



Færge  
Sekretariatet

Januar 2016

# Danske Ø-Færger



# Hvad er **Færgesekretariatet**

■ **Færgesekretariatet er et nyt samarbejde, der startede pr. 1. marts 2015. Sekretariatet er etableret af landets 18 ø-kommuner. Hovedformålet er at sikre en effektiv, omkostningsbevis og driftssikker færgesfart.**

Der er udstukket to hovedspor for Færgesekretariatet: 1) fremme af tiltag, der kan optimere og billiggøre selve driften af færgerne samt 2) etablering af et godt netværk for erfaringsudveksling og samarbejde kommunerne imellem.

Sejlads til og fra de danske småøer er en vigtig del af infrastrukturen og sammenhængskraften i Danmark. En femtedel af landets

kommuner har ø-færger, som betjener borgerne. Til stadighed er der 25-30 ø-færger i drift. Fra samfundets side har der de senere år været god opbakning til disse vigtige færgesaktiviteter og der er blevet ydet både drifts- og investeringstilskud. I den forbindelse ønsker kommunerne også at sikre en effektiv, omkostningsbevis og driftssikker færgesfart til gavn ikke mindst for kunderne. Til det formål har 18 af landets kommuner

etableret det fælles Færgesekretariat med kontor i Ærøskøbing, som - uanset placeringen hos et af de større danske færgerederier; Ærøfærgerne - skal betjene alle Danmarks 18 ø-færgeskommuner.

Læs mere på Færgesekretariatets hjemmeside: [www.faergesekr.dk](http://www.faergesekr.dk)



**Færgesekretariatet**

## REDAKTION & BILLEDER

### SEKRETARIATSLÉDER

Jan Fritz Hansen  
Tlf.: 29 16 22 07  
[jfh@faergesekr.dk](mailto:jfh@faergesekr.dk)

### FOTOGRAF

Carsten Lundager

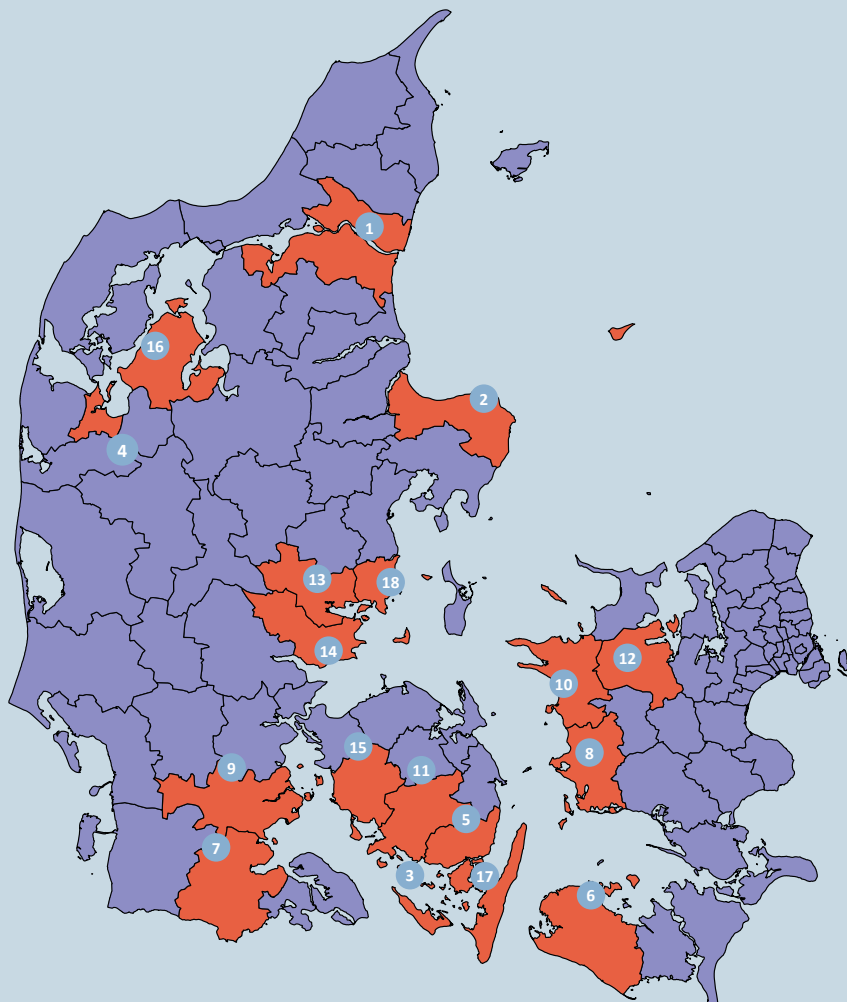
### JOURNALIST

Henrik Denta



# Færgesekretariatet

## Medlemskommuner



- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 Aalborg<br>(Egholm)                 | 11 Faaborg-Midtfyn<br>(Avernakø, Lyø, Bjørnø) |
| 2 Norddjurs<br>(Anholt)               | 12 Holbæk<br>(Orø)                            |
| 3 Ærø<br>(Birkholm)                   | 13 Horsens<br>(Endelave)                      |
| 4 Struer<br>(Venø)                    | 14 Hedensted<br>(Hjarnø)                      |
| 5 Svendborg<br>(Drejø, Skarø, Hjortø) | 15 Assens<br>(Baagø)                          |
| 6 Lolland<br>(Askø, Femø, Fejøl)      | 16 Skive<br>(Fur)                             |
| 7 Aabenraa<br>(Barsø)                 | 17 Langeland<br>(Strynø)                      |
| 8 Slagelse<br>(Agersø, Omø)           | 18 Odder<br>(Tunø)                            |
| 9 Haderslev<br>(Aarø)                 | (Kommunernes<br>Landsforening)                |
| 10 Kalundborg<br>(Sejerø, Nekselø)    |   |

Kommunernes repræsentanter i  
Færgesekretariatet kan ses på  
[www.faergesekr.dk](http://www.faergesekr.dk)



*Færgesekretariatets Styregruppe: Fra venstre ses Sekretariatschef Christina Lundbergh, Norddjurs, Centerchef Kjeld Bussborg Johansen (Formand), Svendborg, Havne-og overfartsleder Jens Kloster Hedegaard, Haderslev, Overfartsleder Søren Adersen, Struer, Direktør Bjarne Hansen, Lolland, Teknik-og udviklingsdirektør Michel van der Linden, Kalundborg samt Sekretariatsleder Jan Fritz Hansen, Færgesekretariatet.*

# Endelig har vi fået et fælles sekretariat

■ **18 kommuner har nu fået et fælles sekretariat, der skal finde synergier mellem de næsten 30 færger til danske øer. Fælles indkøb og fælles systemer kan give store besparelser, er forventningen hos det nye sekretariats formand.**

- Det har været et langt tilløb. Alt for længe har mange kommuner med færger følt, at de stod helt alene med opgaverne med deres færger. Men nu har vi endelig fået et fælles sekretariat og kan begynde at lære af hinanden og finde på fælles løsninger i stedet for at hver kommune hele tiden fandt på deres egen dyre løsning.

Sådan lyder det fra Færgesekretariatets nye formand, Kjeld Bussborg Johansen. Til daglig er han centerchef i Svendborg kommune, men da Færgesekretariatet endelig blev en realitet, blev han først udpeget af Kommunerne Landsforening og siden valgt som sekretariatets første formand.

-At købe og drive en færge med tilhørende billetsystemer er en dyr affære. Og det giver ingen mening, at hver kommune skal opfinde alting selv. Færgesekretariatets første og store opgave bliver at finde og identificere de steder, hvor færgerne og kommunerne kan arbejde sammen om indkøb og drift. Det kan eksempelvis også være fælles billet- og reservationssystemer, siger Kjeld Bussborg Johansen.

De 18 kommuner, der nu er samlet i et sekretariat, er alle kommuner, der har en færge ud til en ø i selve kommunen. Færgeruter, hvor øen ligger i en anden kommune, er altså ikke med. De 18 kommuner har allerede skudt to millioner kroner ind i det nye sekretariat.

- Kommunerne får nu endelig også deres eget netværk omkring færgedrift og med sekretariatet får vi også en fælles stemme at tale med på Christiansborg i forbindelse med høringer og lovforslag, siger Kjeld Bussborg Johansen

Nedsættelserne af færgetakster for private og erhvervsdrivende er netop et politisk ønske fra Christiansborg for at forbedre vilkårene for øboerne og fremme både turisme og mulighederne for et rigere liv på øerne.

- Selve takstnedsættelsen er ikke afgørende for, om vores arbejde med sekretariatet bliver en succes, men den er klart en vigtig brik, der understøtter hele det arbejde, vi vil med et sekretariat, siger Kjeld Bussborg Johansen.

- Det er jo kernen i Landevejsprincippet, hvor det koster det samme at sejle en kilometer som det koster at køre en bil på en landevej. Og netop det princip er det vigtigt at fastholde debatten omkring, men også at kunne dokumentere overfor politikere og andre, at det er et princip, der har en samfundsmæssigt gavnlig effekt og ikke kun handler om at støtte nogle få øboere.

Den økonomiske skrue drejer hurtigere i mange kommuner, forstået på den måde at der er et konstant ønske om at finde besparelser og effektiviseringer. Og Kjeld Bussborg Johansen peger især på to områder, hvor der kan være mange penge at hente for kommunerne.

- Indkøb af nye færger er en lang og omfattende proces, som de færreste kommuner ligger inde med kvalificeret viden om. Der går jo trods alt snildt 25-30 år mellem man køber en ny færge. Så der er det en enorm fordel at samle ekspertisen i et sekretariat, der kan støtte kommunen med svar på mange spørgsmål i den proces.

- Og så er der spørgsmålet om en erstatningsfærge, når en af færgerne går

i stykker eller skal til serviceeftersyn. Vi står i dag ikke ret godt rustet med erstatningsfærger, og det er sjældent hverken den bedste eller billigste løsning, der bliver valgt, men oftest den eneste mulige løsning på det tidspunkt. Også her kan der være mange penge at spare, siger Kjeld Bussborg Johansen.

Færgesekretariatet er foreløbig besluttet for en fire-årig periode. Kjeld Bussborg Johansen er foreløbig valgt for en to-årig periode som formand. Men spørger man ham allerede nu, er han klar til at genopstille for en yderligere periode.







# Her er ø-færgernes seks

■ *Fælles indkøb, afløserfærge og færgeturisme er blandt de seks områder, som det nye Færgesekretariat vil satse på i det kommende år.*

Jan Fritz Hansen var klar over, hvilke store forventninger der var til ham, da han i starten af 2015 tiltrådte som den første leder af det nye færgesekretariat.

- Tanken om, at 18 kommuner med færger ud til øer i deres egen kommune nu skulle til at arbejde sammen var og er en stor opgave, når de aldrig har gjort noget lignende før. Men viljen er der nu. Og derfor går ø-færgerne en spændende fremtid i møde, siger Jan Fritz Hansen.

Fra det nye hovedsæde på havnen i Ærøskøbing har han kastet sig ud i det nye job. Og han har forudsætningerne i orden. Ikke at han har saltvand i blodet. Faktisk har han aldrig sejlet. Han er uddannet cand. polit., men allerede før han blev færdiguddannet fik han job i Danmarks Rederiforening.

Og her fik han de følgende år stadigt mere ansvar. Gennem årene har han beskæftiget sig med overenskomster, public affairs, skibsfartspolitik, tekniske spørgsmål, miljø og oprettelsen af rederiforeningens lobbykontor i Bruxelles. Mange vil dog nok mest kende ham for hans opgave med at beskytte danske skibe mod et stadigt voksende problem med pirater, en opgave der ofte bragte ham i mediernes søgelys.

Efter en omstrukturering i rederiforeningen forlod han jobbet, men kun for kort efter at tiltræde jobbet for leder af det nyoprettede færgesekretariat. Og her har han haft travlt lige siden sin start.

- Færger er dyre i drift og alle kommuner har behov for at spare penge. Så opgaven var at identificere og fremme alle tiltag, der kan optimere og billiggøre driften af færgerne. En forudsætning for at det kan lade sig gøre er, at vi får dannet et velfungerende netværk for erfaringsudveksling og samarbejde mellem de 18 kommuner. For det har aldrig været gjort før på det niveau, siger Jan Fritz Hansen.

Med knap 30 færger og over 100-vis af daglige afgang gik opgaven i første omgang ud



# indsats-områder

på at danne sig et overblik og dernæst identificere de vigtigste områder, der skal sættes på. Og de er nu fundet og er blevet til seks indsatsområder:

## • STATISTIK/FAKTA

Formålet er her at indsamle data og erfaringer for at afdække udgifter og for at kunne måle eventuelle besparelser og forbedringer

## • FÆLLES INDKØB OG SAMDRIFT

Formålet er at undersøge mulighederne for fælles indkøb og samdrift af eksempelvis bunkers, smørelser, forsikringer, booking- og billetsystemer samt teknisk rådgivning

## • AFLØSERFÆRGE

Formålet er at afdække behov og muligheder for afløserfærgen ved uheld og vedligehold af eksisterende færgen

## • FÆRGETURISME

Formålet er at fremme anvendelsen af ø-færgerne særlig i relation til besøgende og turister

## • FÆRGEPERSONALE

Formålet er at benchmarke og modernisere overenskomster, sikre rekruttering og uddannelse til færgerne

## • RAMMEVILKÅR

Formålet er at sikre medlemmerne de rigtige rammevilkår i form af regler, tilskud og mindre bureaukratisk regulering.

- Planen er vedtaget af både repræsentantskabet og styregruppen i erkendelse af, at de danske ø-færgen er helt og aldeles afhængige af både statslige og kommunale tilskud. Med de allerede gennemførte og de planlagte takstnedsættelser nyder de danske ø-færgen lige nu stor politisk velvilje, og det bliver sekretariatets og dermed min opgave at koordinere og samle bestræbelserne på at få det bedste ud af situationen, så vi ikke laver det samme arbejde i flere kommuner eller spilder værdifuld tid og penge internt, siger Jan Fritz Hansen.

Privat bor Jan Fritz Hansen fortsat i det nordsjællandske. To dage om ugen er han at finde

på kontoret på Ærø. Resten af tiden går med at mødes med de kommunale redere, lære alle færgerne og besætningerne at kende samt få klarlagt øernes behov. Endelig er en central opgave også at etablere gode kontakter til politikerne på Christiansborg.

- Det bliver til en del tid på landevejene. Men så er jeg jo godt forberedt til at indføre Landevejsprincippet på færgerne, så det kommer til at koste det samme at sejle på en færgen som at køre en kilometer på en landevej, siger Jan Fritz Hansen med et glimt i øjet.



Produktion og reparation af styremaskiner

Installation og Reparation af hydrauliske anlæg

Reparation og service af alle typer diesel-motorer

Produktion og montering af spilanlæg og dæksudstyr



## • Installation • Reparation • Service



**GRUMSEN EQUIPMENT**  
- a strong connection

Morsøgade 5-7, DK-6700 Esbjerg | grumsen@grumsen.dk | www.grumsen.dk

**24/7/365 SERVICE: (+45) 75 12 54 22**



Siden 1995 har Nørslau været en del af Grumsen Equipment. Nørslau har en høj ekspertise i at producere og servicere offshore spilanlæg, styremaskiner og hydraulisk udstyr.



# Færgen venter gerne på en øbo

■ **Øboerne kender deres færges besætning. Og omvendt. Så man behøver ikke være kongelig for at ringe og spørge, om færgen kan vente to minutter. For kun på den måde kan det fungere til alles tilfredshed.**



Med et vækkeur der ringer kl. 04.00 om morgenen og fire hjemmeboende børn, spørger man nogle gange sig selv, hvorfor man har valgt at blive skipper på en færges.

- Men efter jeg havde læst Troels Kløvedals bøger i 80'erne var der ikke andre muligheder for min karriere. Jeg skulle ud og sejle, også selv om ingen andre i min familie har sejlet. Men det er lidt nemmere at få familielivet til at hænge sammen ved at sejle rundt her i det sydfynske end at sejle langfart, hvad jeg også har prøvet, både som matros og navigatør.

Det fortæller Lis Mylenberg, der nu de sidste knap tre år har sejlet på ruten Faaborg, Lyø, Avernakø.

Og ikke bare ville hun sejle, hun ville også bestemme farten på skibet, derfor læste hun videre, først til sætteskipper og senere til skibsfører og sejler i dag som skipper.

- Øboerne kender os. Og vi kender dem. Vi transporterer jo ikke bare nogle pendlere men også alt, hvad de skal bruge på øen. Det er lige fra heste, geder, køer, får, mælk og landbrugsmaskiner. Traktorerne kører vi gerne selv ombord, fortæller Lis Mylenberg.

Og den fire år unge færges kan såmænd også rumme en mejetærsker, hvis altså færgen vender rigtigt. For mejetærskeren kan kun køre ombord fra den ene ende af færgen.

- Eksemplet viser, at man sjældent tager færgernes besætning med på råd om behovene, når der skal bygges nye færges. Vi har masser af bidrage med, og det håber jeg, at et nyt sekretariat kan samle sammen så færgerne fremover bedre imødekommer de behov, der er på øerne, siger Lis Mylenberg.

Hun peger også på indkøb af for eksempel diesel, hvor hver færges køber ind til sin egen drift.

- Det burde da være muligt at lave nogle bedre aftaler samlet for alle ø-færgerne, mener hun.

Og ellers glæder hun sig til, at et nyt sekretariat også vil skabe et netværk mellem alle de søfarende på ø-færgerne.

- Vi kender slet ikke hinanden. Jeg ved intet om, hvem der sejler på de andre færges eller hvordan deres arbejdsforhold er. Vi kan lære så meget af hinanden og få så

mange tips og tricks af hinanden, som kan gøre dagligdagen så meget bedre og mere effektiv for os og dermed også for øboerne, siger Lis Mylenberg.

- Jeg håber også, at et sekretariat kan løse problemet med at finde afløserfærges. Selv om denne færges er relativt ny skal den også ud af drift for at blive vedligeholdt og til det årlige lovpligtige bundsyn. Og så skal der en afløserfærges ind, og det er altid et stort problem og giver store forstyrrelser i øboernes liv og rutiner. Det må kunne gøres smartere og billigere og til mindre gene for øboerne.

Og netop som hun er i gang med at bruge begge sine hænder til at styre de to store motorer, så færgen rammer sit leje i havnen sikkert og roligt, kommer der også en indrømmelse fra hende.

- Og ja, øboerne har vores direkte telefonnumre, og de kan ringe til os, hvis de er to minutter forsinket til færgen. Så venter vi selvfølgelig på dem. Og vi skal nok indhente det tabte undervejs.



# Lavere færgetakster hjælper frugt-øen

■ *Frugt fra Fejø er blevet et brand i mange butikker takket være den høje kvalitet og de mange solskinstimer på øen. Og med de lavere færgetakster tegner fremtiden endnu bedre.*

Hver dag kører fire store kølebiler ombord på den lille færge fra Kragenæs på det nordlige Lolland. Et kvarter senere kører lastbilerne fra borde og ud på Fejø. Fem hundrede meter op ad vejen ligger Vesterled Frugtplantage, ejet og drevet af Laust Spandet Jensen.

- Plantagen blev startet af min far og jeg har siden overtaget den. Så jeg er født her på øen. Men den vigtigste grund til at drive en hel frugtplantage er jo naturligvis klimaet og ikke, at det tilfældigvis er mit barndomssted, fortæller Laust Spandet Jensen.

Med klimaet mener han de 200 solskinstimer, som Fejø har mere end resten af landet i gennemsnit hvert år. Og Fejø har endda flere solskinstimer end Lolland, bare et kvarters sejlads væk.

- Fordi det er en ø har vi sollysets genspejling fra havet, der omgiver øen. Og vi har ingen nattefrost i blomstringsperioden. Så det er et ideelt sted at lave kvalitets-frugt, siger Laust Spandet Jensen.

Af de 240 hektar jord, som han ejer, er de 70 hektar i dag en frugtplantage med æbler, pærer og blommer. Der er 14 ansatte og det antal stiger til 60 i højsæsonen. Og Laust Spandet Jensen har formået hele tiden at udvide sin forretning ved at fokusere på udviklingen af bedre og bedre produkter.

- I 2003 byggede vi vores eget første kølerum, så vi kan have frugten på køl og dermed levere hele året. Vi leverer nu 2.300 tons frugt om året, og det kræver stor kølekapacitet. Faktisk bruger vi 400.000 kilowatt timer om året på at køle vores frugt ned. Heldigvis har vi en vindmølle, der kan lave tre fjerdedele af strømmen for os. Men det er en stor ekstra udgift.

En stor ekstra udgift er det også at drive virksomhed på en ø. Ikke bare er der lang transporttid, men dertil skal også lægges udgifter til færgen.

Dermed var det en stor økonomisk håndsrækning for Vesterled Frugtplantage, da fær-

getaksterne for erhvervstransport blev sænket drastisk i sommeren 2015.

- For vores virksomhed betyder det en besparelse på 200.000 kroner om året. Og det ryger lige ned på vores bundlinje.

Laust Spandet Jensen er glad for, at der det meste af dagen er timedrift på afgangene mellem Lolland og Fejø. Og om aftenen er der en tilkaldefærge som han kan ringe til, hvis han har et sent møde på den anden side.

- Men jeg synes i sidste ende ikke, at det skal belaste en enkelt kommunes økonomi at drive færger. Der er så store interesser i en færge, at det også rækker ud over den enkelte kommune. Jeg håber da, at et Færgesekretariat kan være til at samle både færgernes og kommunernes interesser og måske endda få færgernes drift på finansloven. For det vil være det eneste rigtige på langt sigt, siger Laust Spandet Jensen.



**Team  
Booking**

Se mere på  
[www.teambooking.dk](http://www.teambooking.dk)

Booking system til færger og turist-destinationer

- \* WEB baseret, ingen udgift til opdateringer.
- \* Booking/status modul til hjemmesiden.
- \* Agent booking og navigatør panel.
- \* Godstransport og nummerplade håndtering.
- \* Enkel online ændring og kopiering på "kundens side".
- \* Og meget, meget mere.....

# Vidste du at...

Den mindste færgе tager 12 passagerer; den største 245 passagerer

De i alt har 3-400 afgange om dagen

Den korteste rute tager 2 minutter; den længste 3 timer

Den mindste af de ikke landfaste småøer har 8 beboere; den største 846 beboere

Der altid er 25 kommunale færgе i drift til de danske småøer

Den mindste af bilfærgerne tager 1 bil; den største 36 biler

Se mere på [www.faergese.kr.dk](http://www.faergese.kr.dk) eller hos vores samarbejdspartnere Småøernes Færgeselskaber [www.smaa-faergerne.dk](http://www.smaa-faergerne.dk) og Sammenslutningen af Danske Småøer [www.danske-smaaer.dk](http://www.danske-smaaer.dk)



NO<sub>x</sub> Scrubbersystemer Mindre brændstofforbrug  
EEDI Recirculation LNG Economy  
Spildevand DPF so<sub>x</sub> Ballastvand  
WHR-systemer Mindre CO<sub>2</sub>  
Hybridteknologi



OSK-ShipTech A/S





# Ø-boernes udfordringer



**Merete Dunbar, øbo**

”Det vigtigste for mig er efterhånden blevet hensynet til de unge teenagere. Færgerne passer ikke altid godt sammen med busserne på land, og det er svært for mange unge at få livet på en ø til at passe sammen med skolegang og venner på land. Hvis vi ikke gør noget mere for dem risikerer vi bare, at de må flytte hjemmefra og dermed forlade øen en ung alder.”



**Rasmus Andersen, øbo**

”Det vigtigste for mig er, at færgerne sejler stabilt. Hvis man ikke kan stole på færgernes afgangstider er det svært at tiltrække nye beboere og turister. Og så håber jeg, at det kan lade sig gøre at sejle kontinuerligt hele året rundt og ikke skære meget ned på antallet af afgang i vinterperioden.”



**Carsten Pagh, øbo**

”Det vigtigste for mig er, at færgerne sejler til tiden. Vores livsstil er helt afhængig af færgerne. Derfor håber jeg også, at de vil udvide med nogle sene afgang i week-enden. Som det er i dag kan det være vanskeligt at tage en tur over på land for at nyde en god middag eller deltage i kulturlivet, hvis det foregår om aftenen”.



**Vi vil så gerne efterlade  
et super indtryk**

Uno-X Smøreolie A/S  
Telefon 7011 5678  
[www.lube.unox.dk](http://www.lube.unox.dk)



 **TEXACO**

# En eftertragtet arbejdsplads

■ *I den lille havneby Kragenæs på det nordlige Lolland kommer folk langvejs fra for at arbejde. Og der er altid mange ansøgere til jobbene.*

Byen Kragenæs på det nordlige Lolland falder på alle måder ind under definitionerne af Udkantsdanmark eller som det ofte også kaldes Vandkantsdanmark. Steder, hvor huspriserne falder, hvor ingen vil bo og ingen kan finde et arbejde.

Men den køber de ikke i Kragenæs. For her har de havnen og færgerne til Femø og Fejø samt færgen fra Bandholm til Askø.  
- Vi har folk, der bor i København og Jylland, der kommer herved for at arbejde. Søfolk elsker frihed. Og den frihed får de ved at arbejde på vores færger, fortæller overfartsleder Max Møller Christensen.

- Vores medarbejdere arbejder på færgerne i 24 timer ad gangen. Vi sørger for overnatning på færgen eller på en af øerne. Og så har de efterfølgende et par dage fri, før de kommer herved igen. Og den arbejdsrytme tiltaler mange søfolk.

- Det betyder også, at vi ikke har problemer med at skaffe medarbejdere. Sidst vi søgte en styrmand fik vi mange kvalificerede ansøgere, fortæller Max Møller Christensen

Som overfartsleder har Max Møller Christensen ansvaret for de tre færgers administration, drift, vedligehold og sikkerhed. Hans egen søfartsuddannelse har givet ham mulighed for at arbejde både som styrmand og maskinmester, han har ar-

bejdet i en skibshandel, der sørger for alle forsyninger til skibe og været selvstændig indenfor levering af teknisk udstyr til skibe. Og så stammer han fra Nykøbing Falster, hvilket giver ham et stor lokalt kendskab, der kommer ham til gode i samarbejdet med kommunen.

Og hans lokalkendskab kommer også til udtryk på en helt konkret måde. Hans arbejdsplads er på havnen i Nakskov. Men færgerne udgår fra Kragenæs.

- Det undrede også mig i begyndelsen. Jeg bør jo være tæt på færgerne. Så det er nu også besluttet, at jeg skal flytte min arbejdsplads til Kragenæs på et eller andet tidspunkt, fortæller Max Møller Christensen.

Færgerne er ejet af Lollands kommune, og her har politikerne de seneste år ændret hele deres tilgang til at arbejde med færgerne og øboerne. En tilgang, som Max Møller forventer sig meget af.

- Politikerne har inddraget beboerne i deres egen fremtid ved at bede dem lave visionsplaner for deres egen ø og dermed deres fremtid. Og på det mere jordnære plan inddrager vi også øboerne i udarbejdelsen af fartplaner. Og senest er vi begyndt at lave samarbejdsudvalg, hvor færgerne og øboerne holder hinanden orienteret om store

og små tiltag. På den måde får øboerne et medejerskab til færgerne. Og omvendt, siger Max Møller Christensen.

Netop fordi færgerne er kommunalt ejet er det også Max Møller Christensen ansvar at passe på økonomien. Og det tager han meget alvorligt.

- Vi har øget vores fokus på vedligehold af færgerne. Vi laver nogle off-hire dage, hvor færgen bliver taget ud af drift og gennemgået. Det er altså billigere at skifte en slidt pakning til nogle få kroner, når den er blevet slidt, frem for at skifte store dele af





en motor, som en ødelagt pakning har medført omfattende skader på.

Men store skader kan alligevel ikke altid helt undgås. I foråret 2015 brød den ene motor på en af færgerne sammen. - Vi fik færgen til Nakskov og fik i en fart bestilt en ny motor i Frankrig. Og med hjælp af kranerne og lokale smede i Nakskov fik vi færgen ud at sejle igen efter små tre uger. Og vi undgik at skulle have færgen på værft. Når først vi skal have en færge på værft begynder det at gøre ondt økonomisk, fortæller Max Møller Christensen.

Gennemsnitsalderen for de tre færger ligger på lige under de 20 år, og det betyder, at de skal udskiftes i løbet af 6-8 år. Og det er en af de ting, som Max Møller håber at Færgesekretariat kan være med til at hjælpe til med.

- Det nye Færgesekretariat skal gerne være med til at sparke nogle døre ind på Christiansborg og skabe mere forståelse og velvilje for ø-færgernes fremtid. Og en ting er den daglige drift. Men også anskaffelsen af nye færger er en stor økonomisk udskrivning for enhver kommune. Så en opgave for sekretariatet er i hvert fald at hjælpe os alle sammen med at kunne gøre nogle bedre indkøb, siger Max Møller Christensen.



## Færgen har stor betydning for firmaets vækst

■ **Skarø Is har udvidet og regner med fremover at omsætte for næsten en million kroner per indbygger på den lille ø. Og færgen skal kunne følge med væksten.**

Det meste af sommeren 2015 har håndværkere boet på gården på Skarø, hvor der fremstilles økologisk is af lokale råvarer og med eksport ikke bare til resten af Danmark men også til Singapore Airlines og snart også til Korea.

Håndværkerne har arbejdet med at udvide produktionskapaciteten til 300 kvadratmeter.

- Det mangedobler vores kapacitet, så vi kan producere 10.000 bægre med is hver dag. Og vi regner med at nå en omsætning på 25 millioner kroner i løbet af det næste par år, fortæller Britta Tarp.

Og med 27 beboere på øen, plus en ny lille tilkommer, svarer det næsten til at Skarø Is kommer til at omsætte for en million kroner per øboer på Skarø, ung som gammel.

- I 2015 kørte en isbil herfra ombord på færgen to gange om ugen. I 2016 bliver det hver dag. Og samtidig skal færgen have råvarer med til Skarø fra alle vores omkringliggende naboer. Det betyder, at vi efterhånden når det maksimale af, hvad færgen kan klare at transportere for os, siger Britta Tarp.

Skarø Is havde overvejet at flytte produktionen ind til fastlandet, men opgav tanken igen efter råd fra eksperter, der mente det ville ødelægge hele brandet og historien om is fra den lille ø Skarø.

- Og netop vores aftale med Korea viser, at det er vigtigt at blive på øen. Korea kender godt til Danmark, men synes det er meget eksotisk med en is med helt anderledes smagsvarianter, der kommer fra en lille ø i Danmark.

Skarø Is er den helt store kunde for færgen når råvarerne skal frem til øen og den færdige is retur til fastlandet.

Ganske vist er naboen begyndt at omlægge en del af sin landbrugsproduktion om til jordbær, der skal bruges til Skarø Is. Og birketræerne på øen leverer saften. Men mange andre råvarer hentes mange lokale steder.

- Sukkertangen høstes ude på dybt vand ved Endelave og leveres af Endelave Seaweed. Stikkelsbærrerne kommer fra Strynø, ribs og andre frugter fra andre lokale leverandører og senest har vi lavet is i samarbejde med Mariager Saltcenter om en is med saltkaramel.

Selvom færgen således nu lægger en begrænsning på, hvor meget Skarø Is kan udvide, så klager Britta Tarp ikke over færgens størrelse eller over de kun fire daglige afgange.

- Det kræver bare lidt god planlægning, så kan det sagtens lade sig gøre. Også fordi færgens fantastiske personale altid er klar til at hjælpe til.



# Ø-færgerne giver besætningen bedre tid til familien

■ *De unge vil helst sejle på langfart. Men når de begynder at stifte familie trækker jobbene på ø-færgerne og et mere stabilt familieliv, fortæller rektor for Marstal Navigationsskole.*

Marstal Navigationsskole må ligesom mange andre uddannelser kæmpe om de unges gunst. Derfor må rektor Jens Naldal også selv engang imellem ud på landevejene for at besøge 10. klasser og efterskoler for at fortælle om de muligheder for at blive styrmand eller skibsfører, som navigationsskolen tilbyder.

- Vi har de senere år haft en sta-

bil tilgang af studerende. Men vi har plads til at uddanne flere. Og der er behov for dem, siger Jens Naldal.

Skolen optager hvert år knap 100 studerende. Halvdelen optages på skipperuddannelserne til henholdsvis kyst- og sætteskipper. Lige så mange optages på den videregående skibsfø-



reruddannelse, hvor de bliver skibsfører. Som ved alle andre uddannelser falder nogle fra undervejs, så årligt uddannes der knap 40 skibsførere.

- De fleste studerende drømmer om at sejle langfart. Ø-færgerne står nærmest nederst på deres ønskeliste. Ø-færgerne forekommer ikke de unge at være så spændende eller udfordrende

som at sejle på de store verdenshave, fortæller Jens Naldal.

Men han oplever samtidig, at dette billede ændrer sig, når de første år med sejlads på langfart er overstået.

- Når de først begynder at stifte familie kan det være svært at forene arbejdet med at sejle langfart med et familieliv. Her







er ø-færgerne er rigtigt godt alternativ, for jobbene her giver mulighed for at have et stabilt familieliv også.

Dog er konkurrencen også her blevet skærpet, idet der med udbygningen af de store vindmølleparker til havs også er behov for skibe og besætning både når vindmølleparkerne skal etableres og ved reparationer.

- Vores største udfordring lige nu er dog at skaffe praktikpladser nok. De studerende skal i praktik på et skib i langfart, og her tager rederierne ikke praktikanter nok. Rederens forklaring er oftest, at det er for administrativt tungt med praktikanter, siger Jens Naldal.

Men Marstal Navigations-skole forsøger nu at hjælpe rederierne med det administrative arbejde med praktikanter. Skolen har oprettet et aspirantkontor, der netop skal hjælpe rederierne med alt det administrative, så der ikke er nogen undskyldning for ikke at tage praktikanter.

Kontoret er netop åbnet og Jens Naldal håber, at det vil af-

hjælpe problemet, så der bliver uddannet alle de skibsførere og styrmænd, der er behov for.

Ø-færgerne kan dog ikke hjælpe ham med dette problem. For praktiktiden skal tilbringes på et skib, der sejler i langfart så de unge får den mest grundige uddannelse.

- Men der er jo et stort behov for dem senere på ø-færgerne. Derfor arrangerer vi nogle dage, hvor de kan komme med ud og sejle på en ø-færge. Det betyder at de får prøvet det i praksis, og flere får øjnene op for, at det faktisk er en karrieremulighed, siger Jens Naldal.

Marstal Navigations-skole udbyder også en HF-uddannelse netop for at tiltrække de unge til søfarten så tidligt som muligt. HF-søfart uddannelsen optager mellem 75 og 80 elever årligt. Og her er det netop kombinationen af undervisning og praktiske forløb på et skib, der tiltrækker mange unge. Senere kan de så vælge at uddanne sig videre til styrmænd eller skibsførere på skolen.



## Hvad sker der, hvis din maksimalafbryder kobler ud?

Tilstanden på dit elektriske udstyr er afgørende for

- sikkerheden for passagerer og personale
- sejlplaner og driftssikkerhed

**20 - 40% rabat på eftersyn af maksimalafbrydere i 2016**

Kontakt os på telefon 88 30 20 30 og book dit serviceeftersyn i dag.

Life Is On

Schneider Electric



## RoRo & Ferry Services

Global Technical Services & Excellence

- Classification, Certification, Surveys & Approval
- Ballast Water
- Scrubber Technologies
- LNG as Fuel & Dual/Triple Fuel

[www.bureauveritas.com](http://www.bureauveritas.com)  
[www.veristar.com](http://www.veristar.com)



Move Forward with Confidence

BUREAU VERITAS

## SØBY VÆRFT A/S

- waypoint for innovative ship repair and conversion since 1931

3 dry docks with max. capacity 115 x 24 x 6 mtr.



Our skilled staff are able to offer you high quality work whether it is

- **Engine work**
- **Steel repair**
- **Surface treatment**

Searching for a reliable partner, contact SØBY VÆRFT A/S

**SØBY VÆRFT A/S**

[www.shipyard.dk](http://www.shipyard.dk)



54° 56,5' N 10° 15,6' E