet en app, som sejlerne gratis kan downloade til deres smartphone.

”Systemet håndterer først og fremmest betalingen af de ydelser, som havnen tilbyder, dvs. typisk havneafgift, strøm, toilet og parkering. Ved at bruge sin mobiltelefon kan sejlerne betale allerede, mens man stadigvæk er ombord.”

GoMarina kræver ingen



Nis Kehler, GoMarina



Bogense Havn & Marina på Nordfyn er en af de havne, som er begyndt at bruge GoMarina App'en.

investering fra havnens side - til gengæld tager GoMarina en lille procentdel af alle de beløb, som sendes gennem systemet. Firmaet har heller ingen bindingsperiode - en havn kan når som helst melde fra igen.

Datterselskab af et parkerings-selskab

GoMarina er en underafdeling af det norske selskab WTW A/S, som har årelang erfaring med betalingsløsninger til P-anlæg og billet-betaling i den kollektive trafik. Moderselskabets største forretningsområde er dog faktisk de praktiserende læger i Norge, idet 80% af alle private praksis'er kommunikerer med - og får patient-betaling via en betalingsløsning fra firmaet.

Bogense en af de første

Bogense Havn & Marina er som en af de første danske havne, der bruger GoMarinas betalings-app. Thomas Fløjborg-Lading, maritim leder i Nordfyns Kommune siger om erfa-

ringerne:

”Vi er Fyns største havn med 760 bådpladser og har tilbudt betaling med GoMarina her i 2016. Det har været en succes. Kunderne har taget systemet til sig og finder det nemt og bekvemt.

For os som havn har det været nemt at administrere. App'en og hjemmesiden er super brugervenlig. Vi har endnu ikke kommunikeret til kunderne igennem app'en, men ser det som en god feature i fremtiden”

Nye tider Nye løsninger Nye muligheder

I Skandinavien er sejlersæsonen kort og hektisk. Havne, der tilbyder gæstebådpladser, har derfor en ekstra udfordring for at være lønsomme. Det gælder om

at arbejde hårdt, yde bedre og mere effektiv service samt holde udgifterne nede.

”Bådejerne stiller også stadig større krav til service og tekniske løsninger, når de ankommer til havnen. I dag skal det være enkelt og gerne med mindst mulig stress at ankomme og besøge en havn. Sejlerne kræver som alle andre enkelhed og smart teknologi, som man er blevet vant til på land og i hverdagen”, siger Nis Kehler.

”Havnene er under pres og derfor er der fokus på at være både attraktive og effektive for at opnå høje besøgstal. De økonomiske konsekvenser af at have de bedste betalingsløsninger kan være betydelige.

Med GoMarina og en smartphone kan havnene tilbyde det samme service, som man kan tilbyde med betalingsautomater - jo meget faktisk meget mere, hvis havnen udnytter systemet fuldt ud.

Ved at gå over til mobile platforme, kan gevinsterne være ganske store. Ikke bare er det meget billigere i drift, men havnen får også en ny kanal til at kommunikere direkte med sejlerne på en helt ny måde.» siger Nis Kehler.

I 2017 lancerer vi en version af GoMarina, som vil indeholde mange nyttige og interessante nyheder både for havne- og båd- ejere. Hvorfor investere tusindvis af kroner i hardware, når teknologien og løsningerne findes i alles telefon?

GOMARINA

BETAL MED APP ELLER AUTOMAT. LAD KUNDEN VÆLGE.



Hent i App Store

NU PÅ Google Play



NEM OG SMIDIG BETALINGSLØSNING, BEDRE SERVICE, EFFEKTIV MARKEDSFØRING OG ØGET SALG

GoMarina er et effektivt administrationssystem til betaling af havneafgifter, andre tjenester og produkter med APP eller betalingsautomat. Med GoMarina er havnens tilbud og aktiviteter blot et klik væk. GoMarina system sætter en ny standard for service, information og markedsføring i din havn.

WWW.GOMARINA.DK

En service af WTW AS
adm@wtw.no

Landets eneste vandhopperborg er et stort hit i Dyvig Bro

Med til at gøre lille privat havn ekstra attraktiv for børnefamilier

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Sejlerne bliver ældre og ældre

Det kniber med at trække unge familier ind i sejlerlivet, og det må i den grad bekymre lystbådehavnene rundt om i landet – for hvor skal gæsterne komme fra på den lange bane?

De tanker gik man også med i den lille private have Dyvig Bro ved Nordborg i Sønderjylland. Havnen ejes af 2 brødre, hvor Bent Larsen bærer titlen som havnefoged.

Brødrene valgte at investere 120.000 kr. i en stor

vandhopperborg a la forlystelser, som mange vil have set under ferier i Middelhavet.

Hopperborgen kører nu på 6. sæson i det sønderjyske, og den er så vidt vides den eneste af sin slags i landet.

”Vi var nødt til at gøre noget, for at vores havn skal blive ved med at være interessant for børnefamilier. Vi lever udelukkende af at have gæstesejlere, og vi kan jo se, at i hvert fald de danske lystsejlere bliver ældre og ældre, mens tyskerne faktisk er noget bedre til at rekruttere unge sejlere med børn. Og vi har

i weekenderne vel omkring 70% tyskere i vores havn”, forklarer Bent Larsen.

Bades til den store guldmedalje

”Jamen, hoppeborgen er en vældig succes for os. Det er en stor fornøjelse at se, hvordan både børn og voksne har det sjovt, og den er virkelig et trækplaster for havnen.

Vi har mange telefonopkald i starten af sæsonen, hvor vores gæster ringer på forhånd for at sikre sig, at hoppeborgen er i vandet”, siger Bent Larsen.



Hopperborgen ligger idyllisk ved Dyvig.dk Bro. Foto: MarinaGuide.dk

Voksenopsyn og svømmekrav

Dyvig Bro Havn har traditionelt et stort pinsetræf, og sæsonrytmen er blevet, at hoppeborgen bare skal være i vandet, pustet op og klar til brug i pinsen.

”Selv i år, hvor det var hammerkoldt, havde vi masser af gæster, som ledede på den under pinsetræffet. Den bruges af børn og voksne i alle aldre, men for især 10-12 år og nogle år frem er den et hit”, siger Bent Larsen.

Voksenopsyn og svømmekrav

Havnen har gjort meget ud af at sikre sig, at sikkerheden er i orden. På en række skilte gøres det klart, at man skal kunne svømme, og at børn skal være under voksenopsyn – samt at man i øvrigt bruger den på eget ansvar.

Belært af erfaringerne de første år har havnen nu etableringen en sikkerhedszone rundt om hoppeborgen, hvor der ikke må fortojes gummibåde. Risikoen er, at man kan falde ned og ramme båden, hvis de ligger helt inde ved hoppeborgen.



Leg på vandet er på 6. år et hit i Dyvig Bro havn nær Sønderborg. Foto: Havnen.

peborgen, hvor der ikke må fortojes gummibåde. Risikoen er, at man kan falde ned og ramme båden, hvis de ligger helt inde ved hoppeborgen.

Holder et vågent øje

Det er ikke kun fornøjelse at have sådan en vandfor-

lystelse. Ifølge havnefogeden så tager det hver sæson minimum 4-5 dages arbejde at sætte den i vandet, gøre den ren, lappe huller og tage den ned igen til efteråret.

”Men vi er alligevel ikke i tvivl om, at det er den vej, vi skal gå for at gøre havnen mere attraktiv. Vi er nu

Ny trækfærge på Endelave Havn

Af Karin Meulengrath

Havnefoged Jørgen Holm har ladet sig inspirere af Horsens Lystbådehavn og har bygget sig en trækfærge i lighed med den, de har i Horsens. ”Men min er bare lidt bedre”, siger Jørgen Holm.

Havnen har i år investeret en del penge i nye lege- redskaber, så der nu er en



rigtig god legeplads. Men trækfærgerne har havnefogeden selv lavet og den er populær blandt havnens børn.



Den nye trækfærge på Endelave Havn

MINIARENA 11635 - 12 x 7 m
PRIS: 89.995,-
TILBUDSPRIS: 62.995,-

KLATREPYRAMIDE 11346
PRIS: 61.795,-
TILBUDSPRIS: 43.295,-

KLATREKIOSKEN NATUR 19148
PRIS: 42.230,-
TILBUDSPRIS: 29.495,-

TRIPLE GYNGE 11185
PRIS: 17.995,-
TILBUDSPRIS: 12.595,-

HVAL 11259
PRIS: 4.223,-
TILBUDSPRIS: 2.945,-

UDENDØRS FITNESS 16100
PRIS: 63.995,-
TILBUDSPRIS: 44.795,-

BOUNTY 11426
PRIS: 184.995,-
TILBUDSPRIS: 129.495,-

BÅDEN 11423
PRIS: 32.955,-
TILBUDSPRIS: 23.095,-

MAST 10167
PRIS: 17.995,-
TILBUDSPRIS: 12.995,-

PICNIC BÆNKEBORD 14144
PRIS: 5.145,-
TILBUDSPRIS: 3.595,-

LARS LAJ
MERE LEG FOR PENGENE

Lars Laj A/S • Kildebrøndevej 48 • 2670 Greve DK
tel. (+45) 32821033 • fax (+45) 32821066
www.larslaj.dk • larslaj@larslaj.dk
Alle priserne er ex. moms, og ex. montering/levering

Tiltræk flere besøgende til din havn med et flot og indbydende opholdsmiljø.

Havnemiljøet i Danmark er elsket af mange. Med et attraktivt og indbydende opholdsmiljø skabes liv og glade dage for store og små på havnen, samt fremmer meromsætning i kiosker og restauranter.

CADO designer skræddersyede løsninger der passer til dit behov, miljø og budget.

www.CADO.dk

TILBUD

Bord- bænkesæt Nordlandsfyr
Pris 2.995,-
Inkl. levering, delvis monteret ekskl. moms

3 Stk.
Pris 7.195,-
Inkl. levering, delvis monteret ekskl. moms

SPØRGSMÅL?

Kontakt os for et uforpligtende tilbud og lad os hjælpe med at designe dit nye udendørs opholdsmiljø.

CADO®
Yderholmvej 35
DK-2680 Solrød

+45 2221 4600
ska@cado.dk
www.cado.dk

Bord- bænkesæt Nordlandsfyr og galvaniseret stål
Pris 5.195,-
Inkl. levering, delvis monteret ekskl. moms

3 Stk.
Pris 12.995,-
Inkl. levering, delvis monteret ekskl. moms

Bord- bænkesæt i Vedligeholdelsesfrit plast
Pris 6.975,-
Inkl. levering, delvis monteret ekskl. moms

3 Stk.
Pris 17.475,-
Inkl. levering, delvis monteret ekskl. moms

Der skal tages forbehold for slæføj, alle priser er ubehandlede møbler, inkl. levering, delvis montering ekskl. moms.

CADO®

Spodsbjerg Turistbådehavn har krogen i et solidt lystfisker-eventyr

Fiskere fra Tyskland, Holland og Belgien valfarter til Langeland for at fange torsk

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk



Spodsbjerg Turistbådehavn med de mange udlejningsbåde til fiskeri. Foto: MarinaGuide.dk

Her kommer 2 tal fra Spodsbjerg Turistbådehavn, som vil få manganen en havnefoged i det øvrige Danmark til at spærre øjnene op:

- Antal bådpladser: 220 inklusive et antal pladser til meget små joller
- Fastliggende udlejningsbåde 80 – fordelt på 2 firmaer

Og der bliver flere og flere udlejningsbåde hvert år. De seneste år har antallet af udlejningsbåde kun gået én vej, opad!

Havnefoged Jens Pedersen i Spodsbjerg rutter ikke med ordene, når han skal forklare fisker-eventyret i havnen: ”Succesen skyldes vel ganske enkelt, at vi har fiskevandet, som gør det muligt”.

”Bådudlejnings-firmaerne gør en masse ud af markedsføringen i de store tyske lystfisker-magasiner, og ud over at antallet af



Bådene vender hjem - dagens fiskeri er slut.

trollingbåde hele tiden vokser, så smitter succesen også af på lystbådehavnen i Spodsbjerg på en anden måde. Et stort antal fiskere kommer til at kende vores havn og de gode fiskemuligheder, så de finder efterhånden også herop med deres egne både”, siger havnefogeden.

Eventyr fra midt 80'erne

Lystfisker-turismen på Langeland startede i det små helt tilbage i midt 80'erne og var allerede i god gænge, da Spodsbjerg

Turistbådehavn blev bygget tilbage i 1994.

Havnefoged Jens Pedersen blev ansat til at starte havnen for 22 år siden, så han har fulgt hele udviklingen på nærmeste hold. I starten var der 2 ca. lige store udlejningsbådfirmaer i havnen, men på et tidspunkt købte den ene den anden, så den altdominerende spiller i dag hedder IBI Bootverleih. Firmaet råder i Spodsbjerg over i alt 72 både fordelt på 14 forskellige bådtyper, der kan rumme fra 3 til 8 personer.

Dertil kommer det



lille Alex Bådudlejning, som har 8 både med base i Spodsbjerg.

80% er tyskere

Langt hovedparten af fiskerne, der lejer både, er tyskere, omkring 80% - 15% er hollændere, mens restgruppen hovedsagelig er belgiere og lidt østrigere.

Ud over trollingbådene, så har Spodsbjerg 2 hjemmehørende kuttere, som dagligt drager til havs med forventningsfulde lystfiskere ombord. Der fiskes først og fremmest torsk og fladfisk.

En tredje gruppe er lystfiskere, som medbringer egen båd til at fiske fra, og her er væksten nærmest eksplosiv, oplyser Jens Pedersen. De lejer en bådplads en uge eller 2 og betaler desuden for at bruge havnens slæbested. Men udlejningsbådene er dog stadig en langt større indtægtskilde for havnen end fiskere med egen båd.

Stabilt fiskeri

Fisk er der åbenbart masser af i Langelandsbæltet, og ifølge havnefogeden, så er fangsterne relativt sta-

bile.

”Fiskeriet er selvfølgelig ikke lige godt i alle perioder, og er det lidt sløjt med fangsterne, så hører vi da også gæster drage af med ordene ’Nu kommer vi ikke mere’. Men lige så snart det ’spørges’ blandt lystfiskerne, at nu er der fisk igen, så vender også fiskerne tilbage. Perioderne med sløjt fiskeri må bare ikke blive for lange – ikke mere end 2 år, for så kan vi bestemt mærke det her i Spodsbjerg”.

Havn uden fastliggere

Træerne vokser dog heller ikke på Langeland ind i himlen. Fastliggende lystsejlere er nærmest et ukendt begreb i Spodsbjerg, så udlejningsbådernes store antal falder lidt på et tørt sted.

”Udlejningsbådene er et rigtigt godt supplement til sejlerturnisterne i vores havn. Sagen er, at vi ikke er gode til fastliggere, fordi havnen ikke har noget bagland, som er brugbart til vinteropbevaring. Vi har godt nok pladsen, men det er desværre mosejord, så både på stativ synker simpelt hen ned i jorden for os”, fortæller Jens Pedersen.

Spodsbjerg Turistbådehavn ejes og drives af en fond og klarer sig helt uden offentligt tilskud. De seneste 3 år har havnen givet overskud, selv om havnen har måttet notere et fald i de ’almindelige’ gæstsejlere.

Jens Pedersen er eneste ansatte året rundt, men han har dog budget til at købe rengørings-assistance i højsæsonen.

Bådudlejer forventer mere vækst i lystfisker-turismen

Toppen er ikke nået endnu



Det er billeder som dette af en kæmpetorsk fanget i Langelandsbæltet, der trækker lystfiskerne til Spodsbjerg. Foto: IBI Bootverleih.

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Ejeren af IBI Bootverleih Nikolaj Østa har været i branchen i 16 år, hvor antallet af lystfiskere på Langeland bare et vokset og vokset – og toppen er formentlig ikke nået endnu.

”Der kunne sagtens være

plads til mere vækst. De seneste år har fiskeriet været ekstremt godt, og den slags rygtes hurtigt blandt lystfiskere.

Lige her i 2016 er fangsterne ikke de allerbedste, så næste år må vi nok forvente en lille afmatning – det er her i branchen som i den almindelige turisme,

at man året efter en skidt sommer må bøde lidt på omsætningen. Men bortset fra den slags sæsonudsving, så tror jeg væksten vil fortsætte”.

Han har samtlige sine 72 udlejningsbåde placeret i Spodsbjerg, og forklaringen er, at havnen er østvendt, hvilket giver lystfiskerne de bedste muligheder for at ligge lidt i læ bag Langeland for den fremherskende vestenvind.

”Desuden er placeringen midt på øen optimal, fordi fiskerne meget nemt kan sejle mod enten nord eller syd – afhængig af, hvor fangstmuligheder er bedst for tiden”, lyder forklaringen.

Det er især torskefiskeriet, som driver lystfisker-eventyret.

”Langt de fleste sejler ud for at pilke torsk, andre går efter fladfisk men vi har da også fiskere, som troller efter havørreder”.

”Og så er der økonomien. Mange af de tyskere, som finder vej til Langeland, har tidligere fisket ved Norge eller Island, hvor især rejseudgiftene er helt anderledes. I runde tal kan en lystfisker holde en ferie på Langeland for det halve af, hvad det ville koste at tage længere nordpå”, vurderer Nikolaj Østa.

Han anslår, at hans udlejningsbåde årligt trækker 10.000 fiskere til Spodsbjerg.



Glade smil i fileteringsrummet. Nu skal fangsten på køl



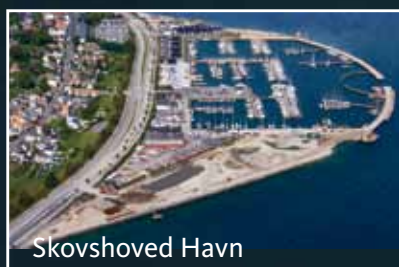
Havnefoged
Jens Pedersen.

Ballen Færgehavn



A1 Consult er et uafhængigt rådgivende ingeniørfirma, der tilbyder højt specialiseret ingeniørbistand inden for havne og marine anlæg. Det er A1's vision at blive kendt som den kompetente rådgiver, der er til stede, der lytter og som leverer.

Kontakt indehaver Ulrik Max Jørgensen for en uforpligtende snak.



Skovshoved Havn



Grenå Havn



ERHVERVSHAVNE, LYSTBÅDEHAVNE, FÆRGELEJER OG KYSTSİKRING

- | | | | |
|---------------------------|---------------------|-----------------|-------------------|
| - Projektering af ny havn | - Flydebroer | - Stålpunsvæg | - Stenmoler |
| - Havneudvidelse | - Promenader | - Træspunsvæg | - Stenskrånninger |
| - Renovering | - Besejlingsforhold | - Københavnevæg | - Høfter |
| - Myndighedsprojekt | - Aptering | | - Strand |
| - Tilstandsvurdering | - ISPS | | |
| - Vedligeholdelsesplan | - Kurser i ISPS | | |
| - Træbroer | - Masterplan | | |

Havne, Vandbygning og Fundering

A1 Consult A/S
Tel. +45 8641 8410
www.a1consult.dk