

Marina News

Nyheder, reportager og artikler til lystbåde- og erhvervshavne • September 2017

Den kreative Havn i Lemvig

Efter en arkitektkonkurrence er man i Lemvig klar til det næste store skridt i transformationen af havnen. Erhvervshavnen skal smelte sammen med kreativ byudvikling - og på samme tid skal havnen klimasikres. Side 26.

Kystdirektoratet lempet kravene

Hele to gange i år har Kystdirektoratet gjort livet lidt nemmere for havnene. Først lempede man reglerne for småændringer, og dernæst åbnede man for 10-årige tilladelser til 'by-passing'. Side 2 og 3.

Gilleleje: Jobs på beddingen

Fem nye arbejdspladser på havnen. Det ventes at blive resultatet af et FLAG-projekt med tre nye beddingsvogne. Den første er bygget og taget i brug. Side 22.

Kong-snegle - en helt ny type fiskeri skaber jobs



Odden-fisker går nye veje . Store afsætningsmuligheder ude i Europa. Fotos: Steen Jørgensen.



I Odden Havn er en ellers pensioneret fisker og en restauratør gået sammen om at skabe et helt nyt fiskeri: Konk-snegle, som stort set ikke spises i Danmark. Til gengæld er de en stor delikatesse nede i Europa og der er store afsætnings-

Historisk kæmpetun landet i Odden. Foto: Vestsjællands Museum.

muligheder for flere konk.. Sneglere findes i alle danske farvande. Side 18-19.

Tun-eventyr forude

Den blå-finnede tun er tilbage i Kattegat og Skagerrak. For årtier siden var der gyldne dage i f.eks. Skagen og Odden. Side 20-21.

Nyborg: 100 mio. investeres

Det store trækplaster i århundredets investering kan blive et opvarmet havnebassin. Side 4.

Vand-plaskeri på kajen i Vejle

I Vejle Lystbådehavn er 2 havnefolk med hænderne skruet rigtigt på i fuld gnag med at omdanne 2 pontoner til et sted, hvor sejlernes børn elsker at plaske med vand. Og så koster det ikke spidsen af en jet-jager. Side 13.

Christian i gang med 'oldefars pumpe' i Vejle.



"vi bygger bro mellem drøm og virkelighed"

- Flydebroer
- Badebroer
- Gangbroer
- Rækværk
- Ramper
- 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

Omdrejningspunktet for havnene er og bliver mere aktivitet. Og helst noget, som i den sidste ende betyder salg eller udlejning af bådpladser, for det er og bliver basis for havnenes økonomi.

Her har klubberne en stor indflydelse på havnen, og de mange frivillige gør et kæmpe arbejde.

I dette nummer har vi fokus på sidstnævnte, som har vist sig at have kæmpe betydning for mange havne, heriblandt Tuborg og Middelfart havn. Sidstnævnte med den effekt, at næsten alle bådpladser er udsolgt.

Klimasikring og tale om vejret er endnu et tema, som er på alles læber. I dette nummer kan du følge næste trin i arbejdet på Lemvig Havn, som ventes at stå færdigt i løbet af næste år.

Der bruges i disse år rigtigt mange penge på udvikling og udbygning. Esbjerg er på vej med en splinter ny lystbådehavn, Nordborg på Als har et

projekt i støbeskeen, og Kalundborg vil også udvikle havneområdet. Bare for at nævne nogle.

Og idéerne på havnene er mange. Sejlerne er ikke længere ene om at sætte dagsordenen, selv om skibene er og bliver essensen af en havn.

Nye brugergrupper vil også være med i det våde element. Det vidner udviklingen af Nyborg Maria om. Her kommer et stort multibassin, opvarmet året rundt med overskudsvarme fra det nærliggende industriområde. Så kan der padles, dykkes, trænes og svømmes. Derved bliver havnen aktiv det meste af året.

Læs også artiklen om Legeskibet, som ud over at tilbyde aktiviteter til børn, også forsøger at få beslutningstagerne i tale. Det sker ved at invitere lokale kræfter på en sejltur, så de maritime områder kan beses fra vandet, mens man taler om byudvikling og havnens betydning. Det er også en måde at gøre det på.

God læselyst
Karin Meulengrath

Kolofon

Udgiver: MarinaGuide ApS
Karin Meulengrath
Brokhøjvej 3a
8400 Ebeltoft
karin@marinaguide.dk
Tlf 21 72 32 11
Oplag: 3.000
Tryk: Skive Folkeblad
ISSN: 2446-0745

Så kom prisen på Marina City i Kolding: 500 millioner

Nu er der omsider sat tal på, hvad det vil koste at gennemføre den ambitiøse plan om Marina City i Kolding: Sådan omkring en halv milliard!

Jyske Vestkysten skriver, at tallet dukker op i forbindelse med de forestående budgetforhandlinger i kommunen, fordi der lægges op til, at de enorme anlægsarbejder kan startes næste år.

145 mio. ventes solgt af byggeretter at indbringe, Kolding Lystbådehavn ventes at bidrage med 50 mio kr. ifm. flytningen af den nordlige lystbådehavn, der skal huses i en væsentligt større sydhavn.

Tilbage står ca. 380 mio., som Kolding Kommune er klar til at finansiere. *nb*

Nyborg dropper kulturprojekt

Efter 2 års undersøgelser har byrådet i Nyborg droppet planerne om at redde en af de gamle Storebæltsfærger ved at gøre den til et kulturprojekt på byens havn, skriver Fyens Stiftstidende.

Projektet strandede på, at der i byen opstod en heftig debat, bl.a. om hvor på havnen færgen skulle lægges i tørdok. Uden bred folkelig opbakning så ville det næppe være muligt at komme igennem med ansøgninger om fondsstøtte, hvilket var en betingelse for at løfte projektet økonomisk, vurderede byens museumsinspektør. *nb*

Kystdirektoratet gør livet lidt nemmere for lystbådehavnene

Skal ikke længere søge tilladelser til småændringer inden for molen

Når der fremover skal flyttes en pæl eller udskiftes en bro i en lystbådehavn, er det ikke længere nødvendigt med en tilladelse fra Kystdirektoratet, så længe det sker inden for havnens moler, oplyser direktoratet i en pressemeddelelse.

”Vi har kigget vores administrationspraksis efter i sømmene i et godt samarbejde med havnene. Det har resulteret i nogle forklaringer, som gør lystbådehavnens hverdag nemmere inden for rammerne af den gældende lovgivning. Vi arbejder konstant

på at gøre vores administration så smidig og enkel som muligt, og dette er et godt skridt i den rigtige retning”, siger afdelingschef Hans Erik Cutoi-Toft fra Kystdirektoratet.

Den nye fortolkning gælder de fleste anlæg inden for molerne i lystbådehavnene. Der skal dog fortsat ansøges om tilladelse til bl.a. flydende tankanlæg og større udvidelser.

De nye regler bliver skrevet ind i Administrationsgrundlaget for Søterritoriet hurtigst muligt. Reglerne kan læses i deres helhed her <http://soeterritoriet.kyst.dk/administrationsgrundlaget-for-soeterritoriet.html>

700-800 pæle skal rammes små 20 m ned i undergrunden på Fredericia Havn



Byudviklingen omkring Gl. Havn har været igang i flere år. Nu bygges der på Skibsværftsgrunden. Foto: MarinaGuide

Så skal der rammes pæle ned i Fredericia Havn!

700-800 stk – og de skal op til 20 m ned, for at man kan være sikker på, at de har grundigt fat i det bærende lerlag.

Projekthaverne er klar til at gå i gang med at fundere en hel ny bydel på den gamle skibsværftsgrund

ved Gl. Havn, skriver Vejle Amts Folkeblad. Firmaet A. Enggaard A/S er projektudvikler på Kalkanbyen, og entreprenørselskabet vil bygge hele 36.000 kvm til boliger og kontorer. De mange pæle leveres af ICK Handelsselskab i Århus. *nb*

10-årige bypass-tilladelser:

Havne kan nu få 10-årige tilladelser til at genanvende oprenset sand som kystfodring

Kystdirektoratet gør igen livet lidt nemmere for landets havne

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

De fleste danske havne oplever, at sejltrenden med jævne mellemrum sander til, hvilket giver problemer for skibstrafikken. Hver gang koster det penge at rense op. Det har også i årevis været forbundet med en del bureaukrati at få den nødvendige tilladelse til arbejdet.

Men midt på sommeren meldte Kystdirektoratet om en regelforenkligning, der vil gøre livet lidt nemmere havnefogeder og andet havnepersonale fremover. I et par år har havne allerede kunnet få en 2-årig tilladelse til såkaldt bypass, dvs. at genbruge oprenset sand til kystsikring tæt på havnen, men nu er Kystdirektoratet begyndt at give 10-årige tilladelser.

”Hvor havnene tidligere skulle sejle det oprensede sand ud i havet, blev det efter en lovændring for 2 år

siden muligt at få tilladelse til en såkaldt bypass, så havnene kan genanvende sandet direkte til kystbeskyttelse nær havnen. For eksempel hvis der er brug for at forstærke kysten på læsiden af havnemolerne.

Metoden har vist sig at være både effektiv og efterspurgt, så fremover er Kystdirektoratet klar til at give tilladelser for en 10-årig periode i stedet for 2 år” forklarer afdelingschef i Kystdirektoratet, Hans Erik Cutoi-Toft.

”Sand er mange steder en nødvendig ressource til kystbeskyttelse. Derfor giver det god mening at tænke tingene sammen, så vi undgår først at sejle oprenset sand fra havnene eller sejltrenden ud på havet, blot for bagefter at hente andet sand ind til kystbeskyttelse.”

Foreløbigt har 60 danske havne fået tilladelse til bypass.

I Greve er man godt tilfreds

Havnefoged Ole Wamberg fra Greve Marina er godt tilfreds med ordningen.



Greve Marina har netop som en af de første havne fået en ny 10-årig tilladelse til at foretage bypass med op til 4.000 kubikmeter sand årligt.

”Bypass er en ren win-win. Hvor vi før skulle sejle det oprensede sand 6 sømil ud i havet og lægge det der til ingen nytte, kan vi nu nøjes med at sejle 200 meter og lægge sandet ud som kompensation på læsiden af molen. Det er rigtig godt for vores kyst og for miljøet, siger havnefogeden.

Det er Miljøstyrelsen og Kystdirektoratet, der i samarbejde vurderer, om der kan gives tilladelse til

Her arbejdes med genanvendelse af indpumpede materialer ved anlæg af nye kajarealer på Flådestation Frederikshavn. Foto: Arkil A/S

oprensning og bypass. Det er altid en individuel vurdering, som bl.a. afhænger af, om det oprensede sand er rent.

Fakta om bypass:

Sandmængden ved bypass skal fordeles jævnt inden for givne koordinater, fastlagt af Kystdirektoratet.

De fartøjer, der udfører oprensning og bypass, skal være udstyret med elektronisk positionerings-udstyr, så positionen løbende registreres.

En gang årligt skal det foregående års bypass

(sandmængde) indberettes til Kystdirektoratet.

Regelsanering nr. 2

Det var faktisk 2. gang i sommeren 2017, at Kystdirektoratet meldte en afbureaukratisering ud. Direktoratet har også løsnet grebet, så diverse småændringer f.eks. i en lystbådehavn ikke længere kræver tilladelse – nu må en havn godt ramme en ny fortøjningspæl i bunden uden at søge myndighederne forinden.

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.



Nyborg i gang med 'århundredets investering' på langt over 100 mio. i marina

Det store trækplaster kan blive et opvarmet 55 m multi-bassin i lystbådehavnen

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Der bliver ikke sparet på ambitionerne i Nyborg Kommune, som er i gang med noget, der vist godt kan kaldes århundredets havne-investering i byens kommunale marina: Langt over 100 mio. vil der være spenderet, inden den nye masterplan for marinaområdet vil være fuldt realiseret.

Senest er kommunen inde i en spændende dialog med Lokale- og Anlægsfonden, der om alt går vel vil lægge 25% af de 30-35 mio. til projektets store - men helt nye - slagnummer: Et opvarmet svømmebad, der er 55 m langt og 35-40 m bredt.

Overskudsvarme fra en nærliggende lokal virksomhed ved navn Koppers skal sørge for, at temperaturen i bassinet vil trække alle mulige sportsgrene til - også uden for 'normal



Glimt fra Nyborg Marina. I baggrunden skorstenene fra Koppers, der skal levere overskuds-varme til multibassin-projektet.
Foto: Hasløv & Kjærsgaard.

åbningstid' for et søbad. Her er godt nyt for dykkere, svømmere, kajak-roere med flere.

Lykkes det at realisere multi-bassinet, så vil det være det første af sin art i Danmark.

"Vi er faktisk stadig lidt i brainstorm-fasen, men vi har haft nogle dialogmøder med Lokale- og Anlægsfonden. Ansøgningen er sendt af sted. Min forventning er klart, at de går ind i projektet, og så øn-

sker de naturligt nok også indflydelse på udformningen af den løsning, som vi ender op med, som skal være nyskabende", forklarer kommunens drifts- og havnechef Jens Kimer.

Han har yderligere i denne sæson kasketten som fungerende havnefoged, idet den tidligere havnefoged har måttet stoppe på grund af sygdom.

Tror på multi-bassin i 2019

Udviklingen omkring det opvarmede multibassin er så positiv, at Jens Kimer forventer, at de indledende arbejder midt i lystbådehavnen område kan begynde i 2018, og om alt går vel, kan herligheden indvies i 2019.

Det nyskabende ved anlægget er, at opvarmningen tilnærmelsesvis kan ske gratis. Lige syd for marinaen ligger den store internationale virksomhed

Koppers, som i dag leder opvarmet kølevand direkte ud i Storebælt. Ideen er i al sin enkelthed, at varmen fra kølevandet skal sørge for en behagelig temperatur i multibassinet.

Højvandsikring

Masterplanen for Nyborg Marina, der ejes og drives af Nyborg Kommune, består af en lang række elementer. Der er allerede realiseret 2 nye slæbesteder, en gæstebro og en ny bådekran. Snart skal der bygges bl.a. en ny sejlerstue og 5-6 nye klubbuse til marinaens mange bruger-klubber - og nybyggerierne skal højvandsikres.

"Der er bestemt noget historie i de gamle bygninger, men vi har allerede haft vand inde i bl.a. havnekontoret, og nu sikres alle de nye bygninger til kote 1,75 m over dagligt vand", siger havnechefen.

Marinaen har pt. ca 400

normale bådpladser og får yderligere ca. 50 i forbindelse med byggeriet af et helt nyt havne-afsnit ved DSB's arealer i en havnedel, som hedder Tømmergravnen. Her vil Pædagogernes Pensionsfond bygge 64 nye lejligheder. Omvendt har marinaen nok mistet 20 pladser i forbindelse med slæbestederne, og det vil også koste yderligere pladser at placere multibassinet lige midt i marinaen.

Havnepromenaden opgraderes

Der er flere ambitiøse elementer: Havnepromenaden renoveres med bl.a. ny belysning, og der er planlagt et kulturelt islæt i form af en skulpturhave. Selve lystbådehavnen opgraderes med nyeste teknik til måling af el- og vandforbrug, så sejlerne betaler præcis, hvad de bruger.

Budgettet skrider

Det kniber med at holde budgettet flere steder, fortæller Jens Kimer. F.eks. er havnen rendt ind i en større ekstraregning ifm. uddybning af havnen, hvor en ny mastekran er etableret. Budgettet forudsatte, at bundslammet kunne klappes på havet, men det er så forurenat, at det i stedet skal deponeres på land.

En ny dækmole på Nokken er også blevet dyrere end forventet, og derfor kan helhedsplanen ikke realiseres helt i det tempo, som kommunen og havnen havde drømt om.

Udvalgsformand: Del af kæmpesatning

Den politiske frontfigur for havneplanen er socialdemokraten Per Jespersen, formand i Teknik- og Miljøudvalget: "Nyborg Kommune har de sidste 6-8 år virkelig fået styr på økonomien, og i dag har vi efter salget (bl.a. nogle Dong-aktier) også penge til at foretage disse store investeringer. Det lyder voldsomt med over 100 mio. kr., men vi havde et stort efterslæb på marinaen, som var i ringe stand.

Desuden ser vi investeringen i sammenhæng med en endnu større satsning på omkring 330 mio. i genopbygningen af Nyborg Slot. Historisk har man altid kunnet sejle til Nyborg, også til det gamle kongeslot, og nu udvikler vi altså både havnen og slottet. På den måde binder vi by og havn bedre sammen.

Alle i byrådet kunne se mulighederne i at udvikle vores marina, kommunen har virkelig styr på finanserne, og engang imellem skal man altså investere, for at få noget ud af det".

Marina får nytte af naboskab med stor kemisk virksomhed

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Arkitektfirmaet Hasløv & Kjærsgaard har specialiseret sig i 'vandkantens muligheder og udfordringer', og firmaet står bag en række udviklingsplaner rundt om i landets havne. Det gælder også helhedsplanen for Nyborg Marina, som blev konfirmeret i Nyborg Byråd i 2016.

Planen rummer et 55 m langt multibassin, som bl.a. skal give mulighed for kajakpolo, dykning, svømning og træning, men først efter planens færdiggørelse opstod ideen om opvarmning via overskuds-varme fra den store kemiske virksomhed Koppers, som ligger ganske tæt på havnen.

Arkitekt Dan Hasløv fra Hasløv & Kjærsgaard fortæller: "I en stor gruppe af havne-interesserede borgere opstod ideen om at bruge restvarme fra Koppers, og nu er vi inde i en positiv dialog med firmaet om at realisere opvarmningen af multibassinet."

Vandet inde i Nyborg Marina har ikke badevandskvalitet, men det problem skal løses ved konstant at pumpe rent vand ind i multibassinet fra Nyborg Fjord. Desuden påpeger Dan Hasløv, at der er tale om 2 helt adskilte vandsystemer, idet kølevandet fra Koppers på ingen måde kommer ind i multibassinet. Varmen fra kølevandet skal derimod

'flyttes over' i multibassinet ved hjælp af en varmeveksler.

Nytte af paradoksalt naboskab

Koppers er i dag en del af et amerikansk ejet multinationalt selskab, der ligesom de tidligere ejere under navnene Tjærekom-pagniet og Tarco udelukkende arbejder med at destillere tjære. Mens de tidligere ejere i årtier lå i konstant strid med Nyborg by og især de tætboende naboer pga. stank og støj, så er det usædvanlige naboskab i dag nærmest helt gnidningsfrit. Koppers er i gang med en 100 mio. stor udvidelse, og synes nu også klar til at forsyne det nærliggende svømmebassin med overskudsvarme.

Havnemester Jens Kimer: "Ja, vel er det et usædvanligt naboskab. Koppers er nabo kun 50 m væk fra de nærmeste bådpladser, men det har udviklet sig

til et ganske upåklageligt forhold. Der er årelangt mellem problemerne, men i maj kunne jeg da godt have fundet et par utilfredse bådejere, som havde fået sod på deres både efter et 'bøvs' fra Koppers skorstenene. Men virksomheden påtog sig straks ansvaret og tilbød erstatning, hvis nogle både havde lidt skade".

Rest fra fjernvarme

Per Jespersen (A), fmd. Teknik- og Miljøudvalget i Nyborg Kommune er ovenud begejstret for ideen om det opvarmede multibassin.

"Det er et virkelig spændende projekt. Koppers meget varme kølevand indgår allerede i dag i fjernvarmeforsyningen til Nyborg, men de har et problem med noget andet kølevand, der har en temperatur på kun ca. 40 grader. I dag bruger virksomheden faktisk penge på at køle vandet ned, inden det

ryger retur til Storebælt - vi må jeg ikke 'skolde' fiskene."

Ekspert med i nyskabende projekt

Ekspert fra DTU (Danmarks Tekniske Universitet) er koblet på for at afklare de tekniske udfordringer i det nyskabende projekt. Udvalgsformanden gør også opmærksom på, at det endnu er uafklaret, hvorvidt projektet kan realiseres uden at staten vil afgifts-belægge spildvarmen, hvilket i sidste ende kan gøre ideen urentabel.

"Vi er ret overbeviste om, at Nyborg Kommune på deres marina er ved at skabe et eksempel til efterfølgelse, både hvad angår indpumpning af rent vand til et lukket bassin i en havn, hvor der ikke altid er badevandskvalitet, og til opvarmning via overskudsvarme", siger Dan Hasløv.



Sådan forestiller Nyborg Marina sig, at der vil blive liv og glade dage i det kommende multibassin. Illustration: Hasløv & Kjærsgaard.



HASLØV & KJÆRSGAARD

Arkitekter | Konsulenter
Planlæggere | Landskabsarkitekter
Marskensgade 7, 2100 København Ø, tlf: 33 14 29 07

Matchrace gør landkrabber helt høje ud på vandet



Glade sejlere krydser målstregen efter dagens sejlads. Fotos: Match Racing Denmark

Event-sejlads giver i stort tal ikke-sejlere en oplevelse på havet

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Match Racing Denmark (MRD) holder stadig stor-sejlet stramt 20 år efter starten: ”Vi er sat i verden for at fremme sejlsporten i lokalområdet – på det område er linjerne helt klare”, forklarer daglig leder Søren Tønder.

”De smukke tanker gælder stadig, selv om vi er vokset ud af lokalområdet. Det er en kendsgerning, at det er vores omkring 5.000 kunder fra erhvervslivet årligt, der gør det muligt at have en masse materiel, som ungdomssejlerne, sejlskolen og kapsejlerne i vores klubber kan nyde gavn af. Uden erhvervslivet kunne materiellet ikke finansieres”.

På samme tid må MRD vel siges at være ambassadør for ‘Sejler-Danmark’ i stor stil: 80% af kunderne har aldrig nogensinde været på en sejlbad, før de trækker i komplet sejlerdress og efter en kort introduktion prøver at sejle matchrace – og ifølge lederen, så elsker de det!

8 både i hovedkvarteret

I hovedkvarteret i Middelfart Marina har MRD 6 stk DS 37-ere liggende samt 2 March 28, i Vejle og Horsens ligger 2 både og Kolding har en enkelt. Dertil kommer 4 både, som flyttes rundt i landet afhængigt af, hvor efterspørgslen ligger - alt i alt en flåde på 17 skibe.

MRD har 5 fuldtidsansatte i Middelfart, og dertil omkring 100 instruktører over hele landet, som hyres ind på timebasis. ”Vores

instruktører er typisk mellem 20 og 30 år, erfarne sejlere som meget ofte er i gang med en karriere og en ‘kampagne’, der sigter mod deltagelse i OL, VM eller EM. For dem er det et fantastisk job, hvor de både kan danne netværk med de erhvervsfolk, som de har med på vandet og udvikle sig personligt ved klart og tydeligt at kommunikere med alle typer mennesker – lige fra den administrerende direktor til kassedamen”.

Eventsejlads i vækst

MRD er landets klart største udbyder af event-sejlads, og firmaet (et Aps) vokser hvert år. Søren Tønder var den første ansatte tilbage i 2006 men har undervejs haft en afstikker til det andet store firma i branchen, DK Sejlsport i Århus. I Øresundsområdet er Kongelig Dansk

Yachtklub og Skovshoved Sejlklub aktive på feltet.

Et typisk arrangement kan se sådan ud: Et firma booker til 30 personer – i 4, 6 eller 8 timer. MRD stiller både og alt udstyr til rådighed, så deltagerne skal bare møde op.

Efter 15 minutters instruktion, hvor rollerne ombord rides op, fordeles deltagerne med 5-6 personer per båd: 1 skal være styrmænd, en anden får storsejlet, mens de resterende 3-4 håndterer for-sejlet med spil-håndtaget. Instruktøren sejler båden ud af havnen, men snart slippes deltagerne løs i de første trænings-sejladser.

”Det er fantastisk at se, hvordan deltagerne efter kort tid bliver i stand til at sejle selv, og så har vi linet en kapsejladsbane op a la en OL-finale, hvor et race tager 20-25 minutter.

Oftentimes folk så i første omgang egen båd og har fokus på, hvordan naboen klarer sig. Men det går jo ikke – ligger egen båd stille, så får man i hvert fald ikke succes. I evalueringen før den næste sejlads får vi rettet fokus ind på egne både, og pludselig begynder deltagerne at drage paralleller til hverdagen i firmaet. Snart går der så strategi og taktik i de efterfølgende sejladser – måske skal man sejle taktisk mod nogle af de andre både for at vinde samlet”.

Gerne flere samarbejder

MRD vil rigtig gerne samarbejde med nye havne. ”Vi er åbne for nye samarbejder andre steder. Vi vil gerne være i en havn, hvor der er et godt samspil med sejlerne og foreningerne – det skaber synergi. Det er det, som de har så god forståelse for i Middelfart.

Når vi tiltrækker en masse erhvervsfolk, så kommer de ind med alle mulige sejlspørgsmål: Hvordan kommer vores børn ud at sejle? Hvordan kommer vi selv på sejlerskole?”

Med så mange kunder på vandet, kan det ikke undgå at give et ‘afkast’ til marinaen og klubberne,” forklarer Søren Tønder.

”Når vores kunder kommer ind på havnen igen, er de typisk helt høje oven på oplevelsen derude. De vil ha’ mere oven på en unik oplevelse – altså på vandet igen.

For os i sejlklubberne er det ikke noget problem at komme på vandet – vi ringer jo bare til nogen, vi kender, der har en båd. Men har man aldrig sejlet før, så er det altså ikke så nemt at komme på vandet igen”.

Åbner øjne for muligheder i havne

Hvad betyder jeres aktiviteter i de havne, hvor I kommer rundt?

”For det første trækker vi en masse ikke-sejlere ned på havnen, og på den måde får en masse mennesker øjnene op for de muligheder, som er i en havn – og på vandet. For det andet så får mange en fantastisk unik oplevelse – folk er jo helt oppe at ringe, når de går fra os.”



Søren Tønder, formand i Middelfart Sejlklub: Hele grundlaget for vores sejlerskole er MRD's både.

Middelfart har stor gavn af eventsejlads-pionerer

Match Racing Danmark udsprunget af Trekants-områdets sejlerklubber

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

En større sejlbad fungerer på mange måder ligesom et firma: Skipper og besætning skal blive enige om en plan, sætte et mål og så arbejde sammen om at eksekvere den. Ellers får firmaet ikke succes.

På samme tid enkelt og kompliceret – ja det lyder næsten som opskriften på teambuilding.

Det var nok de centrale ideer, da man i Middelfart Sejlklub for over 20 år siden søsatte Trekantens MarchRace Center, som i dag har udviklet sig til det kommercielle Match Racing Denmark (MRD). Firmaet er i dag Danmarks førende og største matchrace-udbyder. Centret blev oprindeligt etableret i et tæt samarbejde imellem sejlklubberne i Horsens, Vejle, Fredericia, Middelfart og Kolding for at styrke dansk sejlsport.

Hovedkvarteret er fortsat i Middelfart, hvor formanden for Middelfart Sejlklub ikke er det mindste i tvivl om, at matchrace-projektet har haft afgørende betydning for udviklingen i både Middelfart Sejlklub og Marina.

”Sejlads er jo mange ting – både tursejlad og sport. Matchracingen sætter fokus på det sportslige, og det giver et rigtig godt sejladsmiljø, at vi har en stribe matchrace-både, som kon-

stant sejler ud og ind af havnen for at lave kap-sejladser”, fortæller formand Søren Tønder.

I al ubeskedenhed beskriver han Middelfart Marina som et af de allerbedste steder i landet, når det gælder sejlsport, ligesom han ikke undlader at gøre opmærksom på, at Middelfart Marina er fyldt op til sidste bådplads.

”Vi har en stor og aktiv sejlerskole, og vi kan jo se, at vores uddannede sejlere ofte er nødt til at søge til andre havne som Bogense og Fredericia, når de ønsker at etablere sig med egen båd. Hvis der var plads i marinaen, så havde vi i dag haft langt flere både og medlemmer, end vi har i dag fortæller han.

Har gavn af materiel

I 2006 var det foreningsdrevne Trekantens MatchRace Center vokset ud af sit skind, og derfor blev det professionaliseret – dvs. det blev omdannet til et privat firma ved navn Match Racing Denmark, hvor der blev ansat folk til at drive den omsiggribende forretning. I dag er klubben dog stadig medejer i firmaet.

”Men vi er altså en forening, og vi skal ikke drive firma. Vi har selvfølgelig lidt indflydelse og er nok med til at sætte hjørnepælene, men firmaet betyder ikke noget for sejlklubbens økonomi”, forklarer formanden.

Til gengæld betyder MRD's hovedkvarter i marinaen alverden, når det



gælder klubbens sejlerskole. MRD har i dag 8 af firmaets både i Middelfart, og de er i høj grad basis for sejlerskolens succes.

”Det er nogle fantastiske både for en sejlerskole. Den er fantastisk sikker og samtidig en potent racer med gode sejl-egenskaber. Den har et stort ror, som man forholdsvis let kan lære at styre og bremse med. Hele vores sejlerskole er i dag lagt an på de både.”

Med til succes-historien hører også, at Trekantområdet med afsæt i matchrace-projektet er lykket med at trække en lang række internationale sejlsportstævner til lokalområdet. Forudsætningen her er naturligvis, at medlemmerne af Middelfart Sejlklub bidrager i stor stil med frivilligt arbejde.



Øh, hvordan får man lige sådan et sejl til at gøre gavn – tænker disse sejlere, som måske er på havet for første gang. Fotos: Match Racing Denmark

Fuld fart på sejlerskolen i Middelfart Sejlklub – i en af Match Racing Denmark's både. Fotos: Sejlklubben.



Renovering af Rungsted Havn



Zøllner 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
- Klappning



DMI er på vej med ultra lokale vejrudsigter

I løbet af efteråret øger DMI antallet af danske vejrlokationer fra 400 til over 10.000.

Snart kan badegæster, sejlere, landmænd, cyklister og andre meget vejrinteresserede søge ultralokale vejrprognoser frem. I løbet af efteråret øger DMI nemlig antallet af søgesteder herhjemme fra 400 til over 10.000.

Henning Gisselø fra Danmarks Meteorologiske Institut, siger: "Det er nærmest hver eneste beboede plet, vi har her i Danmark."

Nu kommer det

De ekstra målepunkter kommer i kølvandet på, at DMI er ved at lave et nyt webdesign. Det giver mulighed for at efterkomme ønskerne fra de mange, som ifølge DMI har efterspurgt en mere lokalt præget vejrudsigst, siger meteorologen.

De ultralokale vejrprognoser skal også hjælpe til at gøre vejrudsigten mere præcis.

En af dem, der har brug

for ultralokale prognoser, er landmand Arne Søndergaard fra Rødkærøbro.

– Det er da utrolig vigtigt for os. Vi kan bedre tilrettelægge vores arbejde, og hvornår vi skal gøre tingene, siger landmanden om udsigten til de lokale vejrudsigter. Det skriver DR.dk

I dag foretrækker mange landmænd og andre meget vejrinteresserede at bruge den norske vejrtiltjeneste, yr.no.

Men faktisk får DMI og Yr data fra samme sted, nemlig det fælles europæiske meteorologiske samarbejde, og de anvender samme beregningsmodeller. Men nu lægger DMI sig altså i selen for at præsentere det endnu bedre for brugerne.

Sejlere, fiskere og andre i den kategori er blandt dem, som er allermost flittige til at bruge vejrudsigten.

Og der er ingen tvivl om, at en bedre prognose vil blive godt modtaget af alle med hang til vand og vandsport. km

Annonce

Store flydepontoner som bølgebrydere



Pontonerne støbes på stedet og søsaettes med kran. Foto: MEC Marine

Pontoner fra firmaet "Ørsta Pontoner" www.orstabreakwater.eu har specialiseret sig i at levere og installere pontoner i længder op til 40 m og bredde op til 8 m med en vægt på 200 ton.

Disse pontoner er velegnede som bølgebrydere, da effekten af en bølgebryder primært er afhængig af pontonens højde, bredde og vægt.

Pontoner i denne størrelse skal støbes hos kunden. 2 pontoner hver med en længde på 35 m og bredde på 4,8 m er leveret og installeret hos Dong Energy i Esbjerg,

det. Pontonerne er støbt i Esbjerg og søsat med kran.

Der arbejdes ikke med faste støbeforme, hver ponton er tilpasset det aktuelle behov. Alle pontoner designes efter kundens ønsker og behov.

Firmaet leverer disse pontoner overalt i EU. Derudover er de for øjeblikket ved at støbe pontoner i Dubai. Pontoner er leveret både som almindelige broer, men især med funktion som bølgebrydere.

Firmaet repræsenteres i Scandinavien af mecmarine www.mecmarine.dk

Pontonen fungerer som anløbsbro for Dong Energy's forsyningsbåde til off shore sektoren.





MEC marine

Udstyr til havne • Tlf. 4063 8831 • kristian@lyngborg.dk • www.mecmarine.dk



Ponton, længde 35 m



El-stander



Travelift 140 ton



Bådtrailer 35 ton



LFS Ophug ApS

Vi ophugger alle former
for både og campingvogne

Hvis uheldet er der, er vi der!



Tilbud til alle danske havne

Vi vil gøre det så billigt som muligt for havnene at komme af med efterladte eller havarerede både. Og er uheldet ude og en båd står på bunden, så er vi der for at hjælpe. Uden at det kommer til at koste en bondegård.

Ved at stå sammen om problemet og løbende betale via et abonnement, vil det ikke koste havnens brugere ekstra at få hjælp.

Ophugnings-pakker til havne

Pakke 1

Fra 10 til 100 bådpladser
15.000 kr. pr. år

Pakke 2

Fra 101 til 400 bådpladser
25.000 kr. pr. år

Pakke 3

Fra 401 til 700 bådpladser
40.000 kr. pr. år.

Hvis en havn står med en båd uden ejer, så ring eller mail til os og så tager vi over. Om det er 1 eller 50 båd indfor ophug, klarer vi opgaven. Vi sælger også brugt både mod lille kommission på 10 % eller max 3.000,- af salget.

Gratis hvis båden ikke bliver solgt.

Vi tilbyder også afhentning af bådstativer, bådmotorer, påhængsmotorer, gamle master, sejl og meget andet. Gælder for Sjælland - Fyn - Øerne (indtil videre).

Ophugning af skrog

Vi hjælper gerne havnene med at få ophugget efterladte skrog til en lille pris.

Kun 1.500 kr + transport

For at kunne gøre det så billigt som muligt for jer, har transport-virksomheden brug for op til 4 uger til afhentning (transportpriser på www.lfsophug.dk).

Alle priser er eksklusiv moms. Forbehold for trykfejl.

LFSophug.dk

Slotsvej 3, 4871 Horbelev - Telefon 35 11 21 77

Jan Gram: 60 60 77 39 - Martin Vinther: 22 59 02 01

sos@lfsophug.dk - Jan@lfsophug.dk - martin@lfsophug.dk

LFS



20 havne fik besøg af 'Legeskibet' i 2017



Togtet vil skabe mere havne-liv og sikre rum til bevægelse i fremtidens havne

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

"Mange børn er i dag vant til bare at få en iPad udleveret, og så kan de ellers lege med den. Sådan synes vi ikke det skal være. Vi vil gerne skabe mere fællesskab mellem børnene og få gang i en masse god energi", forklarer legematros Mads Hyttel.

Han er til daglig lærerstuderende men var i sommeren 2017 for 2. gang på sommertogt med Legeskibet, som fra maj til september nåede rundt til 20 danske havne. Et besøg på 3-4 dage betyder dels, at de 4 legematros om bord

skaber liv og glade dage for børn og barnlige sjæle. Og dels så inviterer den gamle skonnert det lokale byråd og udvalgte centrale aktører i byen på en såkaldt 'visions-sejlads', hvor gæsterne får lejlighed til at se deres egen havn/by fra søsiden og få en snak om, hvordan de egentlig ønsker, at deres havn udvikler sig.

Projekt Legeskibet er 5-årigt, og hver sommer besøges ca. 20 danske havne. Projektkoordinator Mathilde Brandstrup håber til sidst at have skabt et netværk, hvor op mod 80 havne fra hele landet deltagere. Havnene får til gengæld part i et netværk, hvor de f.eks. kan sammenligne, hvordan tilsvarende havne med andre historiske udgangspunkter udvikler sig.

Bygger man så tæt på havnen, at altanerne ligger lige ud til havnebassinet, så er sådan en gammel skonnert måske ikke engang velkommen, fordi den kan støje og lugte lidt."

Havne med dragende effekt

"Der er noget med havne. De har nærmest en dragende effekt – kommer man til en havneby, så trækker rigtig mange ned til havnen. En bys havn er for os alle, og vi vil gerne være med til at skabe rum for fællesskaber på en havn. Vi har i hvert fald de seneste 2 år set en stærk trend i samfundet, hvor stadig flere gerne vil opholde sig ved og være i aktivitet på vandet – det kan både være VED, I, PÅ eller UNDER vandet", forklarer Mathilde Brandstrup.

"Der er i mange havnebyer store tomme arealer, og når de skal byudvikles, så mener vi, er det et vigtigt at indtænke plads og rum, der kan bruges til vandrelaterede bevægelsesaktiviteter. Vi ser mange steder, at man bygger både højt og tæt ved havnene, og så glemmer man måske, at der også skal være plads til smukke gamle skibe, som f.eks. Legeskibet.

Bygger man så tæt på havnen, at altanerne ligger lige ud til havnebassinet, så er sådan en gammel skonnert måske ikke engang velkommen, fordi den kan støje og lugte lidt."

Hun peger også på, at der jo er kulturhistorie i det her. Danmark er oprindelig skabt som en søfartsnation, og det skal vi ikke glemme i en tid, hvor det i høj grad går mod stadig mere selvorganiseret idræt. Derfor vil det i hendes øjne være en fejl i de lokale havne-planer ikke at skabe plads til, hvad projektet kalder 'revitalisering af de blå byrum'.

Lauritzen Fonden betaler

Legeskibs-projektet er sat i søen via en donation på ikke mindre end 16 mio. kr. fra Lauritzen Fonden. Den er gået i samarbejde med Gerlev Legepark/Gerlev Idrætshøjskole, som er udnævnt til ikke mindre end 'Europæisk Center for Leg og Legeudvikling'. Her har man altså forstand på og sat sig for at videreudvikle, hvad de kalder den 'særlige danske bevægelses- og legeskultur'.

Ydermere så følges projektet tæt af Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund (CISC) på Syddansk Universitet, som sørger for vidensopsamling og for dokumentationen af effekterne.

Billigt at få besøg

Selve det at få besøg af 'Legeskibet' er gratis - værtsbyen betaler dog udgifterne til evt. leje af kajplads, strøm og vand samt lokal håndtering af Legeskibets to 20-fods containere – normalt kan det klare for at beløb i størrelsesordenen 5.000 kr.

Skibets sidste sejlsæson er 2018, og havne/byer kommer i betragtning til at få besøg af projektet ved at sende en ansøgning.



Legeskibets projektkoordinator Mathilde Brandstrup



Legeskibet Lilla Dan

'Legeskibet' er i virkeligheden tre gamle skonnerter

Man kunne forledes til at tro at 'Legeskibet' er et fartøj, som er en sejlede legeplads – eller i hvert fald et skib, som sejler rundt med alskens legesager, der losses, når en havn anløbes. Men sådan forholder det sig ikke – faktisk er 'Legeskibet' mest et navn på hele projektet.

'Legeskibet' rykker under et besøg symbolsk ind i en havn med flot gammel skonnert, som gæsterne kan opleve ved selvsyn om bord, og desuden har skonnerten to vigtige funktioner mere. Den er hotelskib for legematrosene, og så giver den lokale nøglepersoner lejligheden til at se deres by fra vandsiden om bord på et historisk træskib, når skibet sejler den såkaldte 'visions-sejlads'.

Legeskibet optræder i skikkelse af tre forskellige fartøjer: Skonnerterne Mira, Halmø og Lilla Dan. Skibene er alle privatejede og har slået sig sammen i booking-fællesskabet 'De Forenede Sejlskibe', hvorfra de er chartret ud til projektet. De tre skonnerter skiftes til at være hotel- og visionskib på Legeskibets sommertogt. *nb*

Her har legematrosene sat gang i en sving-om-fagfat på havnen i Ebeltoft. Fotos: Niels Brandt

Alle børn elsker at lege med vand

I Vejle har de også gjort det muligt i lystbådehavnen

Tekst og fotos
journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Hvem kan ikke huske stjernestunder fra deres barndom, hvor man fik lov til at plaske med vand? Ja, det er tæt på være en kendsgerning, at alle børn elsker at lege med vand.

Det ved man også udmærket rundt om på landets marinaer, så spørgsmålet er snarere, hvordan laver man et sted i havnen, hvor børn kan have det sjovt med vand?

I Vejle Lystbådehavn har man et godt bud på, hvordan det kan gøres: Med opfindsomhed, frivillig arbejdskraft og et budget, der hidtil kun er rendt op i omkring 30.000 kr.

Resultatet er foreløbigt 2 lege-pontoner, hvor marinaens bestyrelsesformand Johnny Jensen og en kammerat fra Vejle Motorsportsklub, Per Nymark, først har udtænkt og siden – med hænderne skruet fornuftigt på – også realiseret et sted, hvor både hansen og 'byens børn' elsker at plaske.



Per Nymark (tv) og formand Johnny Jensen, der har udviklet og monteret de to pontoner til vandlege i Vejle Lystbådehavn.

MarinaNews var forbi en forblæst tirsdag formiddag i starten af juni, hvor 3-årige Christian og hans mor Tina Wammen Frylund boltrede sig på legepontonen. De var på dagen restaurations-gæster på marinaens restaurant 'Remouladen', hvor de fra vinduerne havde fået øje på vand-lege-mulighederne, som til stor fornøjelse snart blev indtaget.

Typisk billede

"Sådan går det tit", fortæller formand Johnny Jensen.

"Når børnene ikke gider være inde på restauranten længere, så vil de ned på pontonen, og snart efter er en stor del af familien

også dernede. Det er også blevet sådan, at bådpladserne på Bro 1 tættest på er blevet vældig efterspurgt, fordi forældre så fra deres båd kan sidde og holde øje med poderne, der leger med vand.

Ja, når solen rigtig skinner en varm sommerdag, så kan der nærmest ikke være flere børn på pontonerne. Og det er ikke kun sejleres børn – lige for du kom, var der en hel skoleklasse, som havde lavet en udflugt.

Og det er nu engang sådan, at hvor der er liv, bliver der også mere stemning. Og flere mennesker skaber endnu mere liv, hvilket lege-pontonerne i høj grad er med til at give her på stedet".



Når man er 3 år, kræver det lidt at håndtere en 'oldefars-pumpe'.

Med havnebyggeriet fulgte fire pontoner nede foran restauranten, hvoraf den største bruges til spisende gæster, der kan nyde maden udendørs. Men der var stadig tre ubrugte pontoner, og langsomt opstod ideen om at skabe det sted, hvor børnene i dag i stort tal leger med vand.

I 2015 placerede havnen så indledningsvis et lille bassin på en ponton, hvor der kunne udsættes krabber, rejer og måske også en fladfisk i ny og næ. Men dyrene kunne kun leve, hvis de fik frisk vand – og så måtte der en pumpe til.

I 2016 blev flere lege-påhits realiseret på en nabo-ponton. Der blev indkøbt nogle store træbaljer, som blev forsynet med nostalgiske vandpumper, så børnene selv kunne pumpe havvand op. På en platform er også et lille hejseværk, hvor børnene selv kan sænke en spand ned i havet og trække vand op – og sørme om der ikke kommer rejer med op...

Der er en vanddybde på tre meter på stedet.

Ingen grænser

"Det er lidt sådan, at nærmest kun fantasien sætter grænser. Det næste, vi laver, er nok nogle forbundne plexi-glas-rør, hvor vandet kan ledes fra rør til rør.

Vi kunne godt fra starten have købt nogle rasende dyre rustfri løsninger, men vi valgte at arbejde med træ, som vi også selv kan sætte op og reparere".

"Det er i øvrigt lidt vigtigt at understrege, at det, vi har, er et sted, hvor man kan lege med vand – og ikke en vand-legeplads, fordi man så render ind i alle mulige formalia med godkendelser og en masse andet bureaukrati."

Sikkerheden har havnen bl.a. taget hånd om ved at lave et skab ved lege-pontonerne, hvor der hænger gratis redningsveste til børnene. Og ser 'havnens folk' forældre, som glemmer at give børnene redningsveste på, så får de en venlig men bestemt opfordring til at rette ind.



first.

Havne- og klubforsikringer

First har siden 2014 forsikret havne, marinaer og klubber med de bedste All Risk-dækninger fra Lloyds i London. Vi tilbyder en samlet løsning, der giver et godt overblik og en god økonomi.

Hvad kan havne- og klubforsikringer dække?

- Bygningsforsikring
- Løseforsikring
- Ansvarsforsikring
- Kranforsikring
- Retshjælp
- Kaj- og moleanlæg
- Maskinkasko
- Løft- og opbevaringsansvar
- Driftabsforsikring
- Gods i transit
- Skibe med kasko og ansvar
- Passageransvar i henhold til Søloven
- Erhvervsansvar
- Forsikringsoverlap fjernes
- Forenklet forsikringsadministration

Enkel administration

First samler alle forsikringsdækninger i en samlet police, der giver et nemt og enkelt overblik over administrationen af klubbens forsikringer.

Beregn din pris på www.first.dk og kom i godt humør.

Du kan også ringe til os på 70 70 24 70 eller sende en mail til yacht@first.dk

first.

Coverholder af **LLOYDS**

www.first.dk | kontakt: 70 70 24 70 | hest@first.dk

- Campingvogn
- Rejseforsikring
- Indboforsikring
- Lystbådeforsikring
- Bilforsikring
- Dykker og familie
- Hesteforsikring
- Husforsikring
- Ulykkesforsikring
- Hundeforsikring
- Tosseforsikring
- Motorcykelforsikring

VI TILBYDER alle former for forsikringer til Havne/ Klubber/Foreninger og har alle produkter til private og erhverv. Konkurrence-dygtige forsikringer på markedsledende vilkår. **Se mere på first.dk**

Annonce

Nyt system sparer tid, penge og energi

Struer Havns første sommer med Tallyweb-systemet til afregning af strøm har været en succes på alle parametre

I april i år tog Holstebro-Struer Havn Tallyweb i brug – et system, der håndterer afregning af el, brusebad og andre ydelser for lystsejlere og besøgende autocampere. Og erfaringerne har været rigtig gode.

Orla og Helga Torp er nogle af de tilfredse brugere. De har de seneste ni år været fastligere i Struer Havn og bor på båden

hver sommer.

”Det er simpelthen fantastisk. Vi kobler bare stikket til, og så får vi en kode, så vi kan tænde og slukke strømmen via mobiltelefonen. Og vi kan også løbende følge med i forbruget,” siger Orla Torp og viser sin app på telefonen.

Skulle strømmen blive afbrudt, for eksempel hvis nogen snubler i en ledning eller piller ved standen, får Orla Torp en alarm på sin mobiltelefon, så han kan gribe ind, før maden i køleskabet tager skade.

Også havnefoged Søren Adersen er glad for, at

Orla Torper er glad for bruger-venligheden, når der skal strøm på båden.

Holstebro-Struer Havn fik det nye system, som har været i drift siden april.

”Elforsbruget var ved at stikke af for os, men det har ændret sig efter, at vi nu kan afregne efter forbrug. Opgørelsen efter det første kvartal viser, at forbruget er faldet hele 40 procent sammenlignet med året før,” fortæller han.

Søren Adersen ser den største forbedring på serviceniveauet for havnens gæster.

”Førhen skulle vi meget ofte ned for at tage mod gæster, men sejlere og især autocampere ankommer ikke altid inden klokken 16. Nu kan de selv betale gæsteleje, koble sig til strøm

og få adgang til bad via computer eller smartphone,” forklarer han.

Havnen i Struer har i sommer haft 600 autocamper-overnatninger.

Det gør det til et større forretningsområde end gæstesejlere, så den enkle selvbetjening har været en stor lettelse.

”Vi har holdt døgnåbent på telefonen hele sommeren, men der har ikke været mere end to-tre henvendelser om ugen fra nogen, der havde brug for

hjælp. Og det har vi klart over telefonen,” siger Søren Adersen, som også glæder sig over driftstabiliteten.

”Der findes andre systemer, men de er typisk baseret på trådløst internet. Det er for ustabil. Tallyweb kører på 433 Mhz, som man også bruger til skibsnavigation, så de små radiosendere i udstyret har en meget sikker forbindelse,” vurderer han.

Tallyweb er udviklet af Struer-virksomheden Tal-

lykey, som fik sit navn i 1996 efter, at direktør Leif Odgaard fik en træls oplevelse på en campingplads i Frankrig.

”Så står man der i brusebadet med sæbe over det hele og har pludselig ikke flere mønter. Det måtte da kunne lade sig gøre at finde et bedre system,” siger Leif Odgaard og smiler.

Det blev i første omgang til en nøglebrik, Tallykey, som gav navn til virksomheden. Senere er idéen videreudviklet til Tallyweb med web- og app-baserede løsninger, som håndterer alt fra betaling af ophold til køb af strøm og leje af bådskran på havnen.

”Vi håber også at Tallyweb kan vinde udbredelse hos kommunerne, som med fordel kan bruge systemet til studepladser og pladser til autocampere” siger Leif Odgaard.



Betjeningspanelet i elstanderen, hvor brugeren vælger udtag. Resten foregår via en app, hvor brugeren kan styre el-forbruget.



Staten kommer ikke Nakskov til undsætning ifm. højvandsikring

Selv om Nakskov er et af de 10 mest udsatte områder i landet, som vil være stærkt truet i forbindelse med ekstremt højvande, så agter staten ikke at bidrage til højvandsikring.

Regeringen har fremlagt sine initiativer på klimatilpasnings-området, og her er Nakskov forbigået, hvilket skuffer formanden for Lolland Kommunes klima- og miljøudvalg, Henrik Høegh (V). Det skriver Lolland-Falsters Folketidende.

Havnekajerne kan i dag klare en stigning på 180 cm, men klimaforandringer kræver en sikring til 250 cm, hvilket vil koste 100 mio. kr. til en højvandsport. *nb*



Nakskov havn og by er et af de mest 10 udsatte områder i landet., og burde sikres mod stormflod. Foto: Nakskov Havn

Ungdomsskole må holde sig på land efter SUP-redning

Den populære Stand Up Paddle, også kaldet SUP-sejlad, kan også være farlig.

Det afslørede en stor redningsaktion i starten af juni, hvor SUP'ere fra Egå Ungdoms-Højskole i stærk fralandsvind blev reddet i land af hele 2 helikoptere og flere både.

De unge mennesker bar våddragt men ingen havde redningsvest på, da de sejlede ud ved Skæring Strand nord for Aarhus.

Forløbet resulterede i, at Søfartsstyrelsen kom på inspektion og udstedte et forbud til skolen mod igen at tage på vandet med SUP'ere, før skolen har fået styr på sine sikkerheds-procedurer og fået

dem godkendt af Søfartsstyrelsen. Det skriver Minbaad.dk.

9 elever, en lærer og en instruktør var gået på vandet i stærk fralandsvind, og de kom snart i så store vanskeligheder, at et vidne fra land ringede 112.

Fra Aalborg sendte Forsvarets Operationscenter straks en helikopter og fremme i Aarhus Vagt fandt redningsmandskabet 11 SUP'ere i havsnød 500 ude i vandet, og så rekvirerede man endnu en helikopter fra Skrydstrup.

Flere skibe kom også de nøddestedte til undsætning, og alle blev reddet sikkert i land.

nb

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
- Nyhed: tallyweb online løsning til betaling og forbrugsafregning:**



Kundevenlig selvbetjening med PC, tablet eller smartphone



Adgang til elforbrug med kode...



... eller med ID-kort



Få en demonstration af tallyweb, og oplev hvor nemt betaling og forbrugsafregning kan håndteres!



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

Vandscootere:

Nogle havne udelukker - andre har ingen problemer

To unge amerikanere mistede i maj livet, da deres jolle blev påsejlet af en vandvids-sejler på en vandscooter i Københavns Havn. I kølvandet på den tragiske ulykke, har MarinaNews spurgt en række havnefogeder landet over, hvordan de tackler de lynhurtige småbåde.

Meldingerne er vidt forskellige. I Rørvig håndhæver havnens folk et forbud mod udsætning og så kan der ligefrem være trusler om øretæver i luften. I Hornbæk siger man nu også stop, mens man på Bornholm og flere andre steder nærmest ingen problemer har.

Her kommer en lille rundtur til seks forskellige havne:

Bornholm: Vandscootere volder ingen problemer

På Bornholm lægger havnekoordinator Jakob Jensen ud i den finurlige ende: ”Jamen, hos os følger vi loven! Staten har sat nogle regler, og dem følger vi på Bornholm!”

”Totalt set har vi vel ikke mere end 20 vandscootere rundt om hele øen, og dem har vi ingen nævneværdige problemer med. De skal følge de samme regler som speedbåde, og for dem alle gælder, at de skal sejle 300 m stille og roligt ud af havnene. Selvfølgelig kan det være lidt fristende at ’vise sig lidt frem’, men er der nogen, som træder ved siden af, så skal vi nok tage fat i dem!

Vores små havne frister nu nok ikke så meget til væddeløb som Københavns Havn, men når det er sagt, så ville vi da ikke have noget imod, hvis staten valgte at stramme reglerne for vandscootere op”

Havnefoged udfordret i Rørvig

”Det kræver sin mand - nogle gange skal vi have

hår på brystet.”

Sådan er vandscooter-situationen hos havnefoged Lars Kenneth Holm, der har ansvaret for de 3 havne i Odsherred: Nykøbing Sjælland, Odden og Rørvig. Problemet ligger i Rørvig, hvor der simpelt hen er forbud mod at sætte vandscootere i vandet på havnens slæbested.

Forbuddet bliver jævnligt udfordret af sommerhusgæster, som kommer kørende for at sætte deres hurtige maskiner i vandet.

”Der kan snart komme konflikter ud af forbuddet. Det er ikke lokale, som har vandscootere, men derimod gæster i de store sommerhusområder, vi har her. Ejerne kan godt være nogle ’karl-smart-typer’, og vi er da blevet lovet tæv, når vi håndhæver reglerne i Rørvig”.

Forbuddet i Rørvig skyldes dels, at der er et Natura 2000-beskyttelsesområde lige uden for havnen, og dels at der er 30 minutters færgesfart mellem Rørvig og Hundested.

”Vi havde før nogle meget uheldige episoder, hvor vandscootere chikanerede færrerne og bl.a. lagde sig op på deres hækbølger”,

fortæller havnefogeden.

Helt anderledes ser det ud i Odden og Nykøbing, hvor det er tilladt at sætte i fra slæbestederne. Her respekterer vandscooterne fart-reglerne ganske fornuftigt.

2-3 vandscooter-besøg dagligt i højsæsonen er der i højsæsonen i Odsherred-havnene.

Grenaa: Ingen problemer

Havnemester i Grenaa Marina Lars Weiss Hansen: ”Man kan måske diskutere, om det er godt eller skidt, men faktum er, at vi nærmest ingen vandscootere ser her. Vi har godt nok slæbesteder, de kunne bruge, men i løbet af en sæson ser jeg vel kun 1-2 stykker, som kommer og sætter en maskine i havet.

Vi har 2 fastliggere, der også har en vandscooter, men maskinerne er ikke noget, som skaber problemer her.

Sønderborg: Melder også vandscooter forbi

I Sønderborg melder en næsten nytiltrådt havnemester Poul Anker Jacob-

sen også ’vandscooter-forbi’.

”Vi har et naturbeskyttelsesområde lige uden for havnen, så reelt har vi ikke meget hav, som vandscooterne overhovedet kan sejle på. Desuden har vi i vores havnereglement et generelt forbud mod overhovedet at sætte vandscootere i havet”.

Så også i det sønderjyske er status: Ingen vandscooter-problemer.

Heller ikke fra tyske vandscooter-ejere oplever havnemesteren nogen efterspørgsel efter at kunne sætte vandscooter i havet på de kanter.

Hornbæk siger slut

I den private Hornbæk Havn nord for Helsingør har man derimod sagt slut. ”Vi er en privat havn, og vi har i juni besluttet, at nu skal det være slut. Vi har faktisk længe haft stående i vores reglement, at man ikke måtte sætte vandscootere i vandet her, men reelt har vi set gennem fingre med det. Efter ulykken i København er det dog slut, nu sætter vi skilte op og vil også håndhæve forbuddet, forklarer havnefoged Allan Vodder.”

Skiltningen vil henvise til det Natura 2000-beskyttelsesområde, som uden for havnen beskytter yngleområder for bl.a. marsvin og delfiner.

Allan Vodder gør op-

mærksom på en særlig problematik på de kanter:

”Vi har faktisk en del sven-skere på vandscooter, som tager turen over Øresund for måske at spise en is i Hornbæk Havn. De kommer sejlede herind, og dem kan vi jo ikke stoppe med et forbud mod at sætte vandscootere i fra vores slæbested. Svenskerne kender ikke nødvendigvis til Natura 2000-området og faktisk har Politiet stukket bøder ud på 5.000 kr. til et par af dem”.

Han vurderer, at Hornbæk tidligere havde 15-20 vandscootere, som jævnligt satte i fra havnen. De vil nu blive henvist til Helsingør og Nivå, hvor isætning er tilladt.

Helsingør: Ingen problemer

I Helsingør siger havnechef Jesper Schrøder, at man generelt ingen problemer har med vandscootere. Der er kun nogle få, som kommer og sætter deres vandscootere i havnen, og med nærmest kun en enkelt undtagelse respekterer sejlerne, at de skal forsejle med højst 3 knob de første 300-400 m ud fra kysten.

”Vi har ingen, som ræser rundt inde i havnen og ter sig tosset - ja der har måske været en enkelt hændelse, men det er ikke et problem her”.

nb



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 stenskråninger 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

Konk-snegle skaber jobs og omsætning i Odden



Pensioneret fisker hjælper restauratør i gang med nyskabende snegle-fiskeri

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

På en vellykket fiskedag hiver de 2 konk-fiskere et ton snegle op fra havbunden ud for Sjællands Odde, hvor de har hjemme. Det er ikke noget, de bliver millionærer af endnu, men de er i fuld gang med at lære arbejdet fra bunden af. Selv om det er hårdt slid, så har de mod på at fin-tune fiskeriet, der på sigt forhåbentlig kan blive et levebrød til i hvert fald den ene af dem.

Senior i foretaget er Steen Jørgensen, trawlfisker gennem 50 år og sådan lige omkring de 67 år. Han havde nyligt solgt sin kutter, men junior, restauratør Simon Bigas Møller, har lokket ham på havet igen. Og sammen har de 2 købt et nyt fortoøj og kastet sig ud i en helt ny fiske-disciplin: Fangst af konk-snegle.

Rikkeline af Odden bruges til konk-fiskeriet. Fotos: Steen Jørgensen.

Det er nok de færreste danskere, som ved, hvad en konk er. Men det er altså en rovsnegl (Buccinum undatum), op til 14 cm lang, som er ganske almindelig i alle danske farvande. Konksneglen spises nogle steder i Europa, f.eks. Belgien, som en delikatesse.

”Vi er i fuld gang med at lære. F.eks. fik vi jo at vide, at sneglene nærmest findes overalt, men det er bestemt ikke tilfældet. Vi startede i februar, og vi lærer hele tiden nyt om, hvordan havbunden skal være, for

at vi får mest muligt ud af anstrengelserne. På en vellykket dag, hvor vi får røgtet alle vore 480 fælder, kommer vi i havn med 800-1200 kg konk. Ved at optimere skal vi gerne op på 2,5-3 kg per tejn, som fælderne kaldes”, forklarer Steen Jørgensen.

at vi får mest muligt ud af anstrengelserne. På en vellykket dag, hvor vi får røgtet alle vore 480 fælder, kommer vi i havn med 800-1200 kg konk. Ved at optimere skal vi gerne op på 2,5-3 kg per tejn, som fælderne kaldes”, forklarer Steen Jørgensen.

Erfaring = lov til at fiske

Det er primært ’den unge mand’ (restauratøren), som er drivkraften i projektet, men han manglede erfaring.

”Dansk fiskeri er plaget af en abnorm mængde regler, og uden erfaring som fisker kunne Simon simpelt hen ikke få lov til at prøve konk-fiskeriet af. Derfor fik han lokket mig

Havnen: En ren win-win

Inde på land beskriver havnefoged Klaus Høholt konk-fiskeriet som et rent win-win-projekt. Ikke nok med at Odden Havn har fået en ekstra fiskekutter, den får også en helt ny spændende, lidt eksotisk, aktivitet. Klingende mønt i havne-kassen er der også, idet de 2 initiativrige snegle-fiskere jo helt på linje med de øvrige fiskere betaler losse-afgift.

Odden Havn huser pt. 10 erhvervsfiskere og 6 bi-erhvervsfiskere.

Havfrisk fisk resten af året

I turistsæsonen går restauratør Simon Bigas Møller fra borde som sneglefisker for at hellige sig driften af sin restaurant ’Sjællands Rev’, og sommeren over rigger Steen Jørgensen så båden om til fangst af bl.a. jomfru-hummer.

Han har de seneste år solgt noget af sin fangst direkte på kajen som ’havfrisk fisk’, hvor han via de sociale medier har en fast kundekreds, som han på sms informerer om, at nu er han på vej i havn og hvilke fisk, han har til salg.

med. Jeg synes til gengæld, at jeg gør noget helt rigtigt ved at øse af min erfaring og forhåbentlig på sigt ud-danne ’den unge mand’ til at etablere sig som fisker i Odden Havn. Og havnen får samtidig en ny aktivitet og en ekstra aktiv fisker ud af det her”, siger Steen Jørgensen.



Konkene fanges i disse fælder, kaldet tejn, hvori der lægges madding i form af forskellige slags fiskeaffald.

Aftager ser stort potentiale i konk-fiskeri

Store afsætningsmuligheder i Mellem- og Sydeuropa

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Når fiskerne lander konk på havnen i Odden, så står der en kølevogn hyret af SeaFood Supply til at tage dem videre til forarbejdning. Sneglene skal nemlig sydpå – der er stort set ingen i Danmark, som spiser dem.

”Men i Holland, Belgien, Frankrig og Spanien er der et stort marked for ferske snegle. Og taler vi om frossen konk, så er der store afsætningsmuligheder i Asien. Vi har i øjeblikket aftaler med en god håndfuld både, der fisker konk

til os, og vi tror fuldt og fast på det her projekt. Der er bestemt afsætning for flere snegle, så vi håber naturligvis, at flere fiskere vil give sig til at fange konk”, fortæller direktør Poul Pedersen fra SeaFood Supply i Grenaa.

At det overhovedet er kommet så vidt, beskriver han som resultatet af arbejdet i en mini-tænketank, hvor bl.a. Poul Pedersen har udviklet på ideer til at starte fangst af alternative arter, som der ikke er kvoter på.

”Fiskerne får stadig mindre kvoter, og specielt i Kattegat er begrænsningerne stadig mere snærende. Derfor har vi i 2 år arbejdet med det her projekt om u-kvoterede arter.

Også forskere fra Københavns Universitet, der ved en masse om snegle, har været med i projektet.”

Processen har været lang, men nu er der udarbejdet procedurer for egenkontrol og håndteringen på land. Det kræver en speciel tilladelse at fiske konk, og sneglene må udelukkende fanges i særlige fælder, kaldet tejn.

”Sneglene er nogle seje fyre, der er meget proteinerige. De bruges i aftagerlandene i talrige retter, typisk slices de virkelig tyndt, og så indgår de f.eks. i salater og wok-retter. Vi har tilladelse til at sælge til danske restauranter og har da også lavet nogle få prøve-leverancer til danske spisesteder. Men vi har



Sådan ser krabaterne ud. Konknen afhentes af SeaFood Supply. Afregningsprisen ligger pt. på 8 kr. kiloet. Foto: Fisker Steen Jørgensen.

ikke aftagere blandt restauranter i øjeblikket”, fortæller Poul Pedersen.

10 m i døgn

Sneglene er ikke hurtigløbere. Man regner med, at de kun flytter sig op til 10 m på havbunden i løbet af et døgn.

”Fiskerne lærer lynhurtigt, at hvis der ikke går konk i fælder ét sted, så

flytter de bare, indtil de har fundet et udbytterigt fangststed. Det er min fornemmelse, at det faktisk går ganske godt derude på havet med konk-fiskeriet efter at de første fiskere startede i sommeren 2016.

SeaFood Supply har endnu ikke tjent penge på det her, men det håber vi naturligvis, at vi kommer til”, siger Poul Pedersen.

Flådestation Frederikshavn
Ny anlæg af 700 lbm kaj
Renovering af 1600 lbm kaj

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

Havne drømmer om genoplivning af tun-eventyr i Kattegat/Skagerak

Den mytiske blåfinnede tun er tilbage i danske farvande efter 60 år

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

Større kan det næsten ikke være for danske (lyst)fiskere: Den blåfinnede tun er tilbage i danske farvande.

Det er ganske vist endnu forbudt at fiske den, men hvis antallet når op på tidligere tiders storhed, så er der virkelig grund til at drømme store tanker blandt både fiskere og havne – tilmed får sejlerne fornøjelsen af at se de enorme fisk springe ude på havet!

På havnen i Sjællands Odde findes der allerede i dag et lille tun-museum, som pludselig bliver mere aktuelt, end ildsjælen bag – havnefoged Klaus Høholt – måske nogensinde havde drømt om.

Stort var tunfiskeriet i sandhed dengang, da Skagen var hovedbyen for det danske tun-eventyr. I 1951 blev der landet omkring 1 mio. tun i byen!

2. august 1940 var rekord-dag: 1.000 tun på én dag. De blev stablet oven på hinanden på aktionshallens gulv!

Alle eventyr slutter jo. Først i 1960'erne var tunene væk fra Danmark. De første optrådte i fangststatistikkerne fra Esbjerg i 1935. Så godt 25 år stod eventyret på.

Store turismemuligheder

Så vidt vides blev den første 'lystfisker-tun' fanget med krog i Nova Scotia ud for Canadas Østkyst i 1914, efter at foregangsmand blandt lystfiskere havde udviklet fiskegrej, som var solidt nok til at tumle de gigantiske fisk.



Billedet her demonstrerer til fulde, hvor stort tun-eventyret var for fiskerne i Skagen. Auktionshallen blev totalt fyldt op med tun i et af de bedste år i 1940'erne eller 50'erne. Foto: Lokalsamlingen i Skagen.

Tun-museet har gravet frem, hvordan en københavnske jagtforretning først i 1900-tallet forsøgte at gøre Sjællands Odde til et internationalt sportsfiskerimekka for tun. Havnefoged Andersen i Nykøbing så også mulighederne og indrettede ligefrem et lille pensionat på havnen til storfisk-lystfiskerne.

Allerede på det tidspunkt rejste velhavende amerikanere rundt i verden efter steder, hvor de kunne fange kæmpeskildpadde som den blåfinnede tun.

Millioner i kæmpeskildpadder

I september 2016 fangede nogle lystfiskere ud for Skagen en 3 m lang tun, som nok vejede sine 400 kg! Det var første gang i årtier, at der blev fanget tun i Danmark, men der havde i længere tid været rygter blandt fiskerne om, at der faktisk var en pæn bestand i Skagerak/Kattegat. Fiskeriet fra Skagen blev sat ud igen, fordi Danmark ikke har nogen tun-kvoter, og en kvote skal der til, før der lovligt kan landes tun.

Blåfintet tun er på flere måder en rekordernes fisk. I 2011 blev der solgt en krabat på verdens største fiskemarked i Tokyo: 2,2 mio. kr. indbragte de 342 kg. Tun er en yndet ingrediens i sushi.

Sidst tunen blev landet

på disse kanter, blev hovedparten eksporteret til Italien – danskerne kunne dengang ikke li' smagen, men meget er jo sket med vores kulinariske præferencer på de næsten 60 år, som er gået siden da...

Men man forsøgte skam også sidste gang. På Skagen åbnede i 1929 en fiskekonserves-fabrik, der skulle forarbejde de mange tons værdifuldt kød, og på Odden Havn åbnede samme år et rogeri til tunene.



Kæmpetun fra de gyldne dage på Sjællands Odde. Foto: Vestsjællands Museum



På dette billede fra Odden Havn håndterer lokale fiskere friskfanget tun. Foto: Vestsjællands Museum.

Biolog på Kattegatcentret:

Det er så god en nyhed, at man næsten ikke tror egne ører og øjne



Lad os endelig ikke gentage fordums dumhed og fiske dem væk igen

Af journalist Niels Brandt
niels@marinaguide.dk

På Kattegatcentret i Grenaa er der sand jubel i biolog og kurator Rune Kristiansens stemme: "Den blåfinnede tuns tilbagevenden er den bedste nyhed, som jeg har hørt længe. Det var næsten svært at tro egne ører og øjne, efterhånden som dens tilstedeværelse i de indre danske farvande blev dokumenteret".

I sidste ende er der nok ikke nogen, som kender den fulde forklaring på, hvorfor tunen er tilbage, men biologen ser det som en succeshistorie.

"Det er resultatet af mange års arbejde med kvoter på sild og makrel, som nu er i fremgang - og tunen lever jo stort set af netop de fisk. Når silde- og makrelstimerne vender tilbage, så kommer tunen med, på jagt efter nye jagt-

marker. Og vi ved, at også tun-bestandene på verdensplan også er i fremgang", forklarer biologen.

"Vi har nu på andet år fået sikre indikationer på genkomsten i indre danske farvande, men tunen er jo fredet, og vi skal have sikker viden om, at den er her fast og at der er et overhead, som der kan fiskes af, før vi begynder fangsten. Vi skal for alt i verden ikke gøre den fejl, som vi gjorde i 60'erne, hvor vi gjorde i 60'erne, hvor vi nok fiskede bestanden af blåfintet tun væk herfra."

Kattegatcentret har ikke i sine akvarier blåfintet tun, men biologen drømmer bestemt om at få det: "Vi vil meget gerne præsentere de fisk, som lever i danske farvande, men nu skal vi lige over den hurdle, at den er fredet og at vi ikke må tage den ind. Dog har vi jo faktisk ikke kapacitet til at huse de allerstørste tun selv i vores største tanke, men så må vi jo til sin tid sende dem videre til andre steder", siger Rune Kristiansen.

Tun på auktion

Op til 620 kr. pr. kilo

For første gang siden 1985 blev der i starten af august handlet tun på fiskeauktionen i Skagen. En svensk kutter har landet en 130 kgs krabat, der blev solgt for 31.000 kr., hvilket svarer til 240 kr. per kilo, skriver Nordjyske.

Men det var faktisk billigt sluppet.

En uges tidligere blev der landet en tun i Hanstholm. Her var tale om en fisk på 200 kg, som gik for hele 620 kr. kiloet – svarende til en salgspris på 124.000 kr,

nb

Er sandfodring nok på Anholt?

Stadig ingen penge til kystsikring

Urd efterlod øens hovedvej i et virvar af afrevne asfaltstykker og strand-sand. Hovedvejen som forbinder havnen med resten af øen, er idag en grusvej, kun beskyttet med sandfodring.

Havet gnaver fortsat af kysten, og campingpladsen er reduceret med 30%. Beboerne på øen frygter, at havet kan finde et bagindløb til øens havn. Dermed er Anholts livsnerve færgen til fastlandet truet,



Anholt er uden ordentlig kystsikring truet af fremtidige storme

hvis havnen oversvømmes og ødelægges indefra.

Øen må nøjes med sandfodring, og det er langtfra en permanent løsning.



Dykning

Katodisk beskyttelse

Undervandsvejsning og skæring

Reparation af bedding

Forstøbning og betonrep.

Bundsikring

Vedligehold af træbølværker

Inspektion/ videooptagelse

Drift og vedligeholdelse

Rådgivning

Nordic Marine Service er et dykkerfirma, som har mere end 25 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
mail@nmsdiving.dk

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

Godkendt af:



NORDIC MARINE SERVICE A/S DENMARK

Gilleleje Havn har fået fonds midler til 3 nye beddings-vogne

750.000 i FLAG-midler ventes at skabe 5 nye arbejdspladser

Af journalist Niels Brand
niels@marineguide.dk

Gilleleje Havn har fået en god idé til at udvikle havnen som arbejdsplads, at man har fået bevilget 750.000 kr. af de såkaldte FLAG-midler. Pengene udgør halvdelen af det beløb, som det vil koste at udvikle og bygge 3 specialkonstruerede beddings-vogne.

Det nyskabende består i, at vognene forsynet med hydraulik er så fleksible, at havnen kan tage langt flere forskellige typer både op til reparation. Oven i købet forventes selve processen med at tage både op på land at blive hurtigere og vil kunne ske under mere sikre arbejdsforhold.

Havnen anslår, at de nye beddings-vogne vil føre til skabelsen af 5 nye arbejdspladser i de firmaer, som betjener sig af havnens bedding. Det er havnens maskinfabrik, bådebyggeri,



Det store beddingsanlæg ligger midt i havnekomplekset mellem fiskerihavnen og lystbådehavnen. De 3 nye beddings-vogne skal danne basis for langt mere aktivitet i de 5 beddings-spor Foto: Gilleleje Havn

skibsmaler og smedje, som kan forvente flere kunder i butikken.

Sjællands mest aktive fiskerihavn

Gilleleje på Nordsjælland er Sjællands største tilbageværende fiskerihavn med 12-15 større erhvervs-fiskefartøjer. I den anden halvdel af havnekomplekset er der plads til 220 lystbåde, så alt i alt er der i havnen et behov for

konstant at vedligeholde en større skibsflåde. Derfor har havnen også stadig et levende og arbejdende beddings-anlæg, hvor skibene kan tages på land, mens håndværkerne arbejder med dem.

Havnens nuværende bedding rummer 5 arbejds-spor i den mindste bedding, og dertil kommer en stor bedding, hvor større både kan tages op til inspektion og reparation. De nye beddings-vogne skal øge kapaciteten i de 5 små beddings-spor, hvor medarbejderne i dag manuelt flytter bådene over på bukke, hvor de så er placeret, mens der arbejdes på dem. De nye vogne forsynes med hydrauliske sidestøtter, der vil gøre det muligt at lade bådene blive stående på beddings-vognene, og dermed spares tidskrævende arbejdsprocesser.

Vækst på 20-30%

Gilleleje Havnelaug, som står bag projektet, anslår, at vognene vil øge omsætningen hos havnens reparatører med 20-30%. De nye vogne, der også forsynes med strop-ophæng, kan tage større og bredere både op – også større motorbåde, katamaraner, både med sænke-køl, slingre-køl og fartøjer med specielle reparations-kunder i havnen fremover.

Den samlede pris for 3 beddingsvogne, et el-spil og en pumpestation er beregnet til 1,5 mio. kr. FLAG-bevillingen dækker halvdelen, mens havnen selv finansierer resten.

Status er i slutningen af sommeren 2017, at den første nye beddings-vogn allerede er taget i brug og fungerer helt efter planen. Nummer 2 er sat i produktion.

FLAG er LAG + fiskeri

FLAG-midler er kort fortalt EU-landdistriktsmidler, som er målrettet udvikling af fiskeri-relaterede projekter. Det er en søsterordning til LAG, hvilket står for Lokal Aktions Gruppe – her sættes bare et 'F' for Fiskeri foran.

De 2 kommuner Gribskov og Halsnæs på Nordsjælland er gået sammen om at danne en FLAG-gruppe, og den har ca. 1 mio. kr. årligt til uddeling frem til 2020. Et af formålene med støtte-ordningen er netop at skabe nye arbejdspladser.

Ansøgere skal altid selv skaffe mindst 50% af projekt-prisen.

Tilskudssystemet er sådan, at pengene først kommer til udbetaling, når et projekt er helt afsluttet, hvilket havnen forventer sker senest ultimo 2018.

Ærø el-færge baner vejen

Ærø får en ny el-færge, der skal sejle hele 22 sømil mellem opladning.

Af Mads Sønnegaard
Poulsen, Orbicon

Teknikken er ny, og projektet har derfor modtaget udviklingsstøtte af EU. Orbicon har som rådgivende ingeniør hjulpet med at projektere ombygningen af færgelejerne, samt planlægning af overgang fra gammel til ny færge i de tre havne; Søby, Faaborg og Fynshav, hvor den kommende elfærge skal sejle.

- I stedet for at få bygget en ny dieselfærge var det oplagt at få en el-færge. Man kan sige, at det var et

modigt valg, da teknologien ikke var fuldt udviklet, da vi gik i gang. Men teknologiudviklingen har været en del af projektet. Vi har haft kompetente folk på Ærø, som har været med til at drive denne udvikling, siger Trine Heinemann, der er projektkoordinator hos E-ferry.

Selvforsynende Ærø

Ærø har planlagt at være selvforsynende med CO2-neutral energi i 2025. Vindmøller producerer allerede 120 % af øens årlige elforbrug, så det giver god mening for dem, at bruge noget af denne energi til færgedriften.

- En el-færge vil også spare på driften – bl.a. er



udgifterne til "brændstof" en del lavere, siger Trine Heinemann.

Når færgen efter forventning indsættes i 2018, vil det være besværet værd. Energiforbruget er det halve og sejliden forkortes fra 70 til 55 minutter.

Kort tid til opladning

Da en el-færge skal "fyldes op" oftere end en traditionel dieselfærge, har der været særlige krav til tids-optimering:

- Når færgen ligger til i Søby tæller hvert eneste minut. Automatiseringen af fortojnningen og tilkobling af ladeenhed er derfor en vigtig del af anlæggene, så færgen kan nå at lade op, før den skal afsted igen", fortæller Daniel Virgilsen, der er projektleder i Orbicon.

Færgen er den første nybyggede el-færge, der kommer i drift i Danmark. En af de helt store udfordringer har været at planlægge, hvordan man

ombygger landanlæggene i Fynshav og Faaborg til den ny el-færge samtidig med, at den igangværende færgedrift på de to anlæg generes mindst muligt.

Her er Orbicon bl.a. i gang med at projektere tilpasninger, så både den nye el-færge og den gamle færge kan lægge til i færgelejerne. Det skal give færge-selskabet mest muligt fleksibilitet i overgangen til idriftsættelse af den nye færge.

Jeg elsker mit kontor selvom det ikke er vandtæt

— En dag på kontoret for
Mikkel Lund Schmedes, Orbicon

I Orbicon har vi fingrene, hovedet og hele kroppen med, når vi planlægger og projekterer havne. Men vi kaster os ikke ud i det, før vi har lyttet og forstået, hvad I har brug for. Vi har stor erfaring i at renovere og udbygge havne, så de bliver attraktive, sikre og kan fungere effektivt. Vi laver også miljøundersøgelser og kan hjælpe jer med at klare paragrafferne.

Fra vores ikke helt vandtætte kontorer arbejder vores ingeniører, biologer og erhvervsdykkere lige nu med rekreativ udnyttelse af Assens Mole, at renovere lystbådehavnen på Omø, en udvidelse af havnen i Vordingborg og meget mere.

Orbicon.dk/karriere og [in](#)



Den første ny producerede er færdig og er som billedet viser allerede taget i brug. Fotos: Gilleleje Havn. (Billedfil: Beddingsvogn)



NTR trykimprægneret træ
Skovshoved Havn - Charlottenlund



OrganoWood
Miljøvenlig vandafvisende imprægnering



Froslev Grip
Skridsikre terrassebrædder

Det rigtige træ til det rigtige formål...

Det vigtigste når man vælger træ til sit projekt er, at man vælger det rigtige træ til det rigtige formål. Havneområder er nærmest konstant eksponeret for vand og fugt, derfor skal træet der vælges være af en kaliber, der kan modstå vandets påvirkning, desuden kan det ofte være nødvendigt at etablere områder med skridsikre overflader.

OrganoWood er modificeret træ, der er beskyttet mod råd og svamp. OrganoWood modificeres ved at biofibre binder kiselbaserede stoffer til træfibrene, og det gør, at det udendørs træ kan placeres i vej og vind, uden at OrganoWood behandlingens effekt forsvinder.

Trykimprægneret træ er det sikre valg, når det gælder langtidsholdbarhed. Hos Froslev Træ trykimprægneres der efter NTR-standarder, dvs. at træet er imprægneret helt ind til kernen, hvilket garanterer

lang holdbarhed og minimal vedligehold. Læs mere om NTR trykimprægnering på froeslev.dk.

Et nyt produkt hos Froslev Træ er Froslev Grip. Froslev Grip er et terrassebræt hvor der er fræset 2 spor på oversiden af brættet, hvori der så er lagt en epoxyblanding. De færdige indsatser sidder 1-2 mm over træoverfladen og giver dermed en fremragende, slidstærk og skridsikker overflade.

FRØSLEV TRÆ

Froslev Træ · Jens P. L. Petersens Vej 1, Froslev · 6330 Padborg · 7467 0600 · info@froeslev.dk · froeslev.dk

Myten om det grønne træ

Af Frank Zarp Truelsen,
markedsansvarlig,
Froslev Træ

Trykimprægneret træ er det helt oplagte, og ofte også det bedste valg, når der skal bruges træ til eksempelvis havnemiljøer. Men der er mange myter omkring giftigheden af det grønne træ, derfor bliver trykket træ ofte fravalgt og endda forbudt. Det er dog helt uberettiget.

Mange tror at trykimprægneret træ er ekstremt giftigt, og at både natur, menneske og afgrøder bliver udsat for fare, hvis man eksempelvis bruger trykimprægneret træ til et højbed. Men det er faktisk ikke!

I "gamle dage" imprægnerede man med både krom og arsen, og det var rigtigt nok både giftigt og farligt. Men i dag er der ikke længere krom og arsen i imprægneringsvæsken.

Trykimprægneret træ indeholder stadig kobber, men den udvaskning der forekommer hen over træets levetid er så lille, at der ikke er nogen risiko for forgiftning overhovedet.

I Danmark imprægneres efter NTR standarder, som er defineret af Nordisk Træbeskyttelsesråd, dvs. at trykimprægneringen er underlagt strenge miljøkrav.

NTR-mærket er ikke bare en sikkerhed for at miljøet ikke lider overlast, det er også en garanti for ordentlig og korrekt imprægnering, der sikrer lang holdbarhed.



Det trykimprægnerede træ er ikke så giftigt som vi tror... Foto: Froslev Træ

Myterne omkring træets giftighed, er i mange år blevet holdt i live pga. forbudet mod at afbrænde det. Som det hidtil har været, skal trykimprægneret træ afleveres som miljøfarligt affald på genbrugspladsen eller deponien. Men pr. 30. juni 2017 er der kommet nye retningslinjer fra Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen har på baggrund af nye undersøgelser vurderet, at trykimprægneret træ fra i dag kan vurderes som for-

brændingseget, forudsat at forbrændingen sker på godkendte danske forbrændingsanlæg.

Det er både miljømæssigt og samfundsøkonomisk bedre at bruge trykimprægneret træ i danske forbrændingsanlæg end at deponere eller eksportere det, så kan man samtidig udnytte træets energindhold til varme og el.

Trykimprægneret træ fra Danmark holder meget længe, da det er imprægneret helt ind til kernen, og

kemien, der bliver anvendt tilsættes i lukkede systemer og under kontrollerede forhold, så miljøet ikke belastes. Indholdet af kobber holder sig langt under grænseværdierne og træet indeholder væsentligt mindre syre end eksempelvis sibirisk lærk.

Er man i tvivl om certificeringen af det trykimprægnerede træ, kan man altid sætte sin lid til NTR mærkningen.

NTR Klasser

NTR klasse A

Imprægneret træ til anvendelse i og tæt ved jord, i ferskvand (søer mv.), til udbedring efter svampeangreb og til konstruktioner, hvor der kan være sikkerhedsrisiko.

NTR klasse A/B

Imprægneret træ til beklædninger og hegn uden jordkontakt.

NTR klasse GRAN

Imprægneret gran til beklædninger, der skal males, samt til hegnsmål, der overfladebehandles (imprægneringen fungerer som grunder mod råd og svamp).

NTR klasse M

Imprægneret træ til brug i havvand (fremstilles ikke i Danmark, men importeres).



Trykimprægneret træ er velegnet til havnemiljøer Foto: Froslev Træ



NTR-mærkningen er garanti for kvalitet og miljørigtighed

Lemvig slår byudvikling og klimasikring sammen og får Den Kreative Havn



Klimaforandringer er i disse år på alles læber, helt aktuelt med orkanen Harvey. Herhjemme husker vi de mange ødelæggelser efter stormen Bodil.

Af Karin Meulengrath
karin@marinaguide.dk
Illustrationer:
Lemvig Kommune

Prognoserne melder mere nedbør og mere vind. Landets forkant havnene og byerne er blevet tvunget til at tænke på klimasikring, så store ødelæggelser kan undgås eller i hvert fald mindskes i fremtiden. Nogle steder forventes der vandspejlsstigninger

på op mod 50 cm, og det er unægteligt meget, især i kombination med storme.

Et af de kendte eksempler med højvandsproblemer er Lemvig, som oplevede succesen med sin højt vandmur under stormen Bodil. Nu gøres resten af stormflodssikringen omkring havnens industriområde færdig.

Den østlige del af havnen i Lemvig udbygges med en fremtidssikret klimaløsning, der går hånd i hånd med en ny flot promenade langs hele Østhavnen. Ja, faktisk mere end det, for hele projektet er sammensmeltet i ambitiøs havne- og byudviklingsprojekt, hvor erhvervs-

havnen kombineres med rekreative områder.

Projektet har et samlet budget på ca. 20 mio. kroner, og et team bestående af entreprenørvirksomheden Ivan Jakobsen A/S fra Struer, landskabsarkitekten SLA og ingeniørvirksomheden Orbicon (med A1 Consult A/S som bygherrerådgiver) har vundet konkurrencen om udvikling af havnen, som også omfatter en beddingstrappe ned til vandet, en vidensscene til foredrag, udkigsmøbler og plateauer. Dertil kommer selve klimasikringen mod højvande.

Realdania står sammen med Lemvig Kommune bag projektet, som ventes

Illustrationen viser hvordan Lemvig Havn kommer til at se ud, når højt vandssikring og byudvikling står færdig allerede i 2018.

at stå færdigt i sidste halvdel af 2018.

Som det ses af illustrationen tilgodeses både turister og erhverv på havnen, som kommer til at rumme hele paletten. På den ene side en aktiv erhvervshavn og langs promenaden, bor-

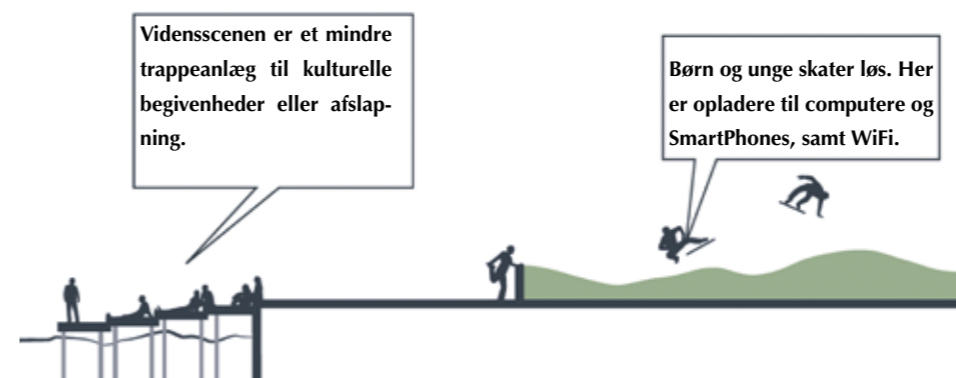


Lemvig Havn under "Bodil" 2012, hvor højvandet presser på den buede mur. Hasløv & Kjærsgaard var arkitekter på 1. etape af højt vandssikringen. Foto: Mads Krabbe.

gerne og turisterne som besøgende.

Havne har alle dage været et trækplaster. Det er her, man kan komme helt tæt på vandet. Fra kajakroere, sejlere, krabbevangende børn, og til skoleklasser på udflugt. *fortsattes...*

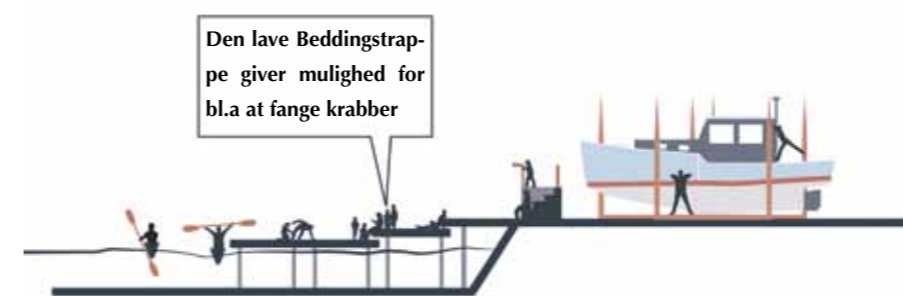
1. VidensScenen og Scaterbanen



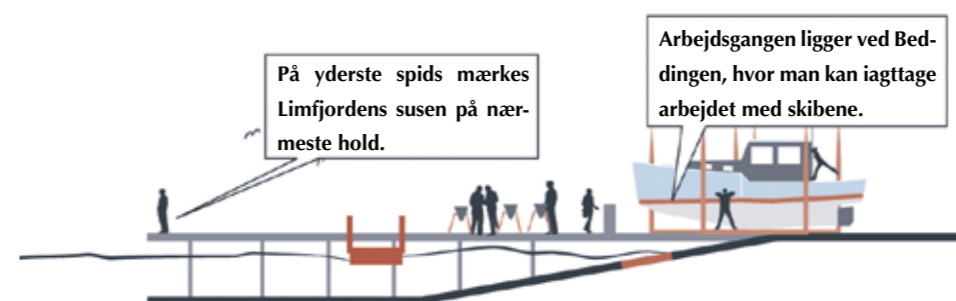
2. Smedens Gård



3. Beddingstrappen



4. Arbejdsgangen



... fortsat

De flestes interesser er tænkt ind i Lemvigs Kreative Havn i et tæt samarbejde mellem Realdania, Lemvig Kommune, byens borgere og havnens brugere.

Planen for højt vandssikringen, havnen og byudviklingsplanen rummer mange andre elementer end de 4, som er vist her på siden.

Produktionsskolens værksteder forventes at flytte på havnen og vil anvende havnen som et aktivt i skolens aktiviteter. Og der er spisestedet, som også agere mødestedet ved musikarrangementer og andre kulturelle begivenheder.

I byudviklingen indgår også elementer som tilgængelighed til havnen og byen, styring af trafik og parkering samt håndtering af overfladevand og afvanding.

Kontraklapper kommer

Selv når projektet står færdigt til næste år, vil der fortsat være opgaver, som der skal tages hånd om. Disse opgaver løses sideløbende med projektet og ventes afsluttet sammen med projektet.

De mange udløb bl.a. fra Lemvig sø skal forsynes med kontra-klapper, så vandet ikke kan løbe tilbage i systemet.

Overfladeafvanding på ydersiden af den planlagte klimasikring, som har forbindelse til afløbssystemet. På indersiden af klimasikringen, skal forbindelsen sikres med en kontraklap.

På Østhavnen og på Lemvig Bedding leveres der beredskabspumper, som i tilfælde af varsel om højvande kan monteres af det samme personale, som lukker portene i høj-

vandsmuren.

Pumperne kan være med til at fjerne vand fra bagsiden af højt vandsmuren, hvis der er nedbør, overskyl eller mindre utætheder ved portene.

Udfordringer med Kloak- og afløb

Netop opgaven med at finde løsninger til afhjælpning af kloakering, kan blive en del af et fremtidigt Klimatorium.

Her er visionen bl.a. at man kan arbejde på at udvikle fleksible kloakrør, der kan modstå forskydninger i jorden.

Klimatorium ventes at få støtte af EU og budgettet vil fuldt udrullet nå op imod 100 millioner kroner.

En arkitektkonkurrence udskrives senere på året og første spadestik tages i begyndelsen af 2018.

Ingen havnebad i Lemvig

Lemvig Havn ligger i bunden af en forholdsvis lav vandet vig. Der er af den grund ikke den store vandudskiftning helt inde ved havnen.

Tilmed er der i mellem Østhavnen og Beddingen et rørlagt å-udløb, som afleder vand fra Lemvig Sø. Vandløb giver som regel anledning til en del aflejringer i det mere stillestående vand.

Sammen med den ringe vandudskiftning omkring Lemvig Havn har det ikke været anbefalet at etablere et havnebad i denne omgang.

Til gengæld er der så mange andre aktivitetsmuligheder, som bruger og borgere kan kaste sig over, når Lemvigs nye Kreative Havn står færdig.

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 indeholder Ulrik Max Jørgensen for en uforpligtende snak.



Sejerø Havn



Ballen Færgehavn



ERHVERVSHAVNE, LYSTBÅDEHAVNE, FÆRGELEJER OG KYSTSIKRING

- Projektering af ny havn
- Havneudvidelse
- Renovering
- Myndighedsprojekt
- Tilstandsvurdering
- Vedligeholdelsesplan
- Træbroer

- Flydebroer
- Promenader
- Besejlingsforhold
- Aptering
- ISPS
- Kurser i ISPS
- Masterplan

- Stålspunsvæg
- Træspunsvæg
- Københavnervej

- Stenmoler
- Stenskrånninger
- Høfter
- Strand

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

Havne, Vandbygning og Fundering



Skovshoved Havn

