

Marina News

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

Slanger uden giftige stoffer



Miljørigtige vandslanger

Almindelige have-vand-slanger indeholder blod-gørende hormoner, som skader miljøet. I Ishøj er slangerne nu fødevarer-godkendte.

Læs side 2

Skoler skaber liv på havnen

I Hov Lystbådehavn har ikke mindre end to skoler deres aktiviteter. Begge skaber liv året rundt.

Læs side 16 - 17



Liv på havnen i Hou

Valg af bro-konstruktion er en vigtig beslutning

Hvilken type skal der vælges? Er der altid sammenhæng mellem materialevalg og broens levetid?



Trykimprægnerede pæle med bjælker og dæk i fyrretræ. Foto: A1 Consult A/S

Broer anvendes overalt i de danske lystbådehavn og udføres overvejende som træbroer i forskellige træsorter, men udføres også som beton eller flydebroer.

Pælebårede bådebroer kan fra lystbådehavn til lystbådehavn virke ensartede af udseende og op-

bygning, men der er ofte stor forskel på broernes holdbarhed såvel som styrke.

Dette er der ofte flere årsager til, men et tilbageværende argument fra havnene vedr. valg af materialer og opbygning er ofte økonomi.

Etableringsomkostningerne skal holdes på et minimum, og evt. tidlige reparationer eller lignende, klares herefter via driftsmidler, uagtet om dette levetidsmæssigt ikke er den mest rentable løsning.

Læs side 18 - 19

Kan træskibe og boliger forenes?



Maritime miljøer et plus

De nye moderne havne med boliger på kajen vil gerne have et flot gammelt træskib liggende til pynt.

Men træskibene er meget mere end en god udsigt.

Læs side 8 - 9

Maritimt kulturcenter

Det nye kulturcenter i Hobro er udformet som en kæmpebølge og vil danne rammen for formidlingen af Danmarks maritime kulturarv. Læs side 6



Bølgen i Hobro

”vi bygger bro mellem drøm og virkelighed”

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

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

Leder



Karin Meulengrath
Direktør
Tlf 21 72 32 11

Marinaguide.dk
Havnefogeder.dk,
& MarinaNews

Flot modtagelse af MarinaNews

MarinaNews nr. 1 fik en positiv modtagelse af såvel annoncører som fra havnene. Thomas Fløjborg-Lading, maritim leder på Bogense Marina skriver:

“Tak for den nye avis. Jeg vil bare sige ”thumbs up” - det er et kanon godt initiativ! Spændende læsning fra ende til anden.”

Første nummer af en tryksag er lidt ligesom en fødsel - hårdt arbejde. Med det næste går det straks nemmere, og her er nummer 2 af MarinaNews med et signal om, at vi er kommet for at blive.

Denne gang sætter vi bl.a. fokus på brokonstruktioner og deres holdbarhed, hvilket ofte er på havnens dagsorden, når budget og vedligeholdelses-planer lægges.

Automat-teknologien buldrer afsted, og hvad mon udviklingen bringer af nye løsninger til f.eks.

betaling af havnepenge? Sikkert er det, at automatiserings-mulighederne udvikler sig, men det er nok knap så sikkert, at sejlerne oplever automaterne som super-service!

Vi lader også en havnedirektør få ordet. Bo Torsensen fra den østfynske perle Lundeborg giver sit bud på den bølge af forandring, som skyller hen over mange havne landet over.

Køb & salg

På vores online-site havnefogeder.dk er der nu mulighed for 'Køb & salg' af havnegrej. Du mangler måske et parti svinerygs-spuns? Havnene kan også sætte brugt materiel til salg. Hvis der er tilstrækkelig efterspørgsel, vil 'Køb & salg' blive en del af den trykte MarinaNews i fremtiden.

God læselyst

Karin Meulengrath
Udgiver

Kolofon

Udgiver: MarinaGuide ApS
Karin Meulengrath
Brokhøjvej 3a
8400 Ebeltoft
karin@marinaguide.dk
Tlf 21 72 32 11
Oplag: 3.000
Tryk: Skive Folkeblad

Lys over Den Blå Dok i Svendborg

Som nok den eneste havn i Danmark er Den Blå Dok ved Frederikssøen i Svendborg udsmykket med et kunstværk på 125 meter.

Bag initiativet står en række forskellige folk og interessenter. Et samarbejde mellem Petersen & Sørensen Motorværksted,

Sydfyns Elforsyning/EL-Gården, European Marine Technology og Svendborg Kommune vil sætte lys over Morten "Sol" Petersens farverige kunstværk i de mørke timer.

Ideen er, at den flotte og farverige udsmykning af dokken hos Petersen &

Sørensen også skal kunne nydes, når mørket falder på. Det er Morten Sol Petersen, Nigel Thomas og Søren Østenkjerhus der står bag kunsten.

Lyset på Den Blå Dok følger lyttetændingstiden for gadebelysningen i Svendborg By. km



Lys over Den Blå Dok ved Frederikssøen i Svendborg

Årets muslinge-sæson startet med havnefestivas

I Løgstør ved Limfjorden har man stolte traditioner for muslingefiskeri, og dermed er sæsonen skudt i gang med en festlighed på havnen. 6 oldermænd i Løgstør Muslingelaug skulle ifølge traditionen godkende årets første muslingefangst.

Museumsdirektør Anders Bloksgaard og styrmænd Niels Hagstrup fra Limfjordsmuseet landede i starten af april godbidderne på museumsbåden Inga, der sejlede i havn til tonerne af sømandsviser fra Limfjordsmuseets shantykor. nb



Muslinger køres i hestvogn
Foto: Limfjordsmuseet.

Hundelort kan få det hele til at gå i skilt...

Meget tyder på, hundeklatter virkelig kan få havnefogeder rundt om landet op i det rød-brune felt. Se blot disse 3 eksempler, som er kommet skibshunderedaktionen i hænde. Eet sted bliver man truet

med buksevand, et andet sted svigtede stavekontrollen nok, da det sidste ord skulle presses gennem printeren - meningen er god nok, men hvem mon afsenderen er...

Og sidst men ikke mindst kan skiltningen måske gøres så selvmodsigende, at hund og herre bliver så perplekse, at man slet intet gør - ellers kan det måske knibe med at finde meningen med skiltningen...



Ishøj Havn leverer vand uden stoffer

Slangerne i en lystbådehavn bruges også til drikkevand, og så kan det jo ikke nytte noget, at slangerne på broerne er ganske almindelige have-slanger, der indeholder hormonforstyrrende stoffer, som bliver frigivet ved solens varme og kan påvirke både mennesker og miljø.

Sådan tænkte Frederik

Staal, der er havnefoged i Ishøj Havn, da han stod over for at skulle forny havnens 2,5 km slanger. Ishøj har nu skiftet til dyrere slanger beregnet til fødevarerindustrien - UV-beskyttede og fri for hormonforstyrrende stoffer.

"Vi har en forpligtelse til at tænke på miljøet, og da vi alligevel skulle til at udskifte slangerne, var det oplagt at vælge en sundere løsning".

Nogle af Ishøjs 21 broer sluger hurtigt 150 meter, hvis der skal være vand-



slanger 3 steder. Havnen "købe stort" ind på vand-slangerne, men har alligevel brugt op mod 25.000 på miljø-projektet.

Til gengæld forsvinder der ikke længere så mange vandslanger fra standerne, som det var tilfældet før. Med påtrykt navn er ingen længere i tvivl om, hvem slangerne tilhører.

Ingen hormonforstyrrende stoffer fra vandslanger i Ishøj Havn - hverken i havnen eller i vandtanken



Kvalitets slanger siden 1952

Merlett har produceret kvalitets slanger siden 1952 og er i dag den førende producent og er størst på produktudvikling, både på standard produkter samt på kundetilpassede løsninger.

Vi har leveret 2,5 km vandslang til Ishøj Havn. Fødevarer godkendte, så vandtanken ikke indeholder talater eller blødgørende hormoner. Godt for sejlerens helbred og godt for vandmiljøet i havnen.

Vi producerer over 450.000 m slange pr. dag, fordelt på 2 fabrikker, begge beliggende nord for Milano. Desuden har vi et stort standard lager i Danmark, med levering fra dag til dag.



Merlett Danmark · Tlf 48 10 33 00 · www.merlett.dk
Slanger fra Snake City

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

Båden på land med master

Nye muligheder og udfordringer for både havnene og bådejerne

Af Anders Høegh Post, Snekkersten. Journalist og mangeårig bådejer

Det er ved at blive almindeligt, at både tages på land med masten til overvintring. Men er det forsvarligt? Tjah...

Det større vindfang i masten kan i hvert fald give problemer i en vinterstorm på 30 m/s.

I Middelhavets lystbådehavne, især i Grækenland, tages sejlbåde altid på land

med stående mast, i al fald siden 1970'erne. Og det kan sagtens blæse mere i Grækenland end i Danmark om vinteren.

Tidligere, da mange forsikringer ikke dækkede båd med mast på land, skete det, at en sejlbåd måtte op for at få repareret undervands-skroget. I frisk vind satte et forsigtigt værft eller en bådejer en lang line i spilerfaldet, som blev spændt langt ud i vindretningen til noget solidt. Dengang stod både ofte

på en beddingsvogn eller med fire løse træbukke. Det gav næppe problemer, men det var heller ikke i vinterstorme.

Hvorfor lade masten blive stående?

Bådejer kan mene, at det er lettere. Det er nemlig mandskabs- og tidskrævende at rigge mastens wirer, antenner og tilbehør af og placere udstyret i havnens masteskur og hjemme. Det er også



Bemærk linien, som spænder båden fast til stativet. Stativet er smalt fortil og fået ekstra forlængere.

besværligt at løfte masten op fra båden med havnens mastekran og køre eller bære den afriggede mast til havnens masteskur. Der skal masten jo lægges ind på en hylde mellem stabler af andre master.

Om foråret er den modsatte vej også tidskrævende. Masten skal bæres ud, og der skal monteres wirer og udstyr. Især høje master med to eller flere salinger har mange wirer, som hvert forår er krævende at trimme til perfekt sejlsad og kapsejlsad.

Men det var sagen set fra bådejerens side. Hvordan skal havnene forholde sig til fænomenet?

Havnens store ansvar

Havnens store ansvar

Havne, der sørger for bådernes vinterstativ og optagning om efteråret, påtager sig et stort ansvar, når både overvintrer på land med stående mast.

Det vigtige vinterstativ skal have størst mulig bredde, men også langskibs længde på de ben, som hviler på havnepladsen. Et for smalt stativ kan vælte ved en vinterstorm

ind fra siden. Og flere både kan blive væltet af den yderste og mest udsatte båd i en domino-effekt.

I efterår 2015 og vinter 2016 havde vi storme på op mod 30 m/s med rekord ca. 40 m/s i Kattegat. Ved 30-40 m/s er der ikke meget, der kan blive stående, heller ikke mennesker.

I Helsingør væltede nogle både med mast i de stativer, som havnen leverer. På Sletten Havn stod en Luffe 44 sejlbåd uden mast i et af havnens stativer. Men båden var en af de højeste med stort vindfang i fribordet. Efter en nat med 30 m/s var bådens stævn presset en halv meter ind over en lavere nabobåd.

Bådejere, der skal bruge havnens stativer, kan næppe selv vurdere, om stativerne er sikre nok. Bådejerne må stole på havnens vurdering og erfaring. Havnen har ansvaret.

Havnepladsens belægning

Selve havnepladsen skal også være stærk nok til at tåle trykket fra vinterstativer i storm. Et rigtigt anlæg underlag af grus og

sten under beton, asfalt eller "armeret" græs med små betonfliser kan normalt klare stativernes belastninger fra vind, samt evt. oversvømmelse.

Havnens beliggenhed kan spille en rolle, hvis den er udsat for alle vindretninger. Havne, der har høje skrænter, skov eller huse til én eller flere sider, vil være sikrest. Men der jo ingen garanti for, at en vinterstorm ikke rammer ind fra den mest ubeskyttede side, som vil være pålandsvind.

Bådejers mulighed for at tjekke

Skal båden på land med stående mast, kan mastetjek bedst gøres, mens båden endnu er i vandet.

Er båden først kommet på land med masten rejst, skal ejeren jo noget højere op. Man kan dog frygte, at de vigtige tjek risikerer at blive "glemt", hvis båden først er på land med masten på, og kontrollen er blevet desto mere besværlig.

Strengt taget bør bådejeren hvert år tjekke venternes fastgørelse. Og så

er det bestemt ikke let for bådejeren at løsne og tjekke vanter fra en bådsmandsstol eller en høj, høj lift.

Tjek forsikringen

Ønsker en bådejer at lade masten blive stående om vinteren med båden på land, skal det allerførst tjekkes, om forsikringen dækker. Det gjorde ikke alle forsikringer tidligere, men efterhånden er de begyndt at tillade mast på båden på land om vinteren.

Egå Marina: Problemfrit at tage både på land med master - men naboklager over hylende master

Egå Marina har ikke haft problemer med at tage både på land med master. Eneste ulempe har været, at de omkringliggende beboere har klaget over støjen, når vinden var stærk, og det fløjtede og hylede i masterne.

Sådan lyder det korte resumé fra Egå Marina, som i flere år har taget både på land med masterne på.

"Vi måtte jo kikke nærmere på lyd-klagerne, og en lille undersøgelse viste, at hyle-lydene kom fra de master, som havde rullesejl i masten. Når sejlet var taget af, opstod der en høj hyl fra masten. Det problem fik vi løst ved at lukke hulkelen med en pølse syet omkring rørisolering, der så var lige til at trække op i hulkelen", fortæller havnemester Lars Kock.

Desuden kræver Egå Marina af bådejerne, at alle fald er trukket væk fra masten, så de heller ikke kan larme i vinden. Stativerne i havnen får også monteret et ekstra sæt støtteben for både med mast gælder

et krav om, at kun havnens stativer må bruges.

Mandskabs-lift til 21,5 m

For at give sejlerne en sikker mulighed for at gå riggen efter, har havnen investeret i en mandskabslift, som kan gå hele 21,5 m i højden. Her er en række sikkerhedskrav, som skal opfyldes. Der skal være en mand på jorden, og han skal bære sikkerhedshjelm. Manden i kurven skal have sikkerhedsline på.

På den måde opfylder havnen alle krav fra Arbejdstilsynet, som også indskærper, at brugeren skal være over 18 år og være ædru.

"Havnen har investeret knap 5 millioner på stativer, ekstra ben og vogne. Så har vi til gengæld også fået fået en løsning, som havnens brugere er glade for og trykke ved. Før havde vi 4-5 ulykker med tabte master på kajen hvert år. Alle på grund af betjeningsfejl, forkert monteret

løftegrej og almindelig panik med råben og skrigen. De ulykker har Egå Marina heldigvis ikke flere af", fortæller havnemester Lars Kock, der gerne vil anbefale andre havne at gøre lige så.

Bogense klar til både med master

På Bogense Marina vil man fra efteråret 2016 også tilbyde bådejerne at få båden på land med master. Her griber havnefoged Thomas Fløjborg-Lading det lidt mere formelt an og sikrer sig ved bådejers underskrift, at alle betingelser er opfyldt. Bl.a. at båden er kaskoforsikret, at alle sejl, sprayhoods, bom mv. skal være afmonteret, og at kun havnens stativer bruges.

I Bogense er der allerede gode erfaringer under forårs-klargøring, hvor bådejerne tages på land kortvarigt med mast. Også i Bogense forventer man, at brugerne vil tage godt imod den nye mulighed. nb

DGE
MILJØ- OG INGENIØRFIRMA

PROFESSIONEL RÅDGIVNING TIL HAVNE

Ved uddybning og oprensning af havnebasiner er det nødvendigt at få overblik over bundsedimentets forureningsindhold for at kunne vurdere mulighederne og omkostningerne i forbindelse med genanvendelse og bortskaftelse af overskudssedimentet.

DGE Miljø- og Ingeniørfirma tilbyder havne rådgivning og bistand i forbindelse med:

- Undersøgelser af bundsediment i havne og sejltreder
- Risikovurderinger
- Myndighedsansøgninger
- Behandling og deponering
- Undersøgelse og genanvendelse af jord i havneområder

KONTAKT OS

7010 3400 | dge@dge.dk
www.dge.dk



Landsdækkende rådgivning

Vi rådgiver inden for miljø og byggeri i hele landet.








Dykning
Katodisk beskyttelse
Forstøbning og betonrep.
Bundsikring
Vedligehold af træbolværker
Inspektion/ videooptagelse
Reparation af bedding
Drift og vedligeholdelse
Undervandsvejsning og skæring
Rådgivning



NORDIC MARINE SERVICE A/S DENMARK

Nordic Marine Service er et dykkerfirma, som har mere end 20 år erfaring inden for entreprenordykning.

Vi har udført mange forskellige opgaver i både ind- og udland, enten som underentreprenør eller totalentreprenør.

I Nordic Marine Service har vi fokus på:
Sikkerhed - Kvalitet - Teamwork - Innovation - Fleksibilitet

Hovedkontor:
Nordic Marine Service A/S
Grønlandsvej 1
5700 Svendborg
Danmark
Tel. +45 62 22 30 85
Fax +45 62 80 07 39
mail@nmsdiving.dk

Afd. København:
Tel. +45 24 42 00 12
mail@nmsdiving.dk
www.nmsdiving.dk

Godkendt af:







Hobro Havn har fået nyt vartegn - en kæmpebølge i egetræ

Bølgen er centrum i et 16,5 mio. kr. dyrt Maritimt Kulturcenter

Af journalist Niels Brandt, niels@marinaguide.dk



Næsten 700 egetræs-planker, tilskåret diagonalt i varierende bredde, er vartegnet for Maritimt Kulturcenter i Hobro Havn. På vandsiden ses et flot mosaik-mønster, dannet ved at beklæde 'kæmpebølgen', som er en høj bygning mod vandsiden, med special-skåret egetræ fra det lokale firma SkovTrup.dk.



Udblik mod fjord og havn inde fra 'kæmpebølgen'.

I Hobro ligger et af Danmarks ældste fungerende træskibsværfter. Nu ligger der også et kulturcenter, udformet som en kæmpebølge, der understreger bygningens maritime indhold – et indhold, der fremover vil danne rammen for formidlingen af Danmarks maritime kulturarv.

I april slog Maritimt Kulturcenter dørene op – en ambitiøs kultursatsning,

som bl.a. Fonden RealDania har spytet solidt i kassen for at realisere.

Her skal et arbejdende værft fremover holde til, ligesom der vil være udstillinger om værftet, om de traditionelle træskibshåndværk og bedre faciliteter for de ansatte og brugerne.

Havnen åbnes op

Men det er ikke kun den bølgede bygning, der skal formidle kulturhistorien.

Det er også Hobros gamle havneområde, der før var et lukket og kommercielt industriområde.

Med projektet er havnen 'tryllet om' til et udflygtsdestination, hvor besøgende kan gå en tur på den 300 meter lange formidlingssti og komme tæt på Hobro Værfts beddingsanlæg og afløbsstabel. Måske er det endda muligt at få et glimt af en skibsbygger i fuld sving.

Det er E+N Arkitektur A/S, der har sat stregerne til den spændende arkitektur, som både rummer en formidlingsbygning, formidlingssti, en ny byggehal, mandskabsfaciliteter og skure.

Projektet er realiseret i partnerskab mellem Mariagerfjord Kommune og Realdania. Projektet har en samlet budgetramme

på 16,5 mio. kr. De mange penge er puljet sammen med støtte fra Realdania, LAG Himmerland, Fødevareministeriets Landdistriktsprogram, Det Obelske Familiefond, Region Nordjylland og Mariagerfjord Kommune.



Her arbejdes der stadig med træbåde med historisk snit. Fotos: Mariager Kommune.

Havnen og byen bindes sammen

Mariagerfjord Kommune er i disse år ved at skabe bedre sammenhæng mellem fjorden, midtbyen og havnen i Hobro. Det Maritime Kulturcenter skal være et udflygtsmål, der understøtter fjordens rolle som samlende kraft i kommunen.

Formidlingsbygningen, opført som en kæmpe-mæssig bølge, er lagt ud i fjorden langs Søndre Kaj i Hobro Havn.

Mariager Fjord både adskiller og samler kommunen. Fjorden har gennem historien været livsnerven i området og bevirket, at der i byen er opstået en betydelig industrihavn.

Hobro Værft er et af landets ældste endnu fungerende træskibsværfter, og værftsområdet fremstår i dag som en kommerciel arbejdsplads, og altså et lukket område.

Mariagerfjord Kommune er udvalgt som en af landets 8 kulturarvs-kommuner.

STOP PÆLEORMEN

med Holdbare Robinie Træpæle omviklet med ormefolie



SkovTrup.dk tilbyder:

Beskyttelse af træpæle mod pæleorm

I stedet for at smøre eller sømme pælene, pakker man dem ind i en kraftig, sort krympefolie: Ormedug.

Ormedug rulles rundt om pælene og krympes med varme fra en gasflamme eller varmepistol.

Den sorte overflade fremstår som blanktjære og lukker så pæleormen ikke kan tage næring fra det forbistrømmende vand.

Beskytter **bedre, billigere og nemmere** end traditionelle metoder!

Kontakt os nu for en samtale om netop dine behov.

SkovTrup

Pæle
18 - 30 års
levetid

Minimalt
behov for pleje

Miljørigtigt
træ fra EU
skovbrug

Træskibe i havnen er en rigtig god historie

Af Merete Ettrup, formand for Træskibs Sammenslutningen i Danmark



Det er lørdag formiddag i begyndelsen af april og der er træskibe på begge beddingerne i Holbæks Gamle Havn.

De nye moderne havne med boliger på kajen vil gerne have et flot gammelt træskib liggende til pynt.

Men træskibene er meget mere end en god udsigt. Træskibs Sammenslutningens (TS) skibe er også historiefortællinger og levende maritime miljøer, der trækker mange folk til, både til hverdag og fest.

Men det er også en aktivitet, der helt naturligt fylder, larmer, lugter og støver på havnen.

Beddingsopholdet er tegn på forår og ikke kun skibsejerne har fundet ned på havnen i den lune forårssol.

Mange gange afbrydes arbejdet på beddingen for at snakke med de forbi-passerende, der heldigvis gerne stiller spørgsmål og giver begejstrede tilkendegivelser om det arbejde, man er i færd med.

De gamle træskibe sætter altid historier i gang, og i Holbæk har kommunen i

de senere år valgt at satse på at bevare de maritime miljøer og give plads til træskibene og de gode historier. Historier, der ellers var endda meget tæt på at forsvinde, da værftet og erhvervshavnen lukkede ned i løbet af nullerne.

Holbæk - en typisk dansk kystby

Indtil for blot 15 år siden havde Holbæk sit eget kommercielt drevet skibsværft, beddinger, lagerhaller, stejlepladser, fiskerhuse og plads til omlastning og opbevaring af alverdens gods. Ikke fordi det så pænt ud, men fordi det var praktisk og nødvendigt for at holde trafikken i en driftig erhvervshavn i gang.

Alle disse funktioner ved vi godt allerede er, eller snart vil være, fortid for rigtig mange danske havne. Spørgsmålet er ikke om vi kan standse udviklingen. Spørgsmålet er, om havnene får tænkt sig godt nok om, inden de bygger kajen

om til et parcelhuskvarter. Det er nemlig ikke kun os træskibssejlere, der mister vores 'legepladser'. Også de nye beboere og havnebyens indbyggere oplever at byens og havnens identitet forsvinder sammen med skibene og de autentiske maritime miljøer.



Holbæks gamle industrihavn - stribevis af boliger og kontorhuse

En god og mindre god historie

Set fra træskibenes ræling er Holbæk både den gode og den mindre gode historie om en by, der skal finde en ny rolle til de tidligere erhvervshavne.

Ideerne hos især politikerne og alle de nye ikke-så-maritime aktører i de gamle erhvervshavne blomstrer, og ser vi ud over hele landets havnebyer, så er det rigtig mange steder en kamp for os 'gamle' havnebrugere at bevare pladsen i forandringsprocessen.

Den gamle trafikhavn i Holbæk er nu omdannet til boligkvarter og administrationsbygninger, med meget lidt plads til rekreativ brug af havnen og kajområderne. Mens den Gamle Havn med det nu nedlagte værft efter mange års kamp er blevet bevaret som et levende maritimt miljø med træskibshavn,

aktive foreningsdrevne beddinger og værftsfaciliteter til reparation af småbåde.

Den ene havn er nu omdannet til boligområde – den anden har bevaret pladsen til de maritime aktiviteter, der ikke længere var kommercielle interesser for at drive videre.

Det maritime overlevede

I dag er både politikerne og brugerne glade for, at det maritime miljø overlevede. I 2013 afholdt TS sit årlige pinsestævne i Holbæk, en event, der trak 35.000 gæster til byen for at opleve en havn fyldt med omkring 100 traditionelle brugsbåde. Til hverdag er den Gamle Havn blevet det oplagte mål for gåturen, eftermiddagskaffen eller frokostpausen for byens borgere; for der er altid nyt at opleve på havnen. Fripladsordnin-

gen for træskibene giver malerisk havnestemning og formidler byens og skibenes historie til byens gæster. Beddingerne skaber arbejdspladser til de lokale håndværkere og spisestederne nyder også godt af den levende havn.

Nedlæggelsen af de oprindelige havneaktiviteter er ikke kun en Holbæk-historie. Vi kan ikke klage over, at der har manglet nytænkende forslag til, hvordan de gamle havneområder kan bruges. Havnene er yndlingsstema for kreative planlæggere, udviklingsorienterede politikere, innovative projektmagere og nytænkende arkitekter. Havneområderne er i hele landet i forandring og får nye funktioner.

En aktiv havn lever 24/7

Mens en boligejer gerne vil have udsigt til vores smukke skibe og betragte livet på havnen, så kræver de også fred til søndagsbrunchen og ro i fritimerne.

Det er et dilemma, der giver konflikter i de nye havne, og som vi har set flere eksempler på har skabt problemer for TS-skibene i havnene. Klager over larm, lugt og grimme presninger har før skubbet TS-fartøjer og maritime traditionelle miljøer væk.

I Holbæk nærmer de to 2 nye slags brugergrupper af havnene sig hinanden, når en stor ledig plads mellem de to havne snart bliver bebygget med nye boliger og ferielejligheder.

Hvem vinder hævd på støj-niveauet?

Med 20-30 nye beboere lige ved siden af beddingerne bliver det spændende at se, hvem der vinder hævd på weekend-



Træskibssammenslutningens årlige pinsestævne - her fra Holbæk i 2013 - trækker op til 35.000 gæster til havnen

aktiviteternes støjniveau på skibene og opfattelsen af attraktive udsigter fra altanen.

Fastholde de maritime miljøer

Værdien af livet på en havn ses i politikernes iver efter at sælge retten til at tage del i fremtidens liv på havnen. Det ses i folks købelyst efter at blive en del af havnen. Og det ses i arkitekter og byplanlæggeres interesse i at medvirke i prestigeprojekter på de gamle havneområder.

De kommercielle interesser har mange steder trængt de ikke (længere) kommercielle miljøer ud og resultatet begynder flere steder at vise sig som en død havn med stribevis af boliger og administrationsbygninger, der lukker kl. 16.

Nykøbing Sjælland og Frederikssund – og Holbæks gamle trafikhavn - er

et par af eksemplerne på, hvor lidt maritim en havn faktisk kan blive.

Nye interesser rykker ind

De nye havnebrugeres forventninger til at bo og bruge de nye havne viser sig mange steder ikke at blive opfyldt af de pæne arkitekter tegnede havnemiljøer.

Selv om de første erfaringer med de nye havne langt fra har stoppet af-livningen af de maritime aktiviteter i kystbyerne, så er der heldigvis byer, der begynder at få øjnene op for gevinsten i at bevare i hvert fald dele af de oprindelige maritime miljøer og sikre plads til de gamle træskibe.

Boliger og cafeer skaber ikke i sig selv liv på havnen. Det er de daglige aktiviteter omkring skibene og pladsen til rekreative formål, der trækker kaffe-tørstige folk til.

Hvad er Træskibs-Sammenslutningen?

Træskibs Sammenslutningen er den danske landsorganisation for bevarelse af Danmarks sejlskibekultur.

Foreningen organiserer 440 skibe, samt mere end 1000 enkeltmedlemmer der ønsker at støtte op om at bevare Danmarks sejlskibekultur.

TS-fartøjerne har hjemhavn i omkring 120 havne landet rundt, og så kan TS glæde sig over at have en særlig aftale med mere end 80 havne i Danmark om, at TS-fartøjerne på deres tur rundt i de danske farvande kan ligge op til 3 døgn gratis.

Det er en ordning, der gør en stor forskel for TS-fartøjerne og som er medvirkende til at bevare stemmen sejlskibekulturens togtplan for mange af vores skibe.

TS-Frihavnene trækker de sejlskibehistoriske fartøjer til og bidrager med formidling af havnens maritime arrangementer. TS-Frihavne har mulighed for at byde ind på at afholde foreningens årlige pinsestævne.

Pinsestævnerne samler typisk mellem 60 og 100 skibe – en begivenhed som kan trække helt op til 35.000 købelystne gæster til havnen. I år går turen til jubilæumsbyen Nakskov i pinsen.

Der er god grund til at holde liv i havnens historie og skabe rum til, at Danmarks sejlskibekultur fortsat kan være til stede. Også selv om de fylder, sviner, larmer og støver – det er her de gode historier kommer frem.

Læs mere på ts-skib.dk

Betalingsautomater - nu og i fremtiden

Automatisering vinder frem på godt og ondt i havnene



En af de første vekselautomater. Foto: Beas

Af redaktør
Karin Meulengrath,
MarinaGuide

Den første automat på lystbådehavnene var en vekselautomat engang i 1970'erne, hvor alle havde kontanter, og automatens opgave var at veksle, så sejlerne kunne få et bad.

Omkring 2005 ændrede automaterne i havnene drastisk karakter. Nu kunne gæsterne betale havnepenge, og havnen kunne spare på lønningerne til en pengeopkræver.

Siden har automaterne bare fået flere opgaver - de kan måske også styre adgangen til havnens faciliteter som bad og toilet, åbne for strømforsyningen på en bro eller hæve bommen

til havnens slæbested.

Automaten kan også være koblet op på havnens administrations-system og bruges til at registrere ledige pladser. Så nærmer vi os direkte booking af ledige gæstpladser.

En stor investering

Prisen for en traditionel selvbetjeningsautomat starter ved 50.000 kr og skal automaten også kunne håndtere med kontant- og kortbetaling, tilbagebetaling af depositum mv. løber det ofte op i 200.000.

Dertil kommer den årlige drift til opdateringsservice, farvestrimmel, papirruller, rensekort og rens-

væske - en årlig udgift på ca. 20.000 kr. Udgår en

pengeseddel eller kommer der en ny, så skal automaten opdateres og der løber endnu en udgift på...

Naturligt nok har havnene måtte se sig om efter besparelser. De kan især hentes på lønninger - et af argumenterne for at anskaffe en automat har da også været muligheden for at reducere timeforbruget.

Men en automat skal passes, og oftest sker driftsstop i weekender, hvor der er flest besøg på havnene. Pengesedlerne vendes forklert, kort kan sættes forklert i, automaten løber tør for papir eller internetforbindelsen forsvinder...

Køen ved automaten vokser, og kunderne kan kun gøre en ting: Ringe til havnefogeden. Måske er

timeforbruget ikke faldet som meget, som havnen har budgetteret med. Derfor er det ikke mærkeligt, at der i disse dage tænkes i alternativer til selvbetjenings-automaterne.

Alternative løsninger

Mange softwareudviklere har i de senere år lagt sig i selen for at finde lettere og smartere løsninger. Brugere har vænnet sig til at bruge mobilen, som man bruger en computer. Så hvorfor ikke også betale for havnepengene og strøm på broen med smartphonen?

Nye app's og mobile løsninger banker på som afløser eller supplement til automaterne.

En af fordelene ved en selvbetjeningsautomat med et integreret administrations-system er online-

booking af gæstpladser. Ledige pladser kan registreres i systemet - hvis ellers pladsens ejer giver besked om, at han sejler.

Nogle af de nye app's på markedet har en service, hvor man kan melde sin plads ledig - og optaget, når man vender hjem igen. Så en helhedsløsning er allerede udviklet, som er klar til de havne, som har størrelse og behov og vilje til at kaste sig ud i fremtiden.

Vi kender det fra bestilling af alt fra flybilletter, hoteller og biografbilletter. Reservation og betaling i en arbejdsgang.

Udviklere på lur

Hvem får først hul på bylden og trænger gennem havnens mur af forbehold og frygt for nye administrative arbejdsbyrder?

Fra havnens synsvinkel står det hele og falder med den praktiske håndtering.



Bruger princippet i den traditionelle selvbetjeningsautomat. Køb et kort i automaten, hæld penge på til strøm på broen og anvend kortet til at åbne døren til bad og toilet. Denne fremgangsmåde udfordres i disse dag af alternative metoder, baseret på apps og mobil teknologi. Fotos: MarinaGuide

Og mange må også erkende, at behovet for online-booking måske ikke er så stort.

De store havne som f.eks. Faaborg, Ballen og Juelsminde har glæde af det, men i mange andre havne er der altid ledige pladser. Så det er ikke der, argumentet skal hentes for en integreret betalings-

og

selvbetjeningsløsning med administration af havnepladser.

Serviceforringelse og glemte betalinger

Med investeringen i automaterne og deraf følgende besparelser på mandskab, blev havnefogeden mindre synlig på havnen.

Kl. 16 går han hjem og kommer ikke igen før næste morgen. Det har i nogen havne betydet en serviceforringelse og deraf færre gæster i havnen.

Eller måske udeblev gæsterne slet ikke - det rygtes hurtigt blandt sejlerne, at en havn er ubemandet på bestemte tidspunkter.

Fortsættes næste side

Få overblik og spar tid

Selvbetjenings- og betalingsløsninger fra BEAS giver adgang til nem og effektiv online-administration i BeasPortalen. Fra PC, tablet eller mobil kan I således:

- Få overblik over omsætning, belægning m.v.
- Oprette og vedligeholde priser
- Sætte billetter og lokationer op
- Oprette og redigere konti på kunder
- Udskrive fakturaer direkte fra administrationsmodul.

NYHED!

Den nye opdaterede BeasPortal er i luften. Portalen gør det nu muligt at få overblik over medlemmer, bådpladser, kontrakter og hvem der ligger hvor i havnen. Afhængig heraf kan administrationen opkræve fx. pladsleje via BeasPortalen eller ved hurtig dataoverførsel til et eksternt økonomisystem.

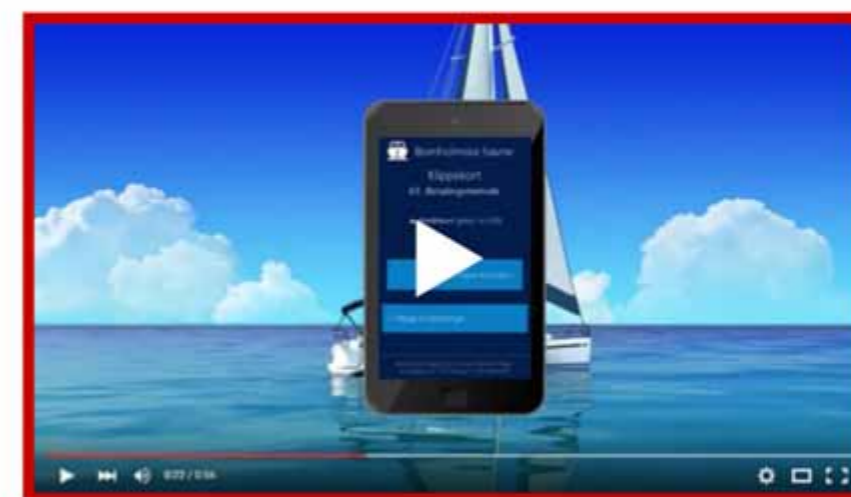
Se mere på www.beas.dk

BEAS
betalingsautomat
giver over 200 kunder
i Nordeuropa en lang
række fordele!
- Er I den næste havn?

BEAS
PAYMENT
SOLUTIONS

BEAS A/S
Brørupvænget 10
7650 Bøvlingbjerg
Denmark
T +45 9788 5222
post@beas.dk
www.beas.dk

Har du styr på din havn?



Med app'en Harbourkit+ er det nemt og billigt for alle lystbådehavne at modtage bookinger og betalinger for services på forhånd.

Se videoen på JF-data.com og kontakt os på info@jf-data.com eller **5695 2648** og få en gratis demonstration!



JF Data Service ApS, Håndværkervej 2, 3700 Rønne, 56 95 26 48, www.jf-data.com

Fortsat...

Så måske fik havnen stadig besøg - bare af sejlere, som ville slippe for havnpenge.

Havne uden fogeder

På minussiden kan også nævnes, at sejlerne kan møde en tom havn, hvor den eneste kontakt er, når dankortet går i sprækken på automaten. Især ty-

skerne vil gerne have den personlige kontakt med havnens folk, så de kan få en snak og svar på deres spørgsmål.

Udenlandske gæster i klemme

I Danmark er vi langt fremme med brug af smartphones og tablets. Der er generelt en god

mobil-dækning og de fleste havne har gratis wifi.

Men udenlandske gæster er her ladet i stikken. De har brug for at kunne betale med kontanter eller kort. Og så skal der en automat til, eller hvad?

MobilePay

Selv om en lille udgave af en betalingsautomat kan fås for et mindre beløb, har mange små havne valgt automaten fra.

En af dem er Humlebæk havn. Her har man indført MobilePay til betaling af havnpenge. Adgang til toilettet er let, for døren er altid åben. Bad betaler man 10 kr. for og med et selvhent af mønter på det

altid åbne havnekontor, er det en nem og lavpraktisk løsning. "Eneste ulempe er, at man er nødt til at være på havnen", siger havnefoged Per Petersen

Hvilken vej går udviklingen?

Vil Apps og mobile løsninger til smartphones afløse betalingsautomaterne? Kan ny teknologi komme til at styre betaling af havnpenge og forbrug af strøm og vand? Og samtidig give adgang til toiletter og løfte bommen til slæbestedet?

Hvordan med brugerne? Er de klar til ny teknologi og er der overhovedet et behov?

Hvad vej går udviklingen og hvad betyder det for havnene og for brugerne?

MarinaNews har spurgt nogle af producenterne af betalingsautomater, hvordan de ser fremtiden.

fra Humlebæk.

I 2015 fik Humlebæk ca. 1/3 af havnpenge ind via MobilePay - resten betalte kontant.

Har teknologien taget overhånd?

Det virker ofte som om, at de teknologiske fremskridt

ikke altid er velkomne. Hverken set fra sejlerens eller fra havnens side.

Det handler dybest set om behov, besparelser og brugervenlighed, men også om fordelene ved at være på forkant og med i den nye udvikling.

Beas

Beas er en af de førende producenter af betalingsautomater i Danmark. Karl Kristian Mikkelsen, indehaver af BEAS siger: "Det er vores indtryk at havnene efterspørger alle havne-funktioner i samme system. Dog hører vi ikke den store efterspørgsel på booking af gæstepadser".

Fremtiden udfordringer:

"En af barriererne til nye teknologiske landvindinger er havnens udenlandske gæster. F.eks. vil tyske gæster helst benytte kontanter som betalingsmiddel. Derfor kan det være vigtigt, at automaten også kan håndtere kontanter.

Bevæger man sig helt væk fra automaten, vil gæsterne ikke kunne åbne døre, komme i bad eller få strøm på båden. Derfor tror jeg, at App's og andre løsninger, som betjenes via mobiltelefonen, er en løsning der ligger lidt ude i fremtiden.

Man må huske på, at sejlerne er et modent publikum, som måske endnu ikke er parate til nye metoder og forandringer, men... det skal nok komme. "MobilePay og andre tilsvarende betalingsformer er en Dansk løsning, som efter min mening giver en stor udfordring for turistbranchen. En anden faktor er tryghed. For mange har det taget tid at blive fortrolige med betalingskortet. Nye metoder med App's vil måske "hægte" denne gruppe af.

"Og så må vi, som producent være parat når behovet og teknologien er der", udtaler Karl Kristian Mikkelsen fra BEAS A/S.

Compusoft

"Compusoft er en software virksomhed og vi har derfor haft en helt anden tilgang til hele havnes brugerbetjening", siger indehaver Thomas Traberg-Larsen, der selv er sejer. "Vi ser opgaven både fra havnens synsvinkel, men sandelig også fra brugernes. Som et eksempel, nævner Thomas Traberg-Larsen processen omkring strømforsyning til bådene.

"Som sejer er det et problem, at strømforsyningen er styret af et chipkort. Her er proceduren, at forbrugeren skal købe et kort i havnens automat, som derefter anvendes til at åbne for strømmen. Det første problem er, at man på forhånd skal bestemme sig for, hvor meget strøm, der er brug for. Bor man langt fra sin båd, og ikke kan checke strømforbruget, kan det give problemer, når der ikke er flere penge på kortet. Så går det ud over køleskabet og du står som sejer snart med et fladt batteri."

Derfor bør tilgangen helt anderledes. Thomas fortæller, at Compusoft i deres betjeningsautomater tager udgangspunkt i brugerne, som via deres mobiltelefon kan logge sig på og se strømforbruget, samt tanke mere strøm på standen.

"Derved kan jeg sidde hjemme i Odense og checke mit forbrug. Lidt lettere end at skulle køre til Bogense for at se, om der stadig er strøm på batteriet.

Dette er blot et eksempel på en alternativ løsning til havnene. Og med MobilePay på telefonen, kan vi også åbne for bommen til slæbestedet", siger Thomas Traberg-Larsen fra Compusoft. Virksomheden leverer også løsninger til online booking.



JF Data

Et af de nye systemer på markedet er Harbourkit+, som er udviklet af Bornholmske IT-firma JF. Harbourkit+ app'en er et enkelt salgs- og administrationsværktøj, hvor lystsejleren i god tid kan booke og betale for services og kajplads via deres computer eller smartphone. Når lystsejleren ankommer til havnen kan han indtaste sin kode på en fysisk stander, eller oplyse koden til havnefogeden, som nemt kan se, at der er betalt.

"Vi tror på, at det i fremtiden vil være softwareløsninger der kommer til at bære havnens styring af kajpladser, services og tal til Danmarks Statistik. Når lystbådehavnene ikke er bundet af hardware som er teknologisk 'låst', men i stedet kan bruge en simpel App, som virker på smartphone, så er det muligt for mange flere havne at være med." siger Carl Beck fra JF-data.com.

JF tilbyder alle havne en helt enkel prismodel hvor havnen får en ny hjemmeside med tilhørende online betaling og app til havnefogeden. Denne løsning er gratis at få sat op for havnen, og havnen afregner kun med JF herefter per overnattende lystsejler, samt betaler et abonnement til NETs. Afregningen med JF per overnatning er hhv. 12 kr., 9 kr. eller 7 kr. plus moms afhængig af, om havnen vælger at forudbetale for minimum 1000, 2500 eller 5000 overnatninger per år.

Hvis havnen ønsker at kombinere Harbourkit+ app'en med en fysisk stander eller dankortterminal med tilhørende labelprinter så er der en separat betaling for selve hardwaren.

TallyKey

"Det er ikke vores opfattelse, at betalingsautomaterne er på vej ud. Vi ser stadig en efterspørgsel, og fremtiden vil givetvis være en kombination af automater og mobile løsninger." Sådan siger Leif Odgaard, indehaver af TallyKey og uddyber videre:

Hos os produktudvikler vi på den eksisterende teknologi, primært på de trådløse elstandere. Her lancere i snart version 1, som giver brugerne adgang til at tænde / slukke for strømmen og aflæse sit forbrug via mobilen. Den mulighed får sejlerne på havne, som allerede har TallyKeys administration-system og trådløs kontakt til strømstanderne.

Udviklingen kommer herefter trinvis med booking af ledige pladser, betaling af havnpenge - også via sin smartphone.

Svært at forudsige udviklingen

Hans-Peter Nielsen fra TallyKey mener, at det er svært at forudsige udviklingen. For tallykey er det vigtigt, at lytte til efterspørgslen, når vi udvikler vores løsninger. Altså havnens behov i samhörighed med brugerne. "Vi har allerede sendt et signal om nye mobile løsninger til betaling af havnpenge og forbrugskontrol. Vi har lovet, at en gratis betalingsløsning er på vej. Og det vi siger, er det, vi gør.

Dog må vi sande, at det tager lidt mere tid, end først antaget at få den rigtige løsning på plads", siger Leif Odgaard fra TallyKey.

MobilePay - en national løsning

Danske Bank har haft succes med deres betalings-app MobilePay, som med sin brugervenlighed har vundet danskernes hjerter.

Dog har betalingsmetoden sin begrænsning, idet den ikke kan bruges af turister.

Kravet for at installere og bruge appen er nemlig, at brugeren har et dansk telefonnummer.

Så selv om Norge, Finland og Sverige er på vej til også at anvende MobilePay, virker betalingsformen kun indenfor det enkelte lands grænser.

Således vil en svensker med MobilePay ikke kunne betale i f.eks Danmark.

Men udviklingen går hurtigt, og før vi for set os om, er nye muligheder en virkelighed.



Tallykey har løsningen...

- Elegante forsynings søjler udført i aluminium med lang levetid
- Komplet softwareløsning til marina booking og administration
- Fjernstyring og fjernaflæsning af el- og vandmålere
- Kortsystem og til betaling og adgangskontrol

Vi udvikler og producerer selv vore produkter, og løsningerne bakkes op med betryggende service og garanti

tallykey[®]

Fabriksvej 14 · 7600 Struer
Tel. 97841277 · tallykey.dk



En bølge af forandring skyller hen over mange af de danske småhavne

Forandringen vinde blæser - også - hen over den østfynske perle Lundeberg

Af Bo Torstensen, direktør Lundeberg Havn ApS

Udgangspunktet i langt de fleste danske småhavne har været den traditionelle fiskerihavn, som desværre, i snart mange år, har været på tilbagegang.

Derefter fulgte en periode med en omstilling fra fiskeri- til fritidshavne, men omstillingen slutter ikke her. For som man kan se mange steder, er den nye kerneforretning - den 'traditionelle' lystsejls - også vigende. Der kommer i øjeblikket generelt færre overnattende gæstesejlere. Men det er ikke er fordi, der mangler folk på havnene. De efterspørger måske bare noget andet end det, havnene i de seneste år har været vant til at tilbyde.

I havnebassinet er det måske pladser til trollebåde, kajakudlejning eller



På Lundeberg Havn står dette flotte, fredede og historiske pakhuis, som der er store planer om at restaurere og bruge i den videre udvikling af havnen som hjemsted for events.



Lundeberg Havn - fokus på nye forretningsområder. Foto: MarinaGuide.dk

vandscootere, og landværts er det måske gode faciliteter til at traile både i vandet, oplevelses- eller shoppingmuligheder.

Den udvikling er vi meget opmærksomme på i Lundeberg

Vi betragter havnen - ikke bare som et stykke beskyttet vand med havnepladser + nogle dertil knyttede faciliteter, men som et sam-

let område for aktivitet, oplevelse, indkøb/shopping, overnatning, events osv. Vandet er måske nok det samlende og attraktive element, men ikke nødvendigvis det bærende eller udelukkende det, som bringer gæsten dertil.

Kunderne kan ankomme både landværts og søværts

Vi arbejder hårdt på at fremme forretningslivet på havnen. Lundeberg Havn ApS skal dog ikke selv drive forretning ved siden af havne-driften, men vi skal facilitere og gøre det attraktivt for andre at gøre det.

Mange af de landværts faciliteter - som før var støttefaciliteter som opmagasinering mv. - opgraderes og gøres tilgængelige eksempelvis restaurations-udstillings- udlejnings- og andre forretningsformål, ligesom vi indretter flere stude- og markedspladser.



Vikingelugepladsen for lokale og sejlerbørn

Tæt samarbejde med succesfuld skole

Vi arbejder tæt sammen med de succesfulde Oure-skoler på at få oprettet et ambitiøst sejlcenter i havnen, og i den anden ende af skalaen arbejder vi på at gennemføre et restaureringsprojekt for det gamle fredede pakhuis, så det for alvor kan indgå i havneudviklingen.

Temalegeplads til ungerne

Til børnefamilierne er der indrettet ny stor vikingelugeplads oven for den børnevenlige strand, og nye tiltag er hele tiden i støbeskeen med henblik på, at skabe nye lege- og oplevelsesmuligheder på havnen.

Bygger netværk af partnere

Vi er ved at opbygge et netværk af forretningspartnere, så vi kan tilbyde at facilitere events på havnen, lige fra partytelte til catering, matchracing eller skonnertsejls.

Hvis man har noget at tilbyde her - eller hvis man har idé til en anden forretningsmulighed på havnen - er man meget velkommen til at henvende sig.

Vi har f.eks. søgt om byggetilladelse til placering af grejskure mellem broer og glacis til fremme af livet og udtrykket på havnen. Og til aftenhyggen er der indrettet et nyt, stort og spektakulært grillområde midt i havnen på den runde ø.



Beddingen er et aktiv for havnen

Nye muligheder uden for sæsonen

Alle havnefolk ved, hvor svært det kan være at fastholde aktiviteten i de små havne uden for sejl-sæsonen. I Lundeberg har vi haft det samme problem, men situationen er på vej til at ændre sig.

I modsætning til de fleste andre steder, hvor ophalerbeddinger er blevet misligholdt og senere sløjfet, er

så sejlerne derefter kan fortsætte ferien i ro og mag. Her skal vi ikke længere rekvirere kran).

Laug driver bådebyggeri for vinterliggere

I Lundeberg har vi nu et laug, som driver bådebyggeriet, så der er maskineri og faciliteter til rådighed for dem, der vil ligge i Lundeberg og reparere/ restaurere deres skibe.

Derved har vi åbnet for et miljø af vinterliggere, som uden for sæsonen kan

vi gået den modsatte vej. Vi har f.eks. sørget for en miljø-løsning, så vand fra bundspuling kan opsamles og miljøbehandles. Vi har også fornyet beddingskinnerne og opgraderet beddings-vognene, så vi kan optage kølbåde. Vi har faktisk nu en opsætnings-kapacitet på 20 tons.

(Det betyder, at vi - også i sæsonen - hurtigt kan tage langt de fleste både op til udbedring af skader mv.,

ligge her til en billig penge og overvintre, mens de evt. vedligeholder bådene. Det er allerede en stor succes, og vi håber på, at det samfund af fartojer, som hvert efterår stævner sammen i Lundeberg for at overvintre, vil blive ved med at vokse.

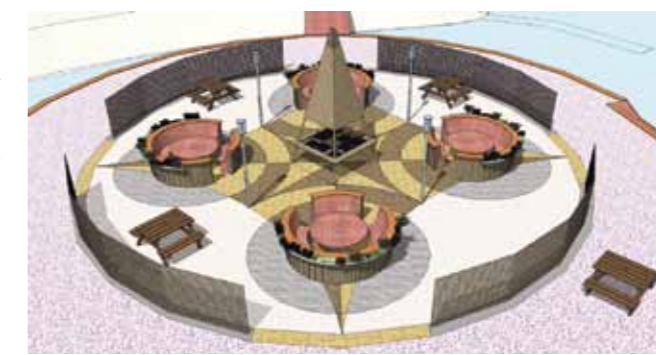
Vil nå kritisk masse for at drive vinterhavn

Vores ultimative ambition for Lundeberg Havn er, at vi kan bringe mængden af udbud og forretnings-

områder op på en 'kritisk masse', så der er kundeunderlag for at drive - i hvert fald en del af - serviceområderne størstedelen af året.

Delvist ejet og delvist lejet

Rammerne for vores handlemuligheder er, at vi selv - dvs. 250 anpartshavere, der primært består af byens gamle fiskerfamilier og lystbåde-ejere - ejer den nordlige del af havnen. Den sydlige del af havnen er fortsat ejet af Svendborg Kommune, som vi har indgået en forpagtnings-/driftsaftale med. Vi har fuld råderet over denne del af havnen, men skal dog afklare større tiltag og ombygninger med Svendborg kommune.



Grillhyggen på Lundeberg kan foregå i dette ambitiøse grillcenter.

LARS LAJ
MERE LEG FOR PENGENE

<p>MINIARENA 11635 - 12 x 7 m PRIS: 89.995.- TILBUDSPRIS: 62.995.-</p>	<p>KLATREPYRAMIDE 11346 PRIS: 61.795.- TILBUDSPRIS: 43.295.-</p>	<p>KLATREKIOSKEN NATUR 19148 PRIS: 42.230.- TILBUDSPRIS: 29.495.-</p>
<p>BOUNTY 11426 PRIS: 184.995.- TILBUDSPRIS: 129.495.-</p>	<p>TRIPLE GYNGE 11185 PRIS: 17.995.- TILBUDSPRIS: 12.595.-</p>	<p>HVAL 11259 PRIS: 4.223.- TILBUDSPRIS: 2.945.-</p>
<p>BÅDEN 11423 PRIS: 32.955.- TILBUDSPRIS: 23.095.-</p>	<p>MAST 10167 PRIS: 17.995.- TILBUDSPRIS: 12.995.-</p>	<p>PICNIC BÆNKEBORD 14144 PRIS: 5.145.- TILBUDSPRIS: 3.595.-</p>

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

Skoler skaber liv og liv skaber god havnestemning

Hou Lystbådehavn har hele 2 skoler, som betyder aktivitet i havnen året rundt

Af journalist
Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

”Det er et stort plus for lystbådehavnen, at vi har hele 2 skoler som faste brugere. På den gode måde er der aktivitet i vores havn næsten hver eneste dag. Prøv at tage ud til mangan en lystbådehavn på en ganske almindelig hverdag uden for sæsonen – ofte er der ikke et øje og der sker ikke en dyt. Sådan er det ikke, når man har 2 skoler knyttet til havnen – så er der aktivitet hver eneste dag.”

Havnefoged Palle B. Johansen i Hou Lystbådehavn ved Odder på den jyske Østkyst kan faktisk kun se positive sider af at være en ’skolehavn’ – oven i det at drive en ganske almindelig marina.

I den lille by Hou ligger både Egmont Højskolen, hvis speciale egentlig er kurser til handicappede, og Hou Maritime Efterskole, der som navnet antyder især henvender sig til unge, som elsker vand. Begge skoler er storforbrugere af lystbådehavnen.

”Det at have skolerne tilknyttet og drive en normal lystbådehavn går aldeles udmærket i spænd med hinanden – faktisk supergodt. Skolerne holder jo fri, når der er tryk på den almindelige drift med gæstesejlere og i weekenderne når de ’normale’ sejlere for alvor bruger deres både og havnen.”

Intet ekstra-arbejde

”Og det giver på ingen måde mig ekstra-arbejde



Egmondskolens mini 12'ere i Hou Lystbådehavn. Foto: MarinaGuide.dk



Havnefoged
Palle B. Johansen

at have skolerne som brugere. Faktisk er elever og lærere i høj grad med til at holde området pænt og ryddeligt. Så længe de forskellige brugergrupper viser respekt for hinanden, så er der ingen problemer i det her, og det er alle gode til.

Desuden er der mange fine oplevelser i dagligdagen. Egmont-skolen har jo både handicappede og



4 unge fra Hou Maritime Efterskole stikker til søs fra hjemhavnen. Foto: Efterskolen.

normale elever, og det er f.eks. en fornøjelse at se, hvordan de unge mennesker finder ud af det sammen, når de handicappede skal hjælpes ned i skolens mini-12'ere, som er indrettet, så også handicappede kan mestre at komme ud at sejle.”

Et andet positivt aspekt er, at Hou Lystbådehavn på her måde har en masse unge mennesker, der bli-

ver oplært i – og får smag for – alle fornøjelserne ved at sejle og have båd. På den måde er havnefogeden ret sikker på, at en ’skole-lystbådehavn’ som Hou er med til at skabe næste generation af sejlere, som skal tage over, når det nuværende ’grå guld’ i form af bådejere lægger op på grund af alder.

Unge og nybagte bådejere

Når Palle B. Johansen ser på belægningen i sin havn, så kan han også sagtens få øje på unge nybagte båd- og pladsejere, der for nylig har anskaffet sig deres første båd. I det hele taget er han en ganske tilfreds mand:

”I den gængse båd-størrelse 28-33 fod, så har vi simpelt hen venteliste for at komme ind i havnen, og når det gælder de helt små jolle-pladser, så er der altid enkelte ledige pladser, hvilket dog er helt normalt. Omkring de helt store pladser var det før krisen sådan, at folk ikke kunne få bådene store nok, men sådan er det jo bare ikke mere – så der har Hou stadig en udfordring”.

Nye brugere tiltrækkes

Mangfoldighed er godt, sådan er devisen i Hou.

”Vi gør alt, hvad vi kan at tiltrække nye brugere i lystbådehavnen – helt bevidst har vi også budt f.eks. kajak-roerne og dykkerklubben velkommen. Vi gør alt hvad vi kan for at skabe mere liv på havnen, hele tiden.

Liv skaber mere liv og liv skaber en god havn”, mener Palle B. Johansen, som har været havnefoged i Hou gennem 7 sæsoner.

Skolerne har 27 pladser

Hou Lystbådehavn råder over i alt 340 bådpladser. Hou Maritime Efterskole har 12 både i havnen og Egmont Højskolen har 15 både.

Mange vil mene at Anholt hører til blandt lystsejlernes ’must-see’

Totalt tryk på om sommeren mens øen ligger helt hen resten af året

Havneportræt Anholt Havn



Havnen er nærmest Anholts puls i sommermånederne, med flere hundrede lystbåde, en håndfuld fiskekuttere og færgen til Grenaa.

En helt særlig atmosfære hersker på den naturskønne ø midt i Kattegat. Stemningen får mange gæster til at vende tilbage, år efter år. På Anholt kan man også opleve noget af Danmarks mest enestående natur.

”Hos os kan man virkelig tale om sæson. Anholt ligger isoleret midt ude i Kattegat med godt 40 kilometer til såvel Jylland som Sverige. I sommermånederne en velbesøgt og populær feriedestination. Uden for sæson er det stort set kun de 150 lokale beboere og trofaste sommerhusgæster, der færdes på øen”, siger havnefoged Niels Henning Sonne Andersen.

På den stille tid kan han fint klare de daglige gøremål ene mand, men i sommermånederne vokser bemandingen på den lille

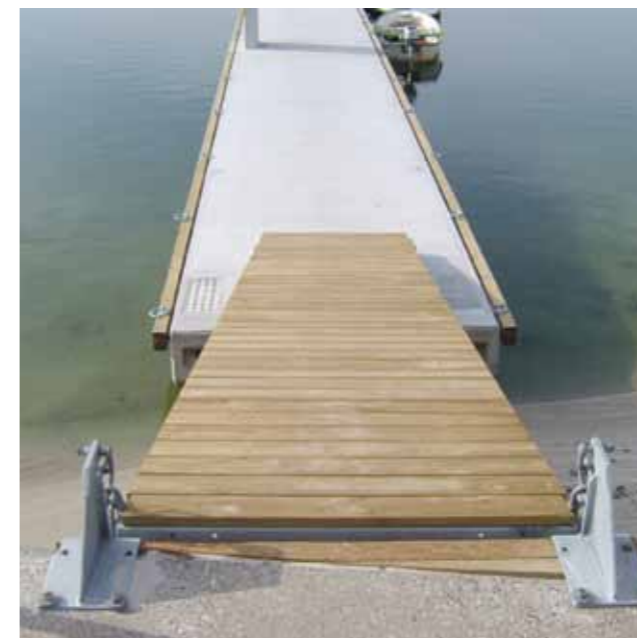
havn til det 4-dobbelte.

I højsæsonen har han tilknyttet 3 ekstra service medarbejdere - fuldtids-beskæftigede fra juni til august.

Nye flydebroer indviet i 2015

”Blandt vores trofaste gæster får vi stor ros for de forbedringer, vi har gennemført de seneste år.

Med respekt for Anholts



Nye flydebroer på Anholt Havn

særlige status som isoleret øsamfund og den store forskel på aktiviteter i sommer- og vinterhalvåret har vi løbende udbygget vores tilbud til havnens brugere.

Op til sæsonen 2015 udskiftede vi alle flydebroer, incl. alle vand- og elinstallationer. Igennem de senere år har havnen oplevet vækst i antal anløb, og med de nye flydebroer er der bedre plads til lystsejlerne i højsæsonen”, fortæller havnefogeden.

Der er pres på når havnen er fuld, og havnemandskabet skal servicere de mange gæster med alt fra praktiske spørgsmål, turistinformation og til at tænde op i vores populære store grill, når vejret tillader det.

Anholt havde plads til ca. 200 lystbåde. Med de nye flydebroer er antallet af bådpladser udvidet med 50.

Sikkerheden har særligt fokus

Med så mange mennesker i havn langt fra fastlandet har Anholt Havn haft et stort ønske om at højne sikkerheden og trygheden for lystsejlerne.

Op til sæsonen 2016 er der således installeret TRYK redningskranse og redningsstier på alle flydebroer.

På Anholt findes der nu også hele 3 hjertestartere. Den ene er monteret ved Sailor House, hvor den er tilgængelig for havnens gæster døgnet rundt.

8 kunstnere leverer flydende kunst til Vejle



På billedet ses en 6 meter høje oppustelige skulptur af en flygtning, skabt af det belgiske kunstnerpar Schellekens & Peleman. Foto: Dirk Kinot

Til august kommer kunsten helt bogstaveligt talt til at flyde på vandet i Vejle. Som et led i Trekantområdet Festuge 2016 arrangerer Vejle Kommune og VejleMuseerne udstillingen ’Floating Art’, der er en flydeskulptur-event, hvor kunstværkerne er skabt til at blive præsenteret til søs.

En kunstnerisk komité har ud af 36 indsendte bidrag udvalgt 8 værker, der vil kunne ses på vandet ude i Vejle Havn fra den 21. august og 10 dage frem. 7 danske værker og 1 fra Belgien kom gennem nåleøjet.

”Jeg glæder mig meget til at sesætte Floating Art. Blandt et stærkt felt har vi udvalgt 8 kritiske, poetiske, monumentale og også et næsten usynligt værk. Og så glæder jeg mig selvfølgelig også til at Kunstmu-seeet – helt konkret – rykker ned på havnen”, siger Marie Dufresne, som er kunsthistoriker og udstillingsinspektør hos Vejle-Museerne.

Publikum både til vands og lands kan glæde sig til et tæt pakket program med guidede ture og performances i hele perioden.

Broer - de mange løsninger

Men hvilke løsninger skal der vælges når materialer, holdbarhed og økonomi skal vurderes?

Af Joe Jensen, A1 Consult A/S

Oftentimes er havnene nødt til at holde omkostningerne lave. Men er den billigste løsning nu også den mest økonomiske?

Hvordan sikrer havnen sig en så billig bro som mulig, men samtidig lang levetid? Kan de to ting overhovedet kombineres?

En mulig minimering af omkostninger kan opnås ved at overveje, hvad man som havn reelt set gerne vil have.

Inden etablering af den nye bro, bør havnen således opstille forudsætninger for den fremtidige brug. Er der f.eks. behov for en bro med en bredde på 2,5 meter, eller er en bredde på 1,8 meter tilstrækkelig? Hvilken mængde af trafik forventes der?

Hvilket miljø etableres broen i? Er der problemer med is eller bølger? Er der erfaring med pæleorm og pælekrebs i havnen? Hvordan er de geotekniske forhold?

Det er vigtige spørgsmål at tage stilling til, hvis man påtænker at anvende f.eks. træpæle.



Bådebro med pæle i cloeziana, bjælker i azobé og dæk i fyrretræ

Træart	Varighed overfor råd og svamp	Varighed overfor marine skadedyr	Eksempler på anvendelsesområder	Etableringsomkostninger
Douglasgran	Moderat varig	Ikke varig	Pæle til broer mm.	Lav
Lærk, Sibirisk	Moderat varig	Ikke varig	Beklædning, brodæk mm.	Lav
Fyr	Moderat varig	Ikke varig	Pæle, bjælker, beklædning, brodæk mm.	Lav
Eg	Varig	Ikke varig	Beklædning, brodæk mm.	Middel
Basralocus	Meget varig	Varig	Pæle	Høj
Azobé	Meget varig	Moderat varig	Pæle, bjælker, beklædning mm.	Høj

Af ovenstående tabel fremgår et udsnit af forskellige træsorter, med en

simplificeret beskrivelse af deres holdbarheder overfor hhv. råd og svamp samt marine skadedyr.

En grundregel er, at tropiske træsorter ofte, men ikke altid, har større holdbarhed overfor især marine skadedyr end ikke-tropiske træsorter, men etableringsomkostningerne er desværre også højere.

I mange havne etableres broer med levetider på 15-20 år, hvorefter der skal etableres helt nye broer.

Vælges en uheldig træsort til f.eks. pælene, er der eksempler på, at pælene har været nedbrudt af pæleorm og pælekrebs i

løbet af 5-10 år. Dette er et klart eksempel på et ikke-rentabelt materialevalg.

Hvordan sikres en levetid på mere end 15-20 år?

Oftentimes etableres pælebårede bådebroer med træpæle, men broerne kan lige såvel etableres med pæle i stål eller beton.

Med disse materialer er det muligt at øge levetiden for pæle til f.eks. 50 år. Begge materialer er lette at fremskaffe, uden lange leveringstider, hvilket ofte opleves på tropiske træsorter.

Vælges de rigtige beton- eller stål pæle, vil etableringsomkostningerne i nogle situationer endda være lavere end ved anvendelse af træpæle. Herved opnås den for situationen mest rentabel løsning.

Hvis der ønskes træpæle, skal de være en tropisk træsort, der er egnet til anvendelse i Danmark.

Basralocus, greenheart eller cloeziana er eksempler på egnede træsorter, mens f.eks. visse sorter af massaranduba ikke tåler kombinationen af frost og havvand. Bjælker over vand er normalt ikke udsat for marine skadedyr, og

derfor er trykimprægneret fyr ofte valgt. En levetid på mere end 20 år kan dog ikke forventes.

Hvis pælene fortsat har levetid efter de 20 år, må bjælkerne udskiftes. I modsætning til udskiftning af dæksplanker, kan dette arbejde ikke foretages arbejdende fra broen, hvorfor der skal anvendes en mindre arbejdsflåde, hvilket er en yderligere omkostning.

Som alternativ til pælebårede træbroer, er det også muligt at anlægge flydebroer. Flydebroer har en række fordele ifm. bl.a. tidevand, hvor fribordet altid er konstant.

Flydebroer kan forankres ved kæder såvel som ved stål pæle. Valget afhænger af vanddybder samt geotekniske forhold, hvor store vanddybder og dårlige jordbundsforhold ofte medfører en kædeforankring.

Valg af brotype

Hvilken type bro der er den mest optimale afhænger meget af placeringen i Danmark. Vandet er væsentligt mere salt på Vestkysten end på Bornholm, og stål rustner hurtigere jo mere salt vandet er.

Udbredelsen af pæleorm er stort set begrænset til et område fra Østersøen og op til den sydlige Kattegat.

Andre faktorer der kan have væsentlig betydning på det mest optimale valg er omfanget af tidevand, jordbundsforholdene, udbredelsen af is i forbindelse med en isvinter samt om broen bygges i et beskyttet havnebassin, eller er direkte udsat for bølger og isflager.

Det er vigtigt, at disse forudsætninger vurderes grundigt af havnens rådgiver, så den mest optimale løsning sikres.



Flydebro forankret til kæder.



I Svendborg vil de udvikle seacampere

Seacamper.dk er navnet på et firma, som vil udvikle en helt ny form for turisme til søs: Udlejning af flydende campingvogne.

Udviklingskonsulent Kim Kølerfeldt har fået 525.000 kroner fra de lokale aktionsgrupper (LAG) i Svendborg og småøerne, så han har 525.000 kr. til at videre-udvikle konceptet.

Projektet med bådeudlejningsvirksomhed skal være hjemmehørende i den runde lystbådhavn i Svendborg, hvor man vil kunne leje fartøjerne, såkaldte camperboats. Prisen vil minde om at leje et luksussommerhus, og fartøjerne med 10 sovepladser tænkes at skulle bevæge sig tæt på land og kaste anker.

nb



Endnu ikke færdigetableret bro i Skovshoved Havn. Vinteren 2015-2016. Overvejelser omkring miljøet er her en vigtig faktor.



HAGS Danmark A/S

TLF: 20 28 09 03

info@hags.dk

www.hags.dk

Køge Havn præsterer rekordoverskud på 9,2 mio.



Køge Havn gjorde det rigtig godt i 2015 og satser stort. Foto: Køge Havn

2015 var et rekord-år for Køge Havn, der kunne glæde politikerne i Køge Byråd med et jubel-overskud på 9.167 mio. kr.

Det gode resultat skyldes fremgang i omsætningen på de fleste produktgrupper, men især håndteringen af skærver, RDF, anden biomasse og kran-ydelser

viste gode takter i 2015, oplyser direktør Thomas Elm Kampmann.

Bestyrelsesformand René Jespersen følger op: "Køge Havn er sammen med Skandinavisk Transport Center en af hoveddriverne i Transport- og logistik klyngen i Køge. Havnen skaber hele 1968

fuldtids arbejdspladser i Køge kommune. Men ambitionen er at skabe endnu mere vækst og flere arbejdspladser. Det sker, når første etape af en igangsat havneudvidelse på 400.000 m² kan tages i brug."

Køge Havn begyndte i 2015 også at anlægge en unit-terminal, bl.a. bereg-

net for håndtering af ro/ro- og containerskibe. Uniterminalen får ca. 225.000 m² havneareal til udlejning. Det er også besluttet at uddybe havnebassinet og sejlrenden til 9,5 meter. I dele af den nye erhvervshavn har Køge Havn endda søgt om tilladelse til at

skabe en vanddybde på 10 meter, så endnu større skibe kan betjenes.*nb*

Uddrag af regnskabsåret 2015
Samlet omsætning; 33,99 millioner kroner.

Samlet godsomsætning; 1.971 tons

VIDEN OG ERFARING

VANDBYGNING

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

Havneudvidelse, Skovshoved Havn



KVALITET TIL TIDEN > ARKIL.DK

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.



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.



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.



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.



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.

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

Strandby Fiskerihavn holder skindet på næsen som østkystens største fiskerihavn

Har oprettet lystbådehavn og solgt arealer fra til alment boligbyggeri

Af journalist
Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

”Engang så lystsejlerne og fiskerne lidt skævt til hinanden – i dag er den slags



Claus Hjørne Pedersen er en central figur i Strandby Havn



Fiskerihavnen i Strandby emmer af stemning, også ved nattetid.

gniderier ikke-eksisterende. Jeg oplever tværtimod stor respekt for, at for

fiskerne er det professionelle at bruge havnen, mens det for lystsejlerne

er fritid. Lystsejlerne er fantastisk gode til at bruge havne-faciliteterne, når fiskerne er på havet.

Jeg kan kun se det som et plus for begge parter, at Strandby har fået en lystbådehavn.”

Vurderingen kommer fra Claus Hjørne Pedersen, som er den helt centrale figur i de 2 havne i Strandby, der ligger lige nord for Frederikshavn med godt 30 km til Skagen.

Han har ganske mange kasketter at balancere med. Han er således både formand for Strandby Fiskeriforening, Strandby Fiskerihavn og Strandby

Lystbådehavn. Han er vokset op i en fiskerfamilie, ejer faktisk stadig en kutter, men opgav dog selv fiskeriet i 2009, fordi han blev arbejdende formand for fiskeriforeningen. En plads i bestyrelsen for Danmarks Fiskeriforening har han også.

Strandby er den største fiskerihavn på den jyske østkyst med 30 hjemmehørende fiskefartøjer, plus et mindre antal fartøjer, som ind i mellem lander deres fangst i havnen. Men heller ikke i Strandby er det nemme tider for fiskeriet.



Fiskeriauktionen - så handles der fisk i Østjyllands største fiskerihavn. Fotos: Strandby Havn.

Specialist i vandbygning



AARSLEFF

I mere end 40 år har Aarsleff udviklet kompetencer og udstyr til at bygge havneanlæg, færgeløjer, kystsikring, broer, stenmoler samt ramning af spuns. Vores faglige ekspertise gør os til en stærk samarbejdspartner inden for vandbygning og marinekonstruktion, hvor vi bidrager til at udvikle nye og alternative løsninger – især inden for havneopgaver.

www.aarsleff.com



Lystbådehavnen har fået solgt alle de store pladser i havnen.

Unge skipper på vej

”Vi må nok i år sige farvel til et par fiskefartøjer. Det gjorde vi også i fjor, men da balancerede det alligevel, fordi vi til gengæld fik 2 helt unge fiske-skipper ind med egen båd. Og i øjeblikket har vi faktisk 4 andre unge, der går på skipperskolen i Skagen.

Men vel er vi da under pres også i Strandby. Til gengæld er omsætningen i havnen stigende, og driften af fiskerihavnen hang i 2015 endelig sammen efter nogle svære år, hvor vi investerede massivt.”

Claus Hjørne Pedersen giver alt i alt sin fiskerihavn følgende skudsmål: En moderne havn med et komplet service-apparat til sit segment af fiskekuttere, dvs. 23-24 m og ned. Han glæder sig også over, at byen råder over 2 vodbinderier, 2 moderne motorværksteder og et aktivt værft, som har fået ny ejer og er i en rivende udvikling. Ydermere har Strandby et lystbådeværksted med mobilkran og en hal til vinteropbevaring.

Lystbådehavn kom til i 2009

Strandby Fiskerihavn er i den heldige situation, at foreningen ejer havneområdet. Indtil 2009 lå byens lystsejlere i et hjørne af fiskerihavnen, men da

antallet af fiskerbåde var dalende, opstod idéen om at lave en egentlig lystbådehavn.

”Idéen er født blandt lystsejlerne, og blandt græs-rødderne blev der faktisk lavet et rigtig stort stykke arbejde for at realisere projektet. Men det er da rigtigt, at det er fiskerihavnen, der står for driften, og at lystbådehavnen lejer sig ind i fiskerihavnen”.

Fiskerihavnen har ifølge vedtægterne flertal i lystbådehavnens bestyrelse, idet fiskerne har 3 pladser, mens lystbådeejerne kun har 2.

Strandby Lystbådehavn blev oprettet i 2009 som et anpartselskab og hører hjemme i fiskerihavnens ældste bassin, hvor spuns-væggene ikke stikker så dybt, at den kunne udbygges til at rumme de stadigt større fiskefartøjer.

Tog tid at sælge anparter

”Det er gået langsomt med at få solgt alle de 137 pladser i lystbådehavnen, men i dag er vi da så vidt, at vi er lykkedes med at sælge alle de store pladser, så vi kun har lidt ledige pladser til joller og små motorbåde. Alligevel giver lystbådehavnen et lille driftsunderskud”, forklarer Claus Hjørne Pedersen. Havnefoged Tommy Jørgensen og assistent Poul

Larsen har det daglige opsyn med begge de 2 havne i Strandby, hvor havnefogeheden desuden er driftsleder i fiskerihavnens isværk.

Lystbådehavnen får på linje med alle de andre marinaer i Frederikshavn Kommune et lille driftstilskud fra kommunen.

Godt aktivt miljø

”Jeg tror, at alle i dag synes, at de 2 havne er et plus for hinanden. Vi har et meget åbent miljø, hvor intet er spærret af. Jeg tror bestemt, at lystsejlerne og ikke mindst gæstesejlerne kan li’ stemningen, når hummerfiskerne kommer ind med fangst om morgenen, hvor de kan besøge auktionen og opleve hurtignakken. Også om aftenen er der aktivitet, når her landes industrifisk, og der har været meget, meget få gniderier undervejs mel-

lem de 2 brugergrupper”.

Sælger jord fra til boligbyggeri

Også i Strandby er der skudt boligbyggeri op tæt på havnen - efter samarbejde mellem fiskeriforeningen og boligforeningen Vesterport. I 2002 opkøbte boligforeningen havne-arealer – bl.a. af fi-

skerihavnen, og resultatet blev 50 almenyttige boliger, som ikke ligger mere end 50 m fra kajerne.

Heller ikke den udvikling er slut. Endnu et areal er i spil til mere alment boligbyggeri, og Claus Hjørne Pedersen håber projektet kan realiseres.

Vi er toppen på bunden

www.ea-dykkerservice.dk

kontakt@ea-dykkerservice.dk

Tlf. 86 24 18 24



E.A. Dykker Service ApS

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



Afslutningshætte med tovholder

Massiv, 30 mm gennemgående PEHD

Tovholder

PEHD-rør, godstykkelse 4-6 mm afh. af dimension



ERHVERVSHAVNE, LYSTBÅDEHAVNE, FÆRGELEJER OG KYSTSIKRING

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

Havne, Vandbygning og Fundering

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