



**TEMA:**  
SYDFYNSKE  
FÆRGER 

**Limfjorden:**  
Venø og Fur

**Ødyséen:**

37 øer på  
7 måneder

**ARBEJDSMILJØ:**

Pas på selvtilfredshed

**Regelsanering:**

Samarbejde med  
Søfartsstyrelsen



# Ø-FÆRGERNE

# FÆRGESekretariatets Styregruppe



STYREGRUPPEN: Fra venstre ses formand for Færgesekretariatet, direktør Michel van der Linden, Kalundborg, overfartsleder Søren Adersen, Struer, vej- og ejendomschef Kim T. Jensen, Norddjurs, teknisk direktør Torben Præstegaard Jørgensen, Svendborg, centerchef Flemming Kortsen, Slagelse, og havne- og overfartsleder Max Møller Christensen, Lolland.



Færgesekretariatet

- Færgesekretariatet har kontor i Ærøskøbing.
- Hver femte danske kommune er med i Færgesekretariatet.
- Færgesekretariatet omfatter de 18 danske kommuner, som har ø-færger og får andel i de særlige ø-tilskud. Sekretariatet blev etableret som led i en politisk aftale, og aktiviteterne er finansieret gennem en statslig forhøjelse af ø-tilskuddet.
- Færgesekretariatets hovedformål er at fremme driftsoptimering og et løbende kommunalt samarbejde på færgområdet.



Kontoret er bemandet af sekretær Lotte Clausen Rhodes og sekretariatsleder Jan Fritz Hansen.



SEKRETARIATSLÉDER  
og ANSVARSHAVENDE  
REDAKTØR:  
Jan Fritz Hansen  
Tlf.: 29 16 22 07  
jfh@faergesekr.dk

REDAKTION OG FOTOS:  
Tekster/redaktion/fotos:  
Lise Mortensen  
Tlf.: 40274958  
lise@mortensen.mail.dk  
Fotografer: carstenlundager.dk m.fl.

LAYOUT og ILLUSTRATIONER:  
Camilla Thyrring Ludvigsen  
TRYK: Jørn Thomsen/Elbo A/S  
OPLAG: 1000 stk  
[www.faergesekr.dk](http://www.faergesekr.dk)

På mange områder kan de maritime regler **moderniseres og forenkles**, så de i højere grad er tilpasset vores indenlandske færgefart.



# REGEL- FORENKLING I FOKUS



**Færgesejladsen til de små danske øer** er i god fremgang godt hjulpet af de billigere billetter under Landevejsprincippet, ligesom det ekstraordinært gode vejr har gjort sit.

Efter at have læst Økonomi- og indenrigsministerens evalueringsrapport vedrørende Landevejsprincippet, har vi peget på, at man med en endog meget begrænset ekstrabevilling på Finansloven – det drejer sig om få millioner – kunne sikre, at alle kommuner og overfarter kom med på successen allerede nu.

Vi har forstået, at Regeringen under de igangværende finanslovsforhandlinger også vil sikre den nødvendige opstartsgaranti til gennemførelse af afløserfærgeprojektet.

Dette projekt har i flere år været en bred politisk ambition for at assistere øsamfundene, men også på sigt for at skabe stordriftsfordele og forbedret økonomi og miljødrift i den mindre, indenlandske færgesektor.

Dette indgår i forhold til Færgesekretariatets arbejdsområde som et af de centrale forslag i den Blå Vækststrategi. Her er også nævnt en ny og mere målrettet færgeuddannelse og anvendelse af de kommunale færger som platform for teknologiudvikling for de danske maritime underleverandører.

I fortsættelse af Regeringens overordnede indsats for regelsanering har Færgesekretariatet netop påbegyndt et arbejde sammen med Søfartsstyrelsen om at se nærmere på søfartslovgivningen. Denne tager ofte og helt naturligt sit udspring i international lovgivning – målrettet store erhvervsskibe i international fart. På mange områder kan disse regler moderniseres og forenkles, så de i højere grad er tilpasset vores indenlandske færgefart.

Kommunerne vil nu blive kontaktede med forslag til og indsamling af regler, som med fordel kan forenkles.

God arbejdslyst! 🌊



**Michel van der Linden**

Formand for Færgesekretariatets Styregruppe



## STATUS FOR FÆRGESekretariatets ARBEJDE:

De **overordnede mål** for Færgesekretariatet er **optimering** af sejladsen til de danske øer, etablering af **netværk** mellem kommuner med øer og at skabe **værdi** med færgen.



### Fælles indkøb



Der er indgået en række rammeaftaler om søforsikring, skibsmaling, brændstof, sikkerhedsudstyr, vikarordning, efteruddannelse, bookingsystemer, teknisk assistance og juridisk rådgivning. Flere og flere overfarter benytter sig af tilbuddene.

### Afløserfærgen



Afløserfærgen er til brug for medlemskommunerne i forbindelse med dokophold mv. samt ved behov i forbindelse med spidsbelastninger eller særlige events. Endvidere forventes det, at færgen kan anvendes i forbindelse med forskellige forsknings- og udviklingsprojekter. Der er udarbejdet et design, og der forhandles i øjeblikket værftspriser, finansierings- og driftsbudgetter, ligesom garantiforhold er sikret i forhold til Staten og planerne i regeringens Blå Vækststrategi.

### Færgeduuddannelser



På baggrund af Færgesekretariatets forslag har en arbejdsgruppe under Søfartsstyrelsen udarbejdet forslag til en særlig færgeføreruddannelse rettet mod de mindre, danske indenrigsfærger. Det forventes, at et første testhold kan starte allerede næste år.

På efteruddannelsessiden er der udbudt kurser i service og betjening af passagerer (venlighedskurser), sejladsoptimering gennem simulatortræning samt introduktionskurser i el-drift af færger.

### Turismefremme

I forbindelse med visionen om at "skabe værdi med færgen" har Færgesekretariatet fortsat arbejdet med det såkaldte Ø-pas, som er ude i et oplag på en kvart million eksemplarer, nu sammen med Landdistrikternes Fællesråd. Færgesekretariatet har atter i år støttet op omkring Ø-hop projektet i Det Sydfynske Øhav, hvor flere kommuner er gået med. Turismefremme bliver også et fokuspunkt i forbindelse med deltagelsen i Folkemødet 2019.

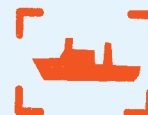


### Skabe værdi med færgen

Opgaven er bredere end turismeindsats, og der er udarbejdet et større inspirationskatalog med forslag til aktiviteter, hvor færgen kan være med til at skabe fremgang og positiv opmærksomhed omkring øerne. En håndfuld forslag forventes søsat i løbet af 2019, ikke mindst med fokus på enklere bookingsystemer.



### Rammevilkår



Indsatsen for at implementere Godstakstrefusionsordningen og ikke mindst Landevejsprincippet fortsætter. Økonomi- og Indenrigsministeriet har foretaget en første evaluering af ordningen. De foreløbige resultater peger på, at ordningerne har vist sig succesfulde og nødvendigvis må fortsættes samt udbygges. En særlig opgave er regelsanering, ikke mindst på det maritime område med Søfartsstyrelsen og i samklang med det overordnede regelsaneringsarbejde, som både regeringen og KL aktuelt arbejder på.



# MEDLEMSTILBUD



## GENNEMGANG AF FORSIKRINGER

Forsikringsrådgiverfirmaet Edge Denmark gennemgår gerne medlemmernes forsikringsaftaler på færgeområdet med henblik på modernisering og optimering.

## REDNINGSFLÅDER

Fægeseekretariatet har indgået en rammeaftale om køb og eftersyn af redningsflåder med Viking Life-Saving Equipment A/S i Esbjerg.

## SIKKERHEDSUDSTYR

Der er indgået en rammeaftale med MariTeam A/S om attraktive priser ved køb af forskelligt maritimt sikkerhedsudstyr.

## VIKARORDNING

Der er oprettet en særlig afløser/vikarordning for maritimt personel med Job2Sea, hvor medlemmerne enkelt og med rabat kan leje mandskab for kortere perioder.

## TEKNISK RÅDGIVNING

Fægeseekretariatets konsulenter har udarbejdet en halv snes rapporter om forskellige tiltag til optimering af driften. Der gennemføres testforsøg med "real-time"

overvågning af energiforbrug, og der er lavet konkrete forslag til introduktion af batteridrift på færgerne.

## EFTERUDDANNELSE

Fægeseekretariatet tilbyder kurser og yder økonomisk tilskud til medlemmer, der ønsker forskellige specialkurser.

## PR OG SOCIALE MEDIER

Fægeseekretariatets journalistiske rådgivere hjælper gerne med udformning og distribution af forskelligt nyhedsmateriale.

## SKIBSMALING

Rammeaftale indgået med Hempel A/S med tilbud om rabatter på skibsmaling mv.

## BOOKINGSYSTEMER

En samarbejdsaftale med Teambooking med særlig tilpasning til den mindre færgefart.

## SHIPBROKERS

Samarbejdsaftale med Krisale Shipbrokers om teknisk rådgivning samt ved køb/salg/leje af tonnager.

## TEKNISK RÅDGIVNING

Der er udarbejdet en særlig dokningsmanual for medlemmerne med gode råd og anbefalinger i forhold til forberedelse af dokning.

## JURIDISK RÅDGIVNING/HØRINGSSVAR

Der er indgået en aftale med Njord Advokatfirma om juridisk bistand inden for færgerelaterede spørgsmål og om fælles høringskrivelser.

## BRÆNDSTOFAFTALER

En håndfuld medlemmer er samlet i en fælles dieselaftale, og andre har fået optimeret deres leverandøraftaler.

## ARBEJDSSTØJ MV.

Der ses i øjeblikket nærmere på mulighederne i forhold til uniformer og arbejdstøj samt smøreolier mv. 🛠️

## FORTROLIGHED

Fortrolighedshensyn omkring priser mv. gør, at Fægeseekretariatets rammeaftaler kun er omtalt i mere generelle vendinger. Aftalerne er som udgangspunkt fortrolige i forhold til tredjemand; kontakt Sekretariatet i tvivlstilfælde.

# NYT FORSIKRINGS-TJEK

Nu er det tid til **serviceeftersyn** af forsikringerne. Michael Weber fra EDGE starter nu anden runde til færgeselskaberne for at tjekke, om **forsikringerne kan blive (endnu) bedre**.

I det sidste år har alle færgeselskaber i Fægeseekretariatet haft mulighed for et servicetjek af færgernes kasko- og P&I forsikringer. Erfaringen er, at der for de fleste er en relativ stor tocifret procentbesparelse, hertil kommer lavere selvrisiko og bedre forsikringsbetingelser. Dog er der kommuner, der på grund af kontraktlige bindinger etc. endnu ikke har kunnet benytte ordningen, som er et medlemstilbud for Fægeseekretariatets medlemmer.

## FORHANDLER PÅ NY

- Forsikringerne er normalt tegnet for et år. Nu tager jeg en ny runde ud til færgeselskaberne for at høre, hvordan det er gået, og om der er noget, der bør justeres, siger Michael Weber, der som mæglerchef hos marinemægleren EDGE er ansvarlig for samarbejdet med færgeselskaberne:

- Jeg arbejder videre med at gøre forsikringerne endnu mere attraktive med hensyn til dækning, præmier og selvrisci.

På baggrund af, hvordan året er gået i det enkelte færgeselskab, går jeg tilbage til forsikringsmarkedet og forhandler på ny.

Der er nu endnu flere forsikringsselskaber, der byder sig til på færgeområdet, og det er mit job at finde den bedste løsning til de enkelte færgeselskaber – samtidig med, at jeg er garant for både dækning, service og skadehjælp, hvis uheldet er ude, siger Michael Weber og tilføjer:

- Det er den proces, der kører nu. Jeg er på vej rundt – og jeg håber, at de færgeselskaber, der ikke har haft mulighed for at komme med før, også vil vise interesse for tilbuddet. 🛠️

## FORSIKRINGSTJEK

- Et forsikringstjek indebærer, at policens dækninger, betingelser, præmier, forsikringssummer og selvrisiko bliver kigget grundigt efter.
- Erfaringen er, at der ofte er en del, der kan optimeres, så kommunens reelle risikoforhold er korrekt og bedst muligt afdækket.
- Der er lidt særlige forhold, der gør sig gældende i forhold til søfart, derfor kan tjek være ekstra vigtigt.

Jan Fritz Hansen, Færgesekretariatet:

# Samarbejde om regelsanering

**Færgesekretariatet** påbegynder her i november måned arbejdet på, sammen med Søfartsstyrelsen, at sikre **god regelforenkling** for de indenlandske kommunale færger.



Ofte er det med en fleksibel tilgang til opgaven muligt at justere i forhold til den traditionelt internationalt fastsatte maritime lovgivning. I forhold til de indre danske farvande vil der efter alt at dømme være en vis manøvre-frihed, og denne vil nu blive søgt afdækket.

Der er allerede identificeret flere områder, hvor en mere national tilgang og regulering til de små indenrigsfærger vil kunne lede til regelsanering.

Forslagene fra den Blå Vækstplan vedrørende en afløserfærge, ny færgueuddannelse og teknologiske udviklingsprojekter i de kommunale færger kommer selvsagt i fokus i denne sammenhæng.

Blandt andre emner, som der muligvis kunne ses på i nærmere detaljer, er:

- mulighederne for mere fleksible synsintervaller,
- bredere farts-tilladelser,
- lempelse af sommer/vintertal-restriktionerne,
- kravene til fysisk opbevaring af brodokumenter/bøger,
- områder til autonomisejldsforsøg,
- kravene til røgdykkercertifikat,
- godkendelsesprocedurer til batteri-installation etc.

Der kan sikkert findes mange andre områder, hvor der kan foretages regelsanering, uden det går ud over driften eller sikkerheden.

Mere proceduremæssigt vil vi nu sikre en fast møderække med de ansvarlige

chefer i Søfartsstyrelsen foruden et årligt møde med Styrelsens øverste ledelse.

## SAMLER FORSLAG

Færgesekretariatet vil i den sammenhæng mere formelt samle forslag til gode forenklingsforslag ind hos medlemmerne samt udpege et mindre team, som kan sikre den faglige ekspertise under møderunderne med myndighederne.

I forbindelse med dette arbejde er det også vigtigt, at vi selv er villige til at begrænse os til de forhold, som der er sandsynlighed for, at vi kan få forbedret.

Vi vil – sammen i Færgesekretariatet – søge at stå på mål for, at vi så heller ikke presser unødigt på for forslag med videre, som ikke med rimelighed kan forventes regelforenklet eller løst. 🚢

Per Sønderstrup, Søfartsstyrelsen:



# Regler skal give mening

Søfartsstyrelsen er i **dialog** med Færgesekretariatet, og vi ser gerne på, om der er **regler**, vi skal have kigget på – ændret eller forenklet, lyder det fra Per Sønderstrup, **Søfartsstyrelsen**.

- EU's passagerskibsdirektiv er revideret for nylig, og det nye direktiv træder i kraft 21. december 2019. Vi er i gang med at forberede de nye regler, fortæller Per Sønderstrup, kontorchef for Maritim regulering og jura, Søfartsstyrelsen. Han tilføjer:

- Der er ikke som sådan "breaking news" i det – men vi bestræber os på at gøre reglerne enkle – det er i forvejen ikke noget "læsevenligt direktiv".

Denne proces er undervejs, og de danske regler skal også i høring hos erhvervet i 2019.

**UNDER 24 METER**

Der er dog én stor ændring i det nye Passagerskibsdirektiv: Reglerne gælder IKKE for passagerskibe på under 24 meters længde:

- Som udgangspunkt er det Søfartsstyrelsens holdning, at vi viderefører de regler, der i dag gælder for passagerskibe under 24 meter. Men det vil vi høre erhvervet om – ligesom der også er en frivillig kode for disse skibe under overvejelse.

**SÆRREGLER**

- Derudover ser vi på, om der er danske særregler, der bør videreføres, ændres, forenkles – det vil vi også gerne inddrage Færgesekretariatet i, siger kontorchefen.

Søfartsstyrelsen har også sammen med blandt andet Færgesekretariatet haft en arbejdsgruppe om krav til besætningerne. Her har vi set på en mulig model for udannelse af besætningerne til ø-færgerne.

- Desuden ser vi på andre uddannelseskrav; der er flere eksempler oppe, fx om det er rimeligt, at besætningen skal have røgdykkercertifikat på passagerskibe, hvor



der ikke er krav om røgdykkerudstyr. Det er vi åbne over for at se på – kravene skal give mening, siger Per Sønderstrup:

- Det ligger fint i tråd med Regeringens Vækstplans mål om ikke at pålægge erhvervet unødige administrative byrder.

Men det gælder for alle områderne, at det, vi beslutter, naturligvis skal være sikkerhedsmæssigt forsvarligt – og baseret på konkret viden i det enkelte tilfælde. Vi arbejder videre med regelsaneringen, og her kan Færgesekretariatet hjælpe. 🚢



Tom Elmer Christensen, KL:

# KL arbejder på regelsanering

KL ønsker at få forenklede og forståelige regler på alle områder. I den forbindelse har vi noteret os, at det gør Færgesekretariatet også; her arbejdes der på at forenkle reglerne for ø-færgerne, der på flere områder skal overholde regler knyttet til store handelsskibe i international fart. Her bør reglerne forenkles, så de passer til færgetransport i trygge farvande – i øvrigt med rigtig dygtige og erfarne folk ombord, mange af dem er "gået i land" fra international sejlads, siger Tom Elmer Christensen,

specialkonsulent i KL – med mange års maritim erfaring fra Danske Havne. Han tilføjer, at KL har en særlig interesse i regelsanering på fægeområdet, fordi ø-færgerne er en del af den kommunale verden, og det dermed er folk på kommunkontorerne, der sidder som redere.

- Desuden er KL meget optaget af – sammen med Færgesekretariatet – at det nye forslag til Havnelov ikke kommer til at pålægge havnene at ændre selskabsform, da det vil give ø-



færgehavnene ekstra administration og større udgifter, siger Tom Elmer Christensen:

- Endelig noterer KL sig, at der konkret er opnået store besparelser ved eksempelvis Færgesekretariatets tilbud om tjek af ø-færgernes forsikringer – i den forbindelse ville besparelserne blive endnu større, hvis alle kommuner går med i ordningen, det vil KL gerne opfordre til. 🚢

# AFLØSERFÆRGE



**Regeringen** har nu bekræftet, at **opstartsgarantien til Afløserfærgen** bliver en del af finansloven, så nu går vi mere konkret i gang med projektet.

**Regeringen har forankret** opgaven om at udvikle en afløser/standardfærgen til den kommunale indenrigs færgefart til og fra de mindre danske øer hos Færgesekretariatet. Erhvervsministeriet samt Økonomi- og Indenrigsministeriet har – i fortsættelse af den Blå Vækstplan – kunne bekræfte Regeringens prioritering af opgaven, også i forbindelse med finansloven.

Dermed vil Færgesekretariatet nu kunne gå mere endeligt og formelt til opgaven. Ideen om en afløser/standardfærgen har i øvrigt helt fra starten også fået god tilslutning bredt i Folketinget.

## STATUS:

- Vi har udviklet et forslag til et modulært, miljørigtigt færgeprojekt med egne skibssingeniører og Odense Maritime Technology, OMT. To danske værfter er i færd med at byde på opgaven, og vi regner med, at Svendborg Færgefart vil stå for den daglige operation.
- En investorkreds bl.a. med maritime underleverandører vil eje skibet, og Færgesekretariatet vil via en erhvervsdrivende fond og en opstartsgaranti fra den kommende finanslov i ryggen kunne udleje færgen til kommuner og andre, som har behov for tonnage eksempelvis ved dokophold eller driftsforstyrrelser, men også hvis der er behov for ekstra kapacitet.
- Endvidere forventes det, at der kan indgås en række kontrakter med forskningsinstitutioner og maritime under-

leverandører, som ønsker at teste og afprøve nyt udstyr, autonom drift osv.

- Det forventes, at færgen vil kunne være operationel i løbet af 2020.

Der er mange forhold, der nu endelig skal falde på plads: opstartsgarantiens endelige form, investorernes tilsagn, de sidste tekniske justeringer, udlejningskontrakterne mv.

I den kommende tid vil Færgesekretariatet, efterhånden som disse ting falder på plads, komme rundt til de interesserede medlemskommuner og andre potentielle brugere af afløserfærgen.

Sideløbende vil Færgesekretariatet tage endnu en runde på mere teknisk plan med brugerne for at sikre, at afløserfærgen bedst muligt kan opfylde de mere specifikke krav og ønsker på de enkelte overfarter. 🚢

## Med på ECO-beatet

*“Vi skal være i ‘orkanens øje’ – der, hvor de dygtige forskere og teknikere er. Det kan vi lære af, vi er ‘med’, og vi får et godt netværk,”* lyder det fra Hans Søby, havnemester, Svendborg, der håber på, at Afløserfærgen lander i hans ‘færgeportefølje’.

- Vi har vist interesse for at blive korresponderende reder for Afløserfærgen, lyder det fra Hans Søby, der skynder sig at

tilføje, at det “kun” er en interessetilkendelse, der endnu ikke er endeligt afklaret med kommuneledelsen.

Og det er ikke det eneste projekt, som det lille færgerederi har sagt ja til at deltage i.

- Vi er med i et projekt, hvor der bliver forsket i autonom færgedrift – hvor f.eks. vores besætninger havde briller på, så forskerne kunne registrere retningen på deres blik. Det skal blive til operationelle autonome kameraer, der kan være med til at holde udgik.

Vi er også med i det nye forskningsprojekt, hvor et forskerhold sætter målere på forbruget på færgen.

- Det går fint i spænd med, at alle vores navigatører har været eller skal på ECO-simulatorkursus – med målere kan de direkte aflæse, hvordan deres sejladsmønstre påvirker dieselforbruget.

- Jeg synes, det er interessant at være der, hvor udviklingen sker – sammen med forskere, teknikere samt maritime udviklingsvirksomheder. Jeg vil gerne være med til at underbygge Sydlyn som et maritimt kraftcenter. 🚢



# Udbudsreglerne i forbindelse med afløserfærgeren



Christian Benedictsen-Nislev, NJORD Advokatpartnerselskab

**Kommunerne kan anvende** Færgefartsbekendtgørelsens lempelige regler forudsat, at der transporteres max. 300.000 passagerer om året på den pågældende ø-færgerute.

Det betyder, at kommunen kan nøjes med at indhente interessetilkendegivelser fra mulige leverandører og derefter indgå aftale med den virksomhed, der kan udføre færgedriften på de økonomisk mest fordelagtige vilkår ud fra de definerede kriterier (kommercielle, tekniske etc.).

Processen kan gennemføres på under to måneder, og kontraktperioden kan være på op til 12 år.

Der er ingen begrænsning mht. kontraktens størrelse/beløb.

- Indkaldelsen af interessetilkendegivelser skal offentliggøres i EU-Tidende.
- Der findes ikke nogen standardskabelon eller nærmere bestemte retningslinjer

for denne type indkaldelser, og Færgefartsbekendtgørelsen angiver alene, at indkaldelsen skal indeholde "de relevante informationer om færgedriften". Disse afhænger naturligvis af hvilken opgave, der søges løst.

- Generelt vil der dog være tale om informationer, som gør det muligt for rederier at vurdere, om de er interesserede i opgaven, herunder forventet kapacitetsbehov (passagerantal), opgavens varighed og besejlingernes hyppighed.
- Derudover skal indkaldelsen angive, inden for hvilken frist og hvor interessetilkendegivelsen skal indgives, samt hvilke informationer, man ønsker, rederierne angiver i tilkendegivelsen.
- Kommunen kan fastsætte en passende frist for rederiernes afgivelse af interessetilkendegivelser. Fristen skal give rederierne mulighed for at se indkaldelsen, vurdere om de er egnede og afgive

deres interessetilkendegivelse. Med udgangspunkt i kravene til de almindelige udbudsprocedurer vil det dog være en god idé at lade denne frist løbe mindst 30 dage fra indkaldelsen.

- Efter udløbet af fristen skal kommunen indgå aftale med de interesserede rederier, der kan udføre færgedriften billigst eller på de økonomisk mest fordelagtige vilkår.
- Adgangen til at udlicitere færgeruterne til småøerne er udover den særlige undtagelse fra udbudspligten gjort lettere, idet kontraktperioden kan udgøre helt op til 12 år jf. Færgefartsbekendtgørelsens § 3, stk. 2. For andre færgeruter kan kontraktperioden max. udgøre 6 år.
- Alternativet til at benytte udbudsreglerne er at hjemtage færgedriften til kommunen – og overholde reglerne for kommunal færgedrift. 🚢

## Brev fra erhvervsministeren

Som du sikkert også har set, så følger Regeringens udspil til finansloven 2019 op på dette, og regeringen prioriterer også her udvikling af et standardkoncept for færger til ø-sejlsads.

Det gør vi, da vi kan se, at et sådant projekt kan understøtte udviklingen af danske styrkepositioner inden for maritim energieffektivitet og klimaa- og miljøløsninger, samt anden innovativ teknologi, herunder autonom sejlsads.

Vi mener også, at der er et vækst- og erhvervsperspektiv ved projektet, ligesom projektet har eksportpotentiale.

Så jeg synes, at I skal forsætte jeres gode arbejde med at få sat dette projekt i søen, og så vil Regeringen understøtte dette projekt på bedste vis i de kommende forhandlinger om finansloven.

Vi mener også, at der er et vækst- og erhvervsperspektiv ved projektet, ligesom projektet har eksportpotentiale. Så jeg synes, at I skal forsætte jeres gode arbejde med at få sat dette projekt i søen, og så vil Regeringen understøtte dette projekt på bedste vis i de kommende forhandlinger om finansloven.

Med venlig hilsen  
  
 Rasmus Jarlov



# Evaluering af Landevejsprincippet

**Landevejsprincippet** fordeler p.t. ca. **75 millioner** kr. årligt til ø-kommunerne (ekskl. Bornholm) samt til de kommuner, som har **småøer i baghaven**.

**Det er glædeligvis den politiske ambition** i løbet af de kommende år at føre et fuldt og helt Landevejsprincip igennem. Det kan opgøres på mange måder, men vi vurderer, at man har nået ca. 2/3 af målet, idet vi på et tidspunkt håber også at få højsæsonen med under ordningen.

## EVALUERING

Økonomi- og Indenrigsministeriet har færdiggjort en første evaluering af ordningen. Med en række opdaterede tal og beregninger kommer man frem til, at godt 5 millioner kr. af tilskuddet kan omfordeles til fordel for bl.a. de kommuner, som ikke rigtig er kommet med endnu.

Af de i alt 21 omfattede kommuner skal omkring halvdelen ifølge denne evaluering have mere; medens den anden halvdel så får tilsvarende mindre.

Det fremgår indirekte af rapporten, at man næppe bør foreslå en fuld omfordeling, da der selvsagt også er stordriftsfordele ved betydelige stigninger i passagertallene. Det overvejes på den baggrund tilsyneladende at lave nogle mindre justeringer.

Umiddelbart kan man sige, at den første løsning (fuld omfordeling) sikkert ikke vil blive lige vel modtaget alle steder. Mens den anden løsning (mindre justeringer) næppe vil kunne mærkes af mange.

## 3,5 MIO.

Den skævvridning, som er opstået for visse øer og overfarter, kan skyldes mange ting; manglende datagrundlag, den hidtidige prispolitik og overfartens karakter. Men en omfordeling af eksisterende midler, som måske vil gøre nogen glade og andre mindre tilfredse, løser ikke rigtig problemet.

Hvis man nu i stedet afsatte blot lidt flere finanslovsmidler til de kommuner, som hidtil ikke rigtig er kommet med, og sammenholder med de nye beregninger, så har kommuner med småøer her alene et ekstra "behov" på ca. 3,5 millioner for, at de kan komme med og kan blive en del af successen allerede nu.

Hvis de kommuner, som i henhold til de nye beregninger har en manko, kunne få denne dækket med nævnte beskedne beløb og uden at modregne hos de andre, ville successen omkring Landevejsprincippet hurtigt komme alle til gode.

Disse ekstramidler kan eventuelt også blot ses som en "opstartshjælp" nu og her, hvor der er fokus på ø-turismen. Når det fulde Landevejsprincip til sin tid er gennemført, er alle jo kommet helt og lige med. 🍷

*Med evalueringen har vi fået et godt grundlag for at drøfte, om der er behov for at foretage nogle justeringer. Mit udgangspunkt er, at vi skal være varsomme med at lave meget store ændringer."*

- Økonomi og Indenrigsminister  
Simon Emil Ammitzbøll-Bille





*Chefskipper Kim Mathiesen ved styrbords manøvrerult ombord på færgen "Faaborg III".*



# CHEFSKIPPER

## ved Ø-Færgen



**D**en 15. februar 2016 fik Kim Mathiesen stillingen som chefskipper på færgen Faaborg III:

- At jeg søgte herved fra det nordsjællandske skyldtes ønsket om at prøve noget nyt i tilværelsen. Her har vi en enorm stor berøringsflade til vore kunder. Det er både til passagererne og til vore mange leverandører og ikke mindst til hinanden i de små færgeselskaber og gennem Færgesekretariatet. Det er berigende at være en del af noget større i et netværk.

Som chefskipper er Kim Mathiesen foruden det at være sejlede skipper også administrator. Med jobbet følger en hel del kontorarbejde, vagtplaner, regnskaber og tilrettelægning af rutiner ombord, så færgen til hver en tid kan tåle inspektion fra Søfartsstyrelsen med mere. Det gælder også fartplanen, hvor han giver sit besyv med. I lavsæsonen er der seks ture frem og tilbage fra de tidlige morgentimer, så øboernes børn kan komme i børnehave og i skole.

Normalt går turene med udgangspunkt i Faaborg til Lyø og videre til Avernakø. To af turene går dog med uret – dvs. først til Avernakø og derefter Lyø.

- Det gør vi for at tilgodese Avernakø største arbejdsplads "Munkegården" – en døgninstitution for unge, der har det svært i tilværelsen, fortæller Kim Mathiesen.

### THE NEW NORMAL

- Ombord på færgen skal alle kunne diverse funktioner. Bl.a. går jeg meget op i, at nye navigatører er i stand til at manøvrere færgen. Uanset, at vi har alle mulige og stærke hjælpemidler, så er den nye færgen ret levende grundet sin korte længde og store højde – den fungerer som et storsejl, der kan være svært at tæmme, når først færgen sætter i drift på tværs ved manøvrerne under anløb af færgeløjerne på Avernakø eller Lyø i kraftig blæst, fastslår Kim Mathiesen og fortsætter:

- Om kort tid vil alle rederiets navigatører være gennem det ECO-kursus på øen Vaxholm ved Stockholm, som Færgesekretariatet arrangerer. Der lærer vi at spare på de dyre brændstofdåber i stedet for at træde på "speederen" – populært sagt. Man kan kalde det "The New Normal" i stedet for udtrykket "Vi plejer". Det handler om at optimere sejladsen med færgen mest muligt for derigennem at spare på skatteborgernes penge, siger chefskipperen, der tilføjer, at rederiet også benytter Færgesekretariatets tilbud om venlighedskurser:

- Vi har allerede haft de første på kursus, og tilbagemeldingen har været positiv.

- Det er i min verden en af de helt store gevinster ved oprettelsen af Færgesekretariatet, fortsætter Kim Mathiesen:

- Blandt sekretariatets opgaver er bl.a. oprettelsen af netværk, miljøspørgsmål, fælles indkøb af brændstof og forsikringer, redningsudstyr, maling, kompetenceudvikling, benchmarking, samarbejde og et såkaldt "venlighedskursus".

### AFLØSERFÆRGE MILJØGEVINST

Når chefskipperen i Ø-Færgen tager de langsigtede briller på, peger han på, at vi skal have flere fleksible enheder både for at kunne afløse hinanden og for at få en fælles drift og standardisering:

- Vi mangler større erfaring i forhold til udstyr og anvendelse. Kommunerne har deres færger – de er ofte vidt forskellige, fx er der kun bygget én af vores slags.

Derfor er initiativet med en afløserfærgen en super idé. Jeg for mit vedkommende ser frem til, den sættes i drift i 2020. Færgen har fleksibiliteten i forhold til det oplæg, vi kender, og vil også i et vist omfang kunne bruges til ø-hop. 🌿



FÆRGE: FAABORG III

REDERI: Ø-FÆRGEN

EJER: FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE

FÆRGEANSVARLIG: LASSE V. OLSEN





3300 afgange og ankomster på de sydfynske øer. Sea Hawk sejler ø-hop i Det sydfynske Øhav.



## EN HALV

# jordomsejling

I løbet af juni, juli og august har Sea Hawk tilbagelagt det, der svarer til en halv jordomsejling. Ikke ud over oceanerne, men på kryds og tværs med turister på ø-hop mellem øerne i Det Sydfynske Øhav.

3300 ankomster og afgangene er det blevet til, 27 anløb om dagen, og hele 423 ankomster til Drejø, som er den ø, den hurtigt-sejlende gule katamaran har anløbet flest gange. Sea Hawk holder mellem 20 og 25 knob – og ruten går mellem øerne, så turister kan komme fra ø til ø uden at skulle "ind på fastlandet" for at komme ud til næste ø. Tilbuddet var der også sidste år, og i år er ø-hopbegrebet

blevet endnu mere kendt, så Sea Hawks 12 passagerpladser har været godt fyldt op hele sommeren.

- Da vi havde sejlet halvdelen af sommeren, havde passagertallet oversteget det samlede tal for sidste sommer. Jeg forventede, at det ville tage lidt af efter skoleferien, men der var fortsat godt fyldt op, siger Mikael Jensen, der ejer skibet, og som sejler skipper på turene.

### RO I PAUSEN

Sejllanen er lavet, så Sea Hawk afsejler fra Svendborg kl. 08:30 om morgenen og ankommer igen ved 20.30 tiden – med en times middagspause.

- Når der er pause midt på dagen, går vi ind i styrehuset og lukker døren og spiser og slapper lidt af. Der vil vi ikke have gæster ombord, – vi skal lige hvile ørerne, siger Mikael Jensen:

- Men når vi sejler, er alle velkomne i styrehuset – det er lavet, så der er siddepladser og mulighed for at stå sammen med os, der sejler. Det er klart, at vi svarer på de samme spørgsmål rigtig mange gange i løbet af en sommer, men jeg mener, at det er en del af vores arbejde og af den service, vi yder. Folk skal føle sig velkomne og godt behandlet. 🌊



**Giver gode råd.** En del af servicen er også, at Sea Hawk, før sæsonen startede, har været rundt på de syv øer, hvor besætningen er blevet præsenteret for tilbuddene på de enkelte øer.

- Så vi kan fortælle ø-hopperne, hvad der er at se, spise og opleve på de enkelte øer. Ombord kan de købe en kop kaffe, og de kan kigge på instrumenterne.

De to faste navigatører, Mikael Jensen og Henrik Christensen, bliver skiftevis afløst af en tredje navigatør, der tager vagten i en måned hen over sommeren.

### M/S Sea Hawk

Servicefart.....	20 knob
Rækkevidde .....	200-500 sømil
Passagerer .....	maks. 12 stk.
Besætning .....	2-4
Bredde.....	5,05 m
Maks. dybdegang .....	1,55 m
Siddepladser i cockpit .....	12
Siddepladser, agter dæk .....	10
Siddepladser på flybrige .....	10
Toilet & bad	

# Ø-HOP-STATUS



”Den gule katamaran, Sea Hawk, har igennem sommeren **forbundet øerne**, Lyø, Avernakø, Strynø, Skarø og Drejø, og har i sommeren 2018 haft en **fremgang i besøgstallet** på 65 % i forhold til sidste år.

**S**ejladserne er gået fint i år, der har været godt fyldt op på Seahawk, og ø-hop ideen – og formentlig den gode sommer – har smittet af på de konventionelle færger både i Svendborg og i Faaborg, der også har haft ekstra mange passagerer i år og mange fyldte afgang, lyder det fra havnemester Hans Søby fra Svendborg Havn, der sammen med havnekontorets administration er tovholder på projektet:

- Vi arbejder på at optimere næste års sejlplans tider og afgang. Samtidig vil vi reducere den med to uger fra otte til seks ugers sejlads i skolernes sommerferie, hvor der har været flest gæster.

Ø-hop har smittet af på billetsalget til Højestene, hvor der har været udsolgt særligt på afgang kl. 11. Derfor er Svendborg Havn i gang med et forslag til at ændre sejlplanen til næste år, så den meget tidlige morgentur kl. 7:30 flyttes til 8:30, hvor turisterne er stået op. 11-afgangen flyttes lidt – og så sejler Seahawk ind i mellem. Så kan flest muligt komme ud på øerne.

## TILSKUD NØDVENDIGT

- Men offentlig infrastruktur er ikke en god business case, hvilket betyder, de tre deltagende kommuner skal finde 625.000 kr. for, at projektet kan gennemføres til næste sommer – og som alle ved, er kommunernes økonomi presset, lyder det fra havnemester Hans Søby.

De tre kommuner skal mødes igen i løbet af efteråret, og her bliver ø-hops skæbne afgjort. Her vil man prøve at få en treårig aftale i hus, da det vil gøre planlægningsprocessen og markedsføringen nemmere. 🌊

*Sea Hawk kan medtage 12 personer og har fungeret som ”øhavets metro”, således har færgen haft til formål at krydse mange ruter mellem øerne – ruter, som ikke sejles af de almindelige færger, der til daglig betjener øerne.*

Sea Hawk har sejlet 2000 glade sommergæster mellem øerne i Det Sydfynske Øhav. Nogle af gæsterne har startet deres tur på katamaranen i Svendborg, mens andre har startet deres ø-hop med færgerne Strynøfærgen, Faaborg III og Højestene.

Svendborg, Faaborg-Midtfyn og Langelands kommuner giver tilskud til ø-hop.

*Færgesekretariatet har støttet projektet økonomisk.*

*Der er solgt 1624 voksenbilletter, 310 børnebilletter og 623 billetter til cykler.*

Ø-hop billetterne er solgt til 200 kr. for voksne og 100 kr. for børn. Billetten gælder i op til syv dage og til alle færger i Det Sydfynske Øhav.

Billetten er købt af folk, som ønsker at sammensætte en tur på ruter, som ikke betjenes med de eksisterende færger. Det har således været muligt at besøge de tre kommuners øer direkte fra ø til ø.

## VISITFAABORG

*Ø-hop har været det store emne i år. Alle har talt om det. Egentlig har man jo altid kunne sejle ud til øerne – men nu er der kommet ord på i pressen. Vi har haft markant flere turister i år – både danskere, der er blevet hjemme i det gode vejr – og særligt også hollændere og tyskere – og alle nationaliteter tager på ø-hop. Brian Carlson, turismeassistent.*

## VISITSVENDBORG:

*Ø-hop klinger godt hos folk. Det er sindssygt populært – det har ramt noget godt. Vi har ikke tal på det – men det er vores fornemmelse, at ø-turismen er boomet i år. Martin Jensen, projektmedarbejder.*



# Helt forrygende sommer

- Der har været fantastisk mange gæster på Avernakø i år, siger Pia Vestergaard, Avernakø Købmandshandel.

- **Ø-hopfærgen har givet** rigtig mange ekstra turister, og lystbådehavnen har været proppet – selvfølgelig på grund af det gode vejr. Derudover er sommerhusejerne begyndt at komme mere i ydersæsonen, når færgebilletterne er billigere; de betaler jo kun en tredjedel af prisen, så har pensionisterne råd til at komme herover nogle flere gange på

en sæson. Jeg så det også sidste år, der var mange, der kom herover til jul og påske.

Pia Vestergaard peger på, at ferieugerne til almindelig takst ikke gør så meget:

- Det er i ferietiden – der har folk et andet budget, de lægger en plan og betaler, hvad det koster.

Herudover kan godstaktsrefusionen mærkes i købmandens regnskab, hvor fragtomkostningerne er halveret på årsbasis.

Så jeg klager ikke, slutter Pia Vestergaard med et smil. 🌊



## Lyø Købmandsgård: Længere sæson

De billigere billetter betyder, at her kommer mange endagsturister – og de kommer her i butikken, siger Anne Mette Vestergaard, Lyø Købmandsgård.

- **Særligt i eftersommeren** har der været mange pensionister og par, der har cyklet med. Her er cafeerne lukket, så kommer de i butikken, fortæller Anne Mette Vestergaard.

- Sommerhusejerne kommer også over nogle flere gange i løbet af året. Og så har vi øboer også glæde af de billigere billetter, særligt nu, hvor det er hele vinteren. Det betyder noget, når børnene kommer til jul – og det er ikke så dyrt, hvis de kommer over på øen i en weekend.

Godstaktsrefusionen betyder ikke så meget for Lyø-købmanden:

- Jeg henter selv de fleste varer i min kølebil, jeg køber et månedskort, og det er ikke blevet billigere. Det er kun, når jeg får varer med fragtmænd – fx gasflasker og min isfryser – at det er billigere.

Anne Mette Vestergaard mener, at ø-hopfærgen er et fint koncept. Hun lejer værelser ud og har mange gæster, der kommer med Sea Hawk:

- De lejer værelser og cykler og spiser i cafeerne og køber ind her hos købmanden. 🌊



## Strynø: Godset kommer billigt over

**Mette Meldgaard ejer** Strynøfrugthave, hvor hun producerer ca. 8000 store flasker og 1000 små flasker most årligt, og da både de tomme flasker skal over til øen – og mosten skal sælges på fastlandet, betyder Godstaktsrefusionen meget for den lille virksomhed:

- Flaskerne kommer gratis over, og min varebil kommer billigt over, når jeg fx skal på marked.

Jeg har rundvisninger – og sælger også ved vejen. Selv om det er en lille del af omsætningen, kan det mærkes, at her er flere turister. Men om det er Landevejsprincippet, vejret eller ø-hopudsendelserne på tv, det ved jeg ikke, siger Mette Meldgaard og tilføjer:

- På Strynø har vi talt om at arrangere en tur for færgefolkene, så de kender øens muligheder bedre og kan fortælle om dem.

Til spørgsmålet, om der er noget, færgerne kunne gøre bedre, svarer Mette Meldgaard:

- Som lille erhvervsdrivende har jeg indimellem brug for at få lidt større mængder fragtet over, men stadig ikke så meget, at det giver mening at få en stor lastbil herover. Her er antallet af vogne til fragtet en flaskehals, og de kan ikke reserveres. Der er jeg afhængig af fleksibilitet og god vilje fra færgefolkene side for at få det til at fungere. 🌊



Gamle Elmegaard, Drejøl

## Har ikke gulpladebil

Det er rigtig fint, at det er billigere at få varer over, men der er mange, der ikke har gulpladebil. Vi har fx ikke råd til to biler, og så får vi ikke noget ud af godstaktsrefusionen. Vi kører ofte dårligt gående til og fra færgen og er derfor afhængige af en hvidpladebil. For mange vil det være meget enklere, hvis støtten fulgte CVR-nummeret, siger Beth Blay, der er daglig leder af Gamle

Elmegaard på Drejøl. Hun driver stedet sammen med sin søster, Sanne Milling, - Ud af de 7 uger, vi har åbent, har vi tre sommeruger, hvor vi skal hive størstedelen af vores omsætning hjem. Vi er tit ude for, at folk ringer og bestiller bord for lidt efter at ringe og afbestille, fordi færgen er fuld. Der er blevet for lidt færgekapacitet, slår Beth Blay fast. 🚢



## Skarøl Is: Tiltag, vi kan mærke

- Vi er en produktionsvirksomhed, og det har stor betydning for vores konkurrencesituation, at vi ikke har ekstra transportudgifter, når vi skal kunne begå os i den omgivende verden, siger Martin Jørgensen, Skarøl Is – der er godt tilfreds med de billigere godstakster.

Jørgensen, der ejer Skarøl Is, Skarøl Iscafe og dagligvarebutik.

### Ø-HOP KAN UDVIDES

Han er rigtig glad for den gule ø-hop-færgen, for som han siger:

- Dem, der kommer på ø-hop, har ikke madpakke med hjemmefra. De spiser i cafeen, og de køber dagligvarer i butikken i modsætning til sommerhusejere og lystsejlere, der har mad med hjemmefra.

- Jeg vil foreslå, at ø-hopbilletten ændres fra 7 til 10 dage. Det vil betyde, at folk bliver lidt længere på øerne – og ikke nødvendigvis, at de vil sejle mere. Der er mange, der synes, det bliver for meget at sejle hver dag. Og de synes, det er for dyrt at købe en ekstra billet, så de tager hjem efter 7 dage. 🚢

- Vores omsætning er steget de sidste år – men det er vanskeligt at sige hvorfor; der er mange ting, der peger i samme retning. De billige billetter, den gode sommer, rigtig meget positiv omtale af øerne, ø-hop. Det har betydet, at vi holder længere åbent – fra maj til udgangen af september. Folk fortæller, at de har hørt om os og ikke vil sejle forbi uden at have smagt vores is. Det er hønen og ægget – men i hvert fald er vi inde i en positiv udvikling, siger Martin



## Mejeriet Strynøl: Travl sommer

Så mange turister har vi aldrig prøvet før.

Det har været en super sæson, og vi har naturligvis haft vejret med os. Den lille ø-hopfærgen har også givet os ekstra gæster til aftensmad, overnatning og morgenmad. Derudover er det tydeligt, at de billigere billetter i Landevejsprincippet gør sæsonen længere, normalt har vi lukket forretningen 1. september, fordi der ikke kom flere gæster. I år lukkede vi 1. oktober – fordi vi ikke havde flere kræfter, fortæller Kirsten Poulsen, der ejer Mejeriet på Strynøl sammen

med sin mand, Torben Vestergaard. De har i sommer ansat en ekstra hjælp til at klare frokosterne, det plejer de ellers ikke.

- Vi er også godt hjulpede med Godstaktsrefusionen. På Strynøl-færgen er alt, der sendes afsted på paller, gratis. Det hjælper meget, både økonomisk og mht. administration. Før var der regninger på 10 og 20 kr. – der blev samlet, så vi fik for et halvt år ad gangen, det var svært at kontrollere, supplerer Torben Vestergaard. Han håber, at Landevejsprincippet bliver 100 %, så det gælder hele året:

- Det kan de lave med et snuptag. 🚢



God tørn, sammenhængende fridage, **afvekslende** arbejdsopgaver og en **fantastisk** udsigt fra arbejdspladsen, – **Kamma Sørensen** har sejlet på Højestene i 20 år.

# DANMARKS

## BEDSTE UDSIGT



*Jeg synes, det er en udfordring om sommeren, at jeg ikke har tid til at rådgive turisterne ordentligt. Der er mange, der gerne vil på ø-hop, men det er svært at få tid til at hjælpe og rådgive dem, siger skipper Kamma Sørensen og tilføjer:*

*- Ø-hop har medført, at der er væsentligt flere turister i år end de foregående år. Vel en blanding af markedsføring og godt vejr. Men det har så igen medført, at der har været fyldte færger – særligt 11-afgangen fra Svendborg har været fuld. Det er rigtig ærgerligt at skulle afvise turister, der havde glædet sig til en tur i øhavet.*

*Om vinteren har vi bedre tid til andre ting, lidt kontorarbejde med statistik og ISM, opdatering af sikkerhed osv.*



**D**et Sydfynske Øhav er smukt at sejle i på alle årstider. Jeg har bedre udsigt fra min arbejdsplads end borgmesteren, griner Kamma Sørensen til spørgsmålet om, hvad der gør, at det bliver ved med at være interessant at sejle færge i Det Sydfynske Øhav.



*Kamma Sørensen opgraderede for et par år siden sine sætteskipperpapirer med en skibsføreruddannelse.*

Faktisk er det 20 år siden, at Kamma Sørensen fik et afløserjob på Højestene, færgen, der betjener øerne Skarø og Drejø fra Svendborg. Hun havde sejlet mange år på de store sejlskibe – i sidste omgang på tremastskonnerter Fylla – men havde en drøm om et arbejde, hvor arbejdstiden er mere ligeligt fordelt over året. På sejlskibene ligger broderparten af arbejdet om sommeren.

Det blev til et år som afløser, og herefter blev Kamma Sørensen fastansat – og har været det siden:

- Jeg kan godt lide vores tørn, den giver både sammenhængende arbejdsperioder og gode lange friperioder – så fx til sammenligning med langfart eller sejlskibe giver det mulighed for at leve et almindeligt liv.

En typisk tørn starter kl. 10 om formiddagen, hvor Højestene ligger en time i Svendborg. Her er der tid til at overlevere og få en lille snak. Der er mulighed for at få en reparatør ombord, og i dette tidsrum bliver færgen gjort ren af folk fra land.

Højestene sejler fire rundture om dagen på hverdage og fem rundture på fredage og på sommersøndage.

Om vinteren skal Skarø-boerne booke færgen, ellers sejler den ikke ind til øen.

Sidste tur med færgen slutter klokken 19 på Drejø, her er der tid til at rigge af, gøre rent og spule. På Drejø har Svendborg Kommune lejet et hus, hvor besætningen overnatter og spiser deres medbragte mad.

- På øen er vi altid inviteret med, når der er arrangementer i forsamlingshuset, fortæller Kamma Sørensen.

Næste morgen kl. 05.45 starter næste arbejdsdag, og det efterfølgende døgn kører ligesådan og slutter på tredjedagen i Svendborg kl. 11.

### OP I STYREHUSET

- Vi har tre pendlere, to børnehavebørn og to skolebørn med om morgenen; de ankommer til Svendborg kl. 7:25, fortæller Kamma Sørensen. En del af øboerne har for vane at komme op i styrehuset under overfarten, og nogle kommer med



morgenbrød, når de skal med den første morgenfærge hjem fra Svendborg.

- Vi følger med i, hvad der sker på øen. Når der er skoleklasser, spørger de tit, om de må komme op og se styrehuset – og de er velkomne, hvis sejladserne tillader det.

Færgen er normeret til en driftsbesætning på en sætteskipper og en kystskipper, men alle de syv fastansatte navigatører er sætteskipperne eller skibsførere. Det gør det nemmere at tørne og afløse hinanden og springe ind, hvis der er en, der bliver syg.

Kamma Sørensen sejler fast sammen med Henrik Thisen. De skiftes til at være skipper og styrmand på en rundtur. Skipperen sejler, mens styrmanden billetterer og tager sig af forskellige småopgaver og svarer på spørgsmål fra passagerer. I Svendborg er de begge på vogndækket og hjælpes ad med at laste færgen.

- Vi kører gerne førerløse biler og fx traktorvogne ombord for øboerne. Så kan de selv tage hjem på øen, og så kommer bilen med, når der er plads. Det er vi ikke forpligtede til, men det får det hele til at glide nemmere.

- Det giver en god variation i arbejdet, fastslår Kamma Sørensen, der tilføjer, at Højestene også har Kaj. Han startede som skibsassistent-flexjobber og er fortsat, efter han er blevet pensioneret.

- Han gør rent, pletmaler, ordner og laver vedligehold i 12 timer om ugen. Han er guld værd og er med til at stoppe forfaldet.

#### TRÆNGSEL I SUNDET

Højestenes sejladser foregår ud igennem Svendborgsund, hvor der om sommeren

er godt fyldt op med lystsejlere – hvad der som regel ikke generer Kamma Sørensen:

- Der skal være plads til alle, når bare folk overholder søvejsreglerne og udviser almindeligt godt sømandsskab. Men jeg kunne da godt ønske mig, at lystsejlerne kendte lidt mere til manøvreresignalerne. Stort set går det fint, og jeg er også hjulpet på vej af, at jeg selv er lystsejler, så jeg kan sætte mig ind i sejlerens situation og ofte forudse, hvordan de vil reagere. 🚢

#### Tørnen:

Vagt i 2 døgn

Fri i 2 døgn

Vagt i 3 døgn

Fri i 2 døgn

Vagt i 2 døgn

Fri i 9 døgn

## Ø-HAVETS TRAKTOR

**Pilen** peger kun i én retning, hvis der er problemer med **sikkerheden** eller uheldet er ude. Rederansvaret er et stort ansvar, fastslår **Hans Søby**, reder for tre færger i Svendborg.



**I dagligdagen sejler** besætningen færgen, og chefskipperen har ansvar for drift, vedligeholdelse og sikkerhed – sammen med Højestenes andre førere.

Men i sidste ende har jeg som reder ansvaret for sikkerheden og økonomien og for, at alle regler bliver overholdt, og at der er de fornødne midler til sikker drift af færgen.

Den overordnede sikkerhed er mit ansvar – det er et stort ansvar – for mange mennesker, fastslår Hans Søby, havnemester på Svendborg Havn og reder for Skarø-Drejefærgen og Hjortøboen og turbåden Helge. Han har papirer som skibsfører og har deltaget i Færgesekretariatets rederkursus på SIMAC.

Han forklarer, at skulle uheldet være ude, er der organiseret en havarigruppe, der hurtigt samles på havnekontoret – dels personalet på kontoret, dels skibsførere, der er i nærheden:

- Vi vil koordinere redningsindsatsen, assistere skibsføreren ombord og deltage med den specialviden, vi har, om færgen og farvandet.

#### SEJLER I AL SLAGS VEJR

Hans Søby kalder Højestene for "Ø-havets Traktor":

- Det er et simpelt skib, der er super driftsstabil. Det sejler (stort set) i al slags vejr, siger Hans Søby. Han glæder sig over et nyt tiltag med en etableret Færgegruppe

med repræsentanter fra de tre øer – både fastboende og sommerhusejere – og havnens og kommunens administration.

- Gruppen er trukket i arbejdstøjet og har besluttet at ændret sejlplanen, så der er en senere afgang fredag aften i sommerferien fra 2019. Det betyder, at turister kan blive på øerne og spise aftensmad. Til gengæld "koster" det, at der tages en fredagsafgang ud i 3 vintermåneder.

- Det er klart, at alle ikke er lige begejstrede, men nu gør vi det i en prøveperiode. 🚢

Højestene:

# UDFORDRET PÅ

# vedligehold

**Skarø-Drejø færger** er 22 år gammel, og udfordringen er, at der **ikke** har været råd til at foretage **store renoveringer** i løbet af årene.



**V**i har en flad struktur, jeg samarbejder med besætningen på færgeren og med folkene på havnekontoret. Vi ligger en time i havn hver dag, der kan jeg lige nå op på kontoret, hvis der er noget, jeg skal have ordnet, siger Kent Juul Nielsen, chefskipper på Højestene. Han sejler med i den almindelige tørn og har som udgangspunkt ikke ekstra timer til opgaverne som chefskipper – men kan dog skrive overtimer på.

Til spørgsmålet om, hvad den største udfordring er, lyder svaret:

- Vi har en færge af ældre dato, den er 22 år gammel. Det burde ikke være nogen meget høj alder, men der har ikke været råd til de store renoveringer – fx er motorerne ikke skiftet, og færgeren er temmelig rusten. Vores vilkår er sådan, at vi normalt har fem dage årligt til dokophold, fordi vi ikke har nogen afløserfærge. Vores lille turbåd, Helge, afløser, men det betyder, at øboernes biler ikke kan komme med, så de bliver hurtigt utålmodige. Den store produktionsvirksomhed, Skarø Is, kan ikke få varer frem og tilbage, så der er flere årsager til, vi skal helst holde os på de fem dage. Sidste år var vi tvunget til otte dage

på værft, fordi det ene gear var havareret. Det gav tid til at få udført mange andre opgaver.

Lige for tiden har vi nedbrud på den ene motor, det giver langsommere sejlads og mange forsinkelser.

## OVERORDNET ANSVAR

- Generelt er jeg som chefskipper ansvarlig for det gode arbejdsklima ombord, at folk trives på deres arbejdsplads, at man er motiveret til at yde en ekstra indsats og er stolt af sit arbejde, fastslår Kent Juul Nielsen:

- Jeg har det overordnede ansvar for, at rederiets sikkerheds- og miljøpolitik gennemføres, og for at færgeren er sikkerhedsmæssigt og driftsmæssigt i orden, ligesom jeg udarbejder tørnlistor / vagtplaner, og afholder besætningsmøder mv. Jeg indhenter tilbud, er budgetansvarlig sammen med havnekontoret – og planlægger det årlige dokophold.

På et tidspunkt er der nogen, der bliver nødt til at tage stilling til, om Højestene skal udskiftes – hvilket der nok ikke er penge til eller renoveres; og det koster også mange millioner.

Kent Juul Nielsen er glad for, at Færgesekretariatets afløserfærge, som planen ser ud, kommer til at høre til i Svendborg:

- Det betyder forhåbentlig, at vi selv kan benytte den, og det vil løse nogle af vores problemer.

Han har ikke benyttet sig af alle Færgesekretariatets indkøbsaftaler, ganske enkelt fordi de aftaler, han selv har med leverandører, er bedre.

- Men det er fint at kunne tjekke priserne op ad Færgesekretariatets tilbud. 🌊



*- Vi har deltaget i ECO-shippingkurser og i venlighedskurser. Jeg tror nu ikke, det ændrer så meget med to timers kursus – venlighed er noget, vi skal arbejde med i dagligdagen. Men det er klart, at det sætter fokus på det, fastslår Kent Juul Nielsen, chefskipper på Højestene.:*

*- Teambuilding er et af de områder, Færgesekretariatet kan være med til at udvikle og udbyde – og have med i planlægningen, når der er kurser og seminarer. Både for personel på den enkelte færge og på tværs af færgerne. Det giver god stemning og erfaringsudveksling færgerne imellem.*



# Færgefolk møder forskere

Et forskerhold er i gang med at **skaffe hardcore data**, der skal være grundlaget for at udvikle tiltag, som kan **reducere CO2-udslip** fra ø-færgerne. Et af målene for projektet er et værktøj til **energiritig beslutningsstøtte** til navigatørerne.

**E**n ø-færge er ved at være klar til at afgå fra færgelejet. Som helt almindelig rutine tjekker vagthavende displayet ved siden af radaren. Her kan han/hun indhente alle aktuelle og vigtige oplysninger om sejladsen, motoren, vejrforhold mv. I planlægningsmodulet kan avancerede programmer ud fra de aktuelle forhold udregne den rute og de omdrejninger, der vil give den mest optimale sejlads – ud fra de parametre, som navigatøren har tastet ind.

Under sejladsen holder et avanceret system af følere og måleapparatur hele tiden den lille boks ajour om sejlads og

energiforbrug og "færgens tilstand" – og på baggrund af de mange data foreslår boksen eventuelle ændringer, når sejladsforholdene ændrer sig.

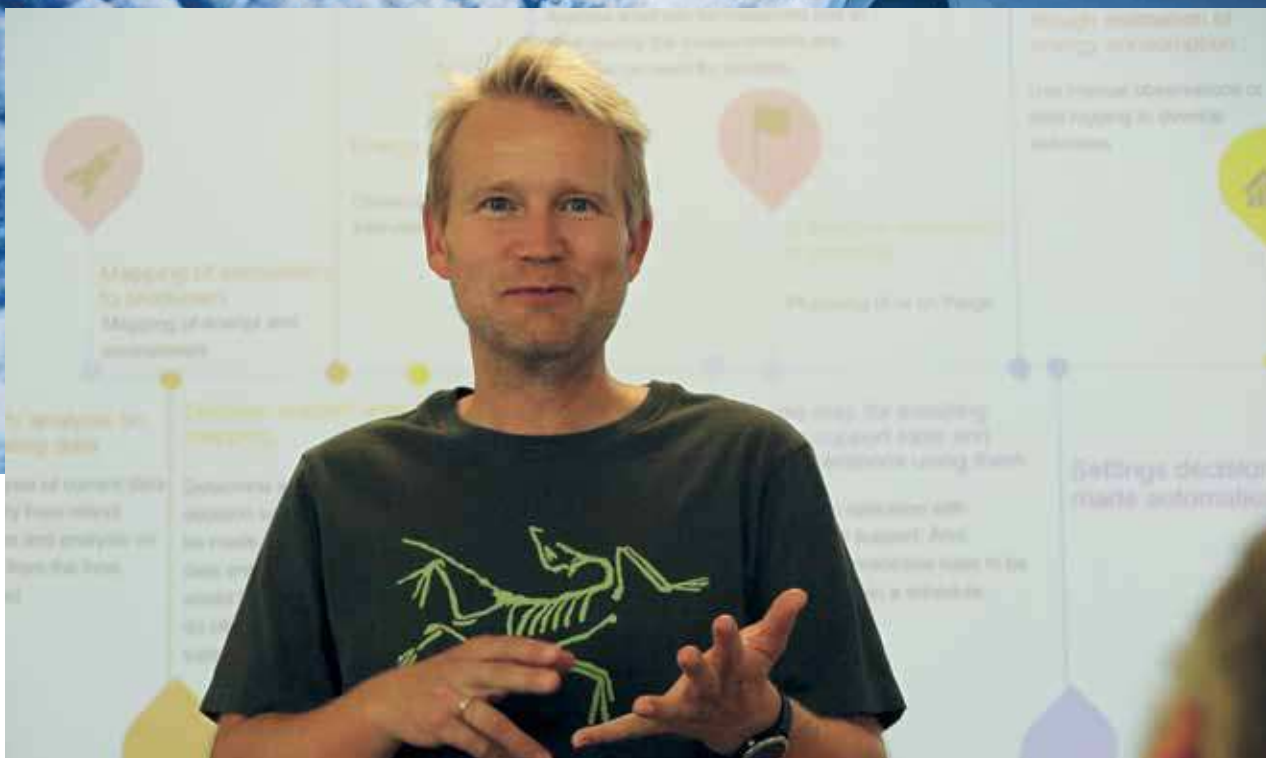
Displayet er enkelt og logisk at benytte og sætte sig ind i – og alle ombord er glade for den nye hjælp til at tage energiritige beslutninger.

**Desværre.** Boksen er ikke udviklet endnu – der er tale om et fremtidsscenario. Men startskuddet til udviklingsarbejdet er rent faktisk gået i gang som et forskningsprojekt støttet af EU igennem programmet ECOPRODIGI – og det er seniorforskere og studerende fra Aalborg Universitet og SIMAC/SDU, der står for den danske del af programmet – herudover deltager forskere fra Norge, Finland, Sverige og Litauen. I øvrigt er flere fra forskerholdet tidligere navigatører. Færgesekretariatet har fået tildelt knap en halv million kroner til at støtte mindre udviklingsprojekter, og



„Tror“ og „synes“ og „føler“ er udryddet, når videnskabsfolk går i gang med deres undersøgelser. De mange facts er sat overskueligt op på et vindue, og lektor Niels Rytter gennemgår de mange oplysninger for forskerholdet og repræsentanter fra Færgesekretariatet.





Færgesekretariatet ved Lars Wolfgang Hansen fra Orøoverfarten og Hans Søby fra Skarø- Drejøoverfarten samt sekretariatsleder Jan Fritz Hansen fik fremlagt planerne for den del af ECOPRODIGI, der vedrører ø-færgerne. Her holder adjunkt Mads Bruun Larsen oplæg.

**” Vi har brug for facts i stedet for følelser og fornemmelser. Det er vigtigt – også politisk – at gå ud med, at vi energioptimerer ø-færgerne på et videnskabeligt grundlag.**

midlerne udmønter sig i dette projekt, som Danske Maritime også er med i.

Projektet skal efter planen munde ud i en række anbefalinger til tiltag, ændringer og metoder, der giver mest mulig effekt på energiforbruget på ø-færgerne foruden et værktøj, der kan give navigatørerne di-

rette beslutnings-støtte til at sejle på den mest optimale måde.

- Alt, hvad vi gør, gør vi i samarbejde med folkene på færgerne. De kommer til at være med igennem hele processen og skal fx hele tiden godkende, at de data, vi indsamler, er korrekte, og at de planer, vi

har, er realistiske, lyder det fra lektor Niels Rytter, der arbejder på Aalborg Universitet og er leder af projektets danske del. Han tilføjer, at undersøgelserne udføres med mindst muligt besvær for besætningerne – i respekt for deres travle hverdag.

#### **HARDCORE FACTS**

Første step har været at indsamle data om fire udvalgte ø-færger: Sejerøfærgeren, Femøfærgeren, Orøfærgeren og Højestene fra Svendborg.

Til en start har forskerholdet besøgt færgerne for at observere deres operation

## BATTERIER ELLER AKSELGENERATOR

**Videnskabeligt grundlag:** Som en del af projektet forventer forskerne også at kunne give nogle anbefalinger om, hvilke større tiltag der – ud fra videnskabelige facts – kan betale sig at gennemføre på færgerne: akselegenerator, udskiftning af hjælpemotor med batteripakke og fuld batteridrift.

- Med det udstyr, vi udvikler, vil man kunne tage en videnskabeligt underbygget beslutning, understreger adjunkt Mads Bruun Larsen, der tilføjer:

- Alle kommuner skal nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet, – og der bliver naturligvis også set på, om ø-færgerne kan sejle mere energieffektivt.

Vi har brug for facts i stedet for følelser og fornemmelser. Det er vigtigt – også politisk – at gå ud med, at vi energioptimerer ø-færgerne på et videnskabeligt grundlag. Der er mange rygter i omløb fx om batteridrift, eller at en helt ny færge vil være mere energirigtig. Og der er mange interesser i at foreslå noget,

der på papiret ser ud som en grøn løsning.

Men det hører med til historien, at der rent faktisk indtil nu IKKE er en ren batterifærge, der er i drift i Danmark. Og det hører med til regnskabet, at nybygning og skrotning af gamle færger også koster CO<sub>2</sub>. Så i mange tilfælde er det bedre at beholde den gamle færge og forbedre den – hvis det sker på et videnskabeligt grundlag.



## ECOPRODIGI FORSKNINGS-PROJEKT

EU-forskningsprojektet – [www.ecoprodig.eu](http://www.ecoprodig.eu) – har målet via digitalisering at optimere driften i den maritime sektor. Programmet løber de næste tre år.

Færgesekretariatet har fået tildelt en halv million kr. til brug for mindre udviklingsprojekter og støtter projektet.

og tale med overfartsledere og besætninger om mulighederne for at gøre færgerne digitale og energi-effektive.

Næste step, der er i gang nu, er at indsamle flere data fra kilder på broen, i maskinrummet og fra land og lave yderligere analyser af færgernes sejlads og forbrug. Specifikke data inkluderer eksempelvis motoromdrejninger, generatorforbrug, bunkerforbrug, last, dybgang, temperatur på udstødningsgas, position, hastighed, strøm, vind, havdybde osv.

### STUDERENDE OMBORD

Når det er afklaret, hvilke data der umiddelbart er tilgængelige, starter indsamlingen af resten af de nødvendige data. Det foregår helt manuelt ved, at studerende fra de to universiteter kommer ombord og overvåger og skriver ned.

- Det kan fx være brug af bovtruster, belastning på hjælpemotorer, brug af hovedmotoren – og meget andet – der bliver overvåget og skemalagt minut for minut og time for time, forklarer adjunkt Mads Bruun Larsen fra SDU. Han lægger vægt på, at når alle data er rettet til og behandlet, bliver der en mellemregning, hvor færgeoverfarterne får lejlighed til at se, om data er korrekte, og at der ikke er misforståelser.

Herefter vil de studerende tage endnu en runde, hvor de indsamler flere data, gerne med digitale hjælpemidler.

Denne del af processen skal efter planen være færdig til jul. Herefter starter en ny fase i projektet.

- Vi skal se på alle de indsamlede data og finde frem til, hvilke oplysninger der vil være aktuelle at indsamle på sigt for at få et samlet billede af energiforbruget under den aktuelle sejlads, forklarer docent Marie Lützen, der er tilknyttet projektet igennem SDU/SIMAC.

### BESLUTNINGS-VÆRKTØJ

Og først her kommer vi frem til forskernes endelige mål, der er at udvikle et værktøj, som direkte og intuitivt kan bruges til beslutningsstøtte for vagthavende navigatør i styrehuset.

- Tanken er, at vi udvikler de nødvendige redskaber til dataindsamling – dataloggingsudstyr – der, hvor de ikke allerede er. Det giver mulighed for at lave et display, hvor navigatøren kan se alle aktuelle data om sejladsen. Måske vil det også være aktuelt, at oplysningerne bliver sendt "hjem" til forskerne eller til rederiet, forklarer Marie Lützen:

- Desuden udvikler vi en digital "boks", der kan indsamle og behandle alle de forskellige data og sætte dem sammen til et billede af, hvordan færgen sejler lige nu. Er det energieffektivt – eller kunne der være en anden fart/rute/omdrejninger osv., der under de givne sejladsforhold ville være mere energieffektiv?

Samtidig skal navigatøren kunne "spørge", hvad en planlagt ændring af sejladsen vil betyde mht. ankomsttidspunkt og energiforbrug.

Der skal ses kritisk på, hvilke organisatoriske og digitale løsninger der med fordel og realistisk set kan udvikles og implementeres for at opnå mere energieffektive færges.

- Vi vil komme tilbage og høre færgesektorernes mening om det, vi udvikler. Det er helt afgørende for os, at det rent faktisk kan bruges – og at det er til nytte for færgerne, understreger Marie Lützen. 🚢

*Docent Marie Lützen er tilknyttet projektet igennem SDU/SIMAC.*



*"Det er helt afgørende for os, at det rent faktisk kan bruges – og at det er til nytte for færgerne."*





## FÆRGE-ERFARINGER

### Orø: Store besparelser



- Jeg har været til møde i Faaborg omkring projektet ECOPRODIGI, ligesom vi har haft en delegation på besøg her hos os ad flere omgange, fortæller overfartsleder Orø-Holbæk, Lars Wolfgang Hansen.

#### EL-UDFORDRINGER

- Mine tanker og forventninger er, at der er mange udfordringer for så vidt angår el-drift på ø-færgerne. Det kræver store investeringer, og teknologien er vist ikke på plads endnu. ELLEN bliver jo ved med at blive forsinket, bevares, AMPERE sejler i Norge, men nordmændene har brugt mange penge og mange timer på projektet. Det kan en dansk udkantkommune med en færge ikke løfte. SIEMENS presser på med alskens lyksaligheder, men realistiske løsninger er ikke lige om hjørnet.

- Derfor, synes jeg, at det er sund fornuft at optimere på de færger, vi har. Jeg håber, at ECOPRODIGI kan være med til at optimere vores daglige drift gennem bedre adfærd og brug af tilgængelige tekniske løsninger.

#### ECO-KURSER

Færgesekretariatet har haft 16 elever på ECO-kursus på Vaxholm, dvs. to hold. Heraf har de syv været fra Orøfærgen. Næste hold på otte personer tager til Vaxholm i uge 46, her er deltagerne fra Lolland, Sejerø, Faaborg og Svendborg, fortæller Lars Wolfgang Hansen, der også er Færgesekretariatets kursusleder og indtil videre er med på kurserne:

- Lollandsfærgerne er nye i kredsen. Personligt glæder jeg mig over, at vi nu har fået dem med, da de er en af "de store drenge i klassen". Desuden har vi fået en henvendelse fra Sønderborg Kommune, der har genvejsfærgen Bitten Clausen.

#### 20 %

- På Orøfærgen har vi siden april haft et gennemsnitligt ugeforbrug på 4000 liter. Til sammenligning havde vi i den tilsvarende periode sidste år et gennemsnit på godt 5000 liter, altså en forbedring på godt 20 %. Det er mange penge og meget CO<sub>2</sub>, og det er vigtigt, når olieprisen tordner i vejret, og når der er krav om nedbringelse af CO<sub>2</sub>-udslip, fortæller Lars Wolfgang Hansen:

- Hvor meget, der skyldes ECO-kurserne på Vaxholm, og hvor meget der skyldes, at vi i samme periode har fået installeret en akselgenerator, er uklart. Hvis jeg skal være ærlig, så tror jeg, hovedparten skyldes generatoren, da vi har stoppet en dieselmotor af, som vi ikke udnyttede mere end 15 % i daglig drift – mest i forbindelse med havneanløb og -afgang.

#### INGEN OMBYGNING

- Det, som er vigtigt i forbindelse med ECO-shipping, er, at det ikke kræver store ombygninger. Det er et kort kursus, hvor vi arbejder og udveksler erfaringer om vores adfærd, altså vores dieselforbrug. Det er noget, alle kan komme i gang med, specielt når Færgesekretariatet støtter op om det økonomisk, fastslår Lars Wolfgang Hansen:

- Ændringer af maskinrummet kræver tid, penge, smede, værftsophold, klasseselskab osv. Vi må huske på, at maskinrummene i vores færger er projekteret i en tid, hvor det gjaldt om at have strøm og hydraulik nok. Nu er fokus på mindre CO<sub>2</sub> og mindre forbrug. 🌱

### Sejerø: Øger bevidstheden

- Sejerøfærgen har haft to navigatører med på hvert hold, der har været på ECO-kursus i Stockholm, så med kurset her i november er det seks personer, siger Rune Karstoft Nilsson, overfartsleder på færgerne til Sejerø og Nekselø:



- Det er svært at måle på effekten, men mit indtryk er, at kurset har øget bevidstheden om, hvor hårdt man kører med håndtagene ved manøvrering, og der har også været en synlig reduktion i brændstofforbrug, lige når de er hjemvendt fra kursus.

- Hvordan vi holder kadencen, tror jeg, er den virkelige udfordring, og jeg har ikke regnet på langtidseffekten i brændstofforbrug endnu.

Rune Karstoft Nilsson fortsætter:

- Det springer over i ECOPRODIGI, hvor forskerne har været ombord på Sejerøfærgen med tre partnere i projektet. En udfordring hos mig er, at jeg reelt set ikke har måleudstyr til at måle



besparelser og energiforbrug. Det er mit håb, at jeg gennem projektet kan få noget sparring og vidensdeling om, hvor de lave frugter hænger, og hvad det giver bedst mening at arbejde med. Ligeledes er det mit håb, at ECOPRODIGI inddrager det økonomiske billede og er realistisk om, hvad der kan gennemføres. 🌱



## Ø-Færgen: God begyndelse

- Miljøteknologi er vigtigt for rederiet, men i allerhøjeste grad også for miljøet – det er altså win win.

Der sker en hel masse inden for maritim miljøteknologi i disse år – det nye GTL fuel, akselgeneratorer, alskens batteri- og hybridløsninger, brint og gas osv. Det må vi forholde os til og forhåbentligt være i stand til at plukke de bedste løsninger, men forudsætningen er åbenhed for nye tiltag og en forståelse for, at det er nødvendigt at spare – ja, på alt faktisk.

Jeg synes derfor, at ECO-kurserne i Sverige er et sted at starte, men er også spændt på, hvad de kan strikke sammen i Marstal, fastslår Kim Mathiesen, chefskipper for Ø-Færgen.

- Jeg har haft to navigatører på ECO-kursus og sender tre afsted på det kommende kursus. Jeg synes, det er lidt for tidligt at

gøre status, men jeg kan da redegøre lidt for mine tanker omkring disse kurser, siger Kim Mathiesen og forklarer:

### IKKE GRATIS

- Jeg er sikker på, at der er en del brændstof at spare ved de overfarter, hvor man aldrig har tænkt på, hvordan den enkelte navigatørs adfærd indvirker på bunkerforbruget.

Sådan er det imidlertid ikke her. Vi har allerede reduceret farten og har plukket de lavthængende frugter.

- Jeg ved godt, at disse kurser bliver præsenteret som næsten gratis, da Den Kommunale Kompetencefond og Færgesekretariatet betaler langt størsteparten af kursusudgiften. At andre betaler, er jo ikke helt det samme som, at det er gratis, og regningen for tidsforbruget havner jo



stadig hos mig, så jeg ser det faktisk som en satsning.

- Jeg er meget i tvivl, om en eventuel brændstofbesparelse kan finansiere omkostningerne til kurserne. Omvendt, tror jeg stadig, at der er noget at hente, og frem for alt kan det måske reducere risikoen for, at vi falder tilbage til tidligere tiders uvaner.

Det er jo "desværre" ikke sådan, at man kan sende folk på et tredages kursus, og så har de ændret adfærd i al evighed. Det kræver en vedholdende indsats. 🙌

## Lollands Færgesfart: Dyre 5 minutter



- Lollands Færgesfart er med i det nye forskningsprojekt om energioptimering. Der er allerede målerudstyr på Femøfærgen, og vi er ved at se på, om ballastvand og bunkerbeholdning kan reduceres – og hvad det vil betyde for bunkerforbruget, siger overfartsleder Max Møller Christensen, Lollands Færgesfart, der blev valgt til medlem af Færgesekretariatets Styregruppe i maj.

Han peger på, at der er god synergi i, at han arbejder med mange af projekterne

"hjemme på Lolland" – og så kan være med på overordnet plan i Styregruppen:

- Den største CO2-besparelse ligger i at forøge overfartstiden med fem minutter. Det vil give 25-30 % besparelse i brændstofforbruget på vores tre færger og tilsvarende mindre CO2-belastning.

Længere overfartstid er ikke populært hos øboerne, men en grønnere færgesfart kan vi ikke komme uden om, lyder det fra Max Møller Christensen. 🙌

## Svendborg: Med i flere projekter

- Vi har haft folk på ECO-kursus, det er en rigtig god ide. Vi har ikke udstyr til at måle, om bunkerforbruget er mindre, men de, der har været afsted, taler meget om det. Jeg er ikke i tvivl om, at det hjælper,

siger Kent Juul Nielsen, der er chefskipper på Skarø-Drejø færgen i Svendborg Kommune:

- Desuden er sådan et kursus rigtig god teambuilding; og det er en mulighed for at møde folk fra andre færgeruter. Det har stor værdi, slår han fast.

Kent Juul Nielsen glæder sig over, at Højestene er med i flere forskellige forskningsprojekter:

- Vi har sejlet rundt med særlige briller, så forskerne kunne se, hvor vi rettede

vores blik. Og nu kommer der et forskerhold ombord, der skal i gang med at måle forbrug, temperaturer – og flere andre ting. Vi er heldige at, at vi er med – det er spændende. 🙌



Ødysséen hedder projektet, hvor Tine Tolstrup og Sarah Steinitz fra marts til september har besøgt alle 37 øer i ø-passet.



# 37 øer På syv måneder







- Vi kan godt lide at se på et kort, når vi kommer til en ny ø – allerhelst en flyer.

Det er der ikke alle steder, og nogle steder er boksen ikke fyldt op. Men når det lykkes at finde et lille kort over øen, bliver vi glade – så kan man ligesom orientere sig,

lyder det fra Sarah Steinitz og Tine Tolstrup.



Tine Tolstrup og Sarah Steinitz' Ødyssé startede i marts, og i september kunne de sætte kryds ved ø nummer 37: "Vi er bevidste om, at vi ikke kan nå alle oplevelser. Men vi har fået en fornemmelse af de 37 øer og taget temperaturen på de danske øer anno 2018. Nogle har vi besøgt i højsæsonen – andre tidligt forår og efterår, så naturligvis er oplevelsen forskellig."



Vi har begge rejst i hele verden, men havde aldrig været på Avernakø eller kørt over Storstrømsbroen. Derfor bestemte vi os til at vende blikket indad mod vores eget land. Danmark er et af Europas største øriger med 400 navngivne øer, forklarer Tine Tolstrup og Sarah Steinitz.

De har i løbet af i år, fra marts til september, besøgt de 37 øer i ø-passet. Sejlet med færgerne, talt med øboerne, interviewet de unge – og oplevet atmosfære, ø-liv og venlighed og følt sig meget meget velkomne:

- Vi er overvældede over, hvor meget vi har følt os velkomne. Og det er ikke, fordi vi har været i gang med et projekt – vi er bare hele tiden blevet inviteret med hjem, med hen og spille billard, med til fødselsdag, til restaurantåbning, på gåtur – eller fået tilbudt at "holde i vores indkørsel".

#### VIL INSPIRERE DE UNGE

En del af Tine Tolstrups og Sarah Steinitz' mission har været at formidle øerne på en måde, der også når de unge:

- Det meste materiale om øerne er henvendt til den ældre generation handler om

restaurerede møller, gadekær og idylliske huse.

- Vi har set på øerne – og formidler – i et yngre perspektiv, hvor vi fx beskriver mikrobryggerier, mountainbikeruter, sheltere – ligesom vi formidler på Facebook og på vores hjemmeside med små film og blogindlæg.

- Faktisk har vi været overraskede over, hvor fedt det har været, og hvor godt vi er blevet taget imod. Vi har virkelig mødt nogle søde folk, lyder det samstemmende fra de to ø-rejsende.

#### FÆRGEN ER LIVSNERVE

- Færgen er en stor del af oplevelsen, når man besøger en ø. Alle dem, vi taler med, siger: "Det er på færgen, skuldrene falder ned. Det er på turen, jeg indstiller mig på ølivet."

Og det er jo det unikke ved øerne, at man skal med færgen. Den er livsnerven. Øboerne elsker og hader den. De nyder turen – og samtidig er færgen samtaleemne – det kan virkelig få en øbo op af stolen, når fartplanen bliver lavet om.

- Færgen er også det første indtryk af øen. Da vi skulle til Neksø, mødte vi verdens sødeste og sjoveste færgemand, der fandt os på kajen og viste os hen til den lillebitte båd, der var færge den dag. Han

lavede sjov, og vi fik lov til at interviewe hans søn, fortæller Tine Tolstrup og Sarah Steinitz:

- Da vi skulle til Hjortø, var vi de eneste passagerer, og skipperen fandt stole, så vi kunne sidde i solen på dækket.

På Askø-færgeren tog skipperen sig tid til at fortælle anekdoter og udpege vindmøller, små holme og give os gode tips til øens oplevelser.

Og på færgen til Orø hjalp skipperen os med at fotografere, inden han løb tilbage og sejlede færgen over igen.

Selvfølgelig er det anderledes i højsæsonen, hvor færgefolkene har travlt. Men det er generelt mange færgefolk, der lige siger en sjov bemærkning, sender et smil – eller hjælper med noget. Det er utroligt lidt, der skal til – et vink eller et smil – så bliver færgeturen en særlig god oplevelse, hvor man føler, at man allerede har mødt "ø-stemningen".

#### SVÆRT AT BOOKE

Til gengæld er Sarah og Tine ikke meget imponerede over bookingsystemerne:

- Det har været en blandet fornøjelse at booke billetterne til ø-færgerne. Flere er som udgangspunkt svære at google sig frem til – kan være gemt på kommunens hjemmeside. Herefter skal man gennem-

**Tine Tolstrup** er uddannet geograf fra Københavns Universitet, og **Sarah Steinitz** uddannet sociolog fra Københavns Universitet.

Fra marts til september 2018 drog de på opdagelse i ø-rijet, besøgte 37 øer i Danmark. Et eventyr, de kalder Ødysséen.

Gennem kortere og længere ture til små og større danske øer er de blevet klogere på livet og mulighederne på øerne. De har opsøgt natur- og kulturoplevelser, opsøgt lokale historier og ildsjæle – og fundet ud af, hvilke friluftaktiviteter der er. De har blandt andet lavet en lille film og blogindlæg fra hver ø.

Læs her: [opdag-øer.dk/projekt-odyseen/](http://opdag-øer.dk/projekt-odyseen/)

FB: Ødysséen - en rejse i ø-rijet

Projektet er støttet af Dansk Ungdoms Fællesråds Initiativstøtte.





Vi er bare hele tiden blevet inviteret med hjem, med hen og spille billard, med til fødselsdag, til restaurantåbning, på gåtur – eller fået tilbudt at "holde i vores indkørsel.



skue fartplanen – hvad står A eller F for, og sejler færgen så den onsdag, vi vil med? Meget af det virker meget indforstået og er svært at forstå.

Når vi så lige ville gå tilbage og tjekke, om vores booking var den rigtige dag – blev vi smidt af og kunne starte forfra. En enkelt færge skal man ligefrem ringe til i kontortiden for at reservere en billet, lyder det fra Tine Tolstrup og Sarah Steinitz, som tilføjjer:

Og selvfølgelig er der også færger, hvor bookingen kører glat; og vi er jo rent faktisk kommet ud til de 37 øer i ø-passet.

- Færgen – og bookingen af billetterne – er det allerførste møde med øen. Hvis det er meget besværligt, kan besøgende blive skræmt væk – og det kan være med til at nære en fordom om, at det er svært at komme med en færge, lyder det fra de to garvede færge-sejlere.

#### ER KØBMANDEN ÅBEN?

Vi har sejlet med 37 færger – næsten fra "robådstorelse" til de rigtig store færger, og det er sjovt at sammenligne og at opleve, hvor forskellige de er. Det er også

en del af charmen og anderledes end de store færger, der møder man jo ikke folk på samme måde.

- Vi har ikke haft brug for at spise på færgerne, men mange steder er der en lille cafe med selvbetjening, det er rart, at man kan købe en kop kaffe, især på de længere overfarter.

Til spørgsmålet om, hvordan det er at finde ud af, hvad der foregår på øerne, og om der fx er åbent uden for sæsonen, lyder svaret:

- Det er tit et detektivarbejde på flere forskellige hjemmesider og krydsreferencer at finde ud af, hvad der er åbent og hvornår. Men det kan lade sig gøre, det er jo ret vigtigt at vide, om man kan købe dagligvarer.

- Måske kunne ø-passet udvides med oplysninger om indkøbsmuligheder, foreslår de to ø-rejsende.

I marts var vi ude for, at det meste var lukket... på en måde er det en svær afvejning. På den ene side kan det naturligvis ikke betale sig at holde åbent i marts. På den anden side holder gæsterne sig jo væk, når alt er lukket. I år har der i hvert

fald været et stort potentiale for at udvide sæsonen i maj og juni med det fantastiske vejr. ☀️

## HVAD NU?

Vi er stadig i gang med at gøre de sidste videoer færdige. Derudover skal de mange billeder og film forhåbentlig blive til foredrag/oplæg, som vi skal finde en måde at komme ud med.

Vi vil meget gerne være med til at udvikle ø-turisme videre – og leder efter gode sammenhænge og nogle, vi kan arbejde sammen med om det.

Vi har allerede fået en opgave for Færgesekretariatet, hvor vi skal se på, om man kan forbedre ø-færgernes bookingsystemer og sejlplaner.

## Danske småøer har fremgang

Siden 2016 er befolkningstallet på de 27 danske småøer steget

Selvom der er tale om en begrænset befolkningsfremgang, så vidner de nye tal alligevel om en ny tendens, idet de seneste mange års faldende befolkningstal på småøerne nu ser ud til at være bremsede. Det viser en analyse, foretaget af Arbejderbevægelsens Erhvervsråd på baggrund af tal fra Danmarks Statistik og Sæmmenslutningen af Danske Småøer.

#### Analysens hovedkonklusioner:

- For første gang siden slutningen af 90'erne har der to år i træk været fremgang i befolkningstallet på de danske småøer. Der har samlet set været en fremgang på 44 personer, svarende til 1 pct. af befolkningstallet, fra 2016 til 2018.
- Det er ni ud af de 28 småøer, der har haft fremgang. Heriblandt Fur, Orø, Fejø og Egholm.

- De øer, der har en sejltid på 25 minutter eller derover, har samlet set haft et fald i befolkningstallet på 50 personer siden 2016, mens de øer, der har en sejltid på under 25 minutter, samlet set har haft en fremgang på 94 personer.
- Ligeledes har de øer, som har en skole eller et dagtilbud på øen, samlet set haft fremgang i befolkningstallet, mens de øer, som ikke har skole eller dagtilbud, samlet set har oplevet tilbagegang fra 2016 til 2018.

Noget af det, der er vigtigt for udviklingen på de små øer, er infrastruktur. Der skal være ordentlig internetforbindelse, ordentlige færgeforbindelser, og så er sådan noget som indkøbsmuligheder, skoler og dagtilbud også med til at sikre udvikling i de mange danske øsamfund.

# SELVTILFREDSHED

- Når du er dygtig og erfaren, lander du nemt på et skråplan, hvor din hjerne fortæller dig, at du er usårlig – og sagtens kan foretage dig mange andre ting, mens du sejler/kører bil...



**- I psykologien arbejder vi** med et begreb, der hedder Complacency. Det kan oversættes til "selvtilfredshed" og er en potentiel sikkerhedsrisiko, forklarer erhvervspsykolog Søren Diederichsen, der til daglig arbejder som konsulent og rådgiver inden for det maritime område med emner som sikkerhed, håndtering af vanskelige passagerer, konfliktløsning, stress, ledelse etc. Han har mange års erfaringer fra Søfartens Arbejds miljøråd.

## HAN FORKLARER:

- Når du har stor erfaring med noget – fx at køre bil eller sejle en ø-færge på den samme rute dag ind og dag ud – er der en potentiel fare for, at du kan blive ramt af selvtilfredshed. Det kan forklares som en falsk tro på, at din erfaring gør dig usårlig. "Jeg har prøvet denne tur så mange tusinde gange – jeg kan ikke gøre noget forkert. Jeg er fantastisk god til det. Min erfaring gør mig usårlig."

Den falske tro kan blive et skråplan, hvor du synes, du kan lave flere og flere ting, mens du sejler. Og når det går godt i

et stykke tid, kan du rykke grænsen yderligere... det gik jo godt.

## SNYDT AF HJERNEN

- Det er den bagvedliggende holdning, der er kendt i ganske mange situationer, hvor nogen kommer galt afsted, understreger Søren Diederichsen:

- De fleste kender det fra bilen... hvis man er en erfaren bilist, kan man godt bilde sig selv ind, at det er fuldt forsvarligt, at man lige kan tjekke en SMS, mens man kører; og når det er gået godt nogle gange, kan grænsen rykkes lidt længere – måske (synes man) det også er forsvarligt at skrive lidt på telefonen.

- Men vi snyder os selv... vi er inficeret af selvtilfredshed. For naturligvis kan vi ikke både skrive på telefonen og køre forsvarligt, det ved vi godt med vores sunde fornuft.

Og det samme gør sig gældende på en ø-færge. Sejladsen kræver den fulde opmærksomhed, men det er nemt at bilde dig selv ind, at det er rutine. "Det går jo altid godt."

## NYBEGYNDEREN ER SIKKER

Erhvervspsykologen peger på, at der er andre tidspunkter i karrieren, hvor man statistisk set forårsager ulykker:

- Man kan se, når folk lige er startet i et nyt arbejde eller med nye opgaver, så er både de selv og kollegerne meget bevidste om, at de er nye – og så kommer de normalt ikke til skade eller forvolder ulykker.

Men på et tidspunkt får de en fornemmelse: "Nu kan jeg dette her." Så mister de selv frygten og respekten for arbejdet og synes, det går godt – og at det er let. Ligesom omgivelserne også forventer, at nu er de kørt ind og kan klare opgaverne – har gjort det 1 mio. gange. Og så opstår den falske fornemmelse af usårlighed.

## RUTINEN

- En anden faktor er rutinen, siger Søren Diederichsen. Når noget bliver rutine, reagerer hjernen kun på noget, der er nyt for den. Man holder op med at holde øje med alt det, man er vant til at se. Fx kan jeg sidde i min bil, når jeg kører mellem København og Vejle, og pludselig tænke: "Er jeg egentlig kørt over Vejlebroen?" Jeg er





*Din (falske) fornemmelse af usårlighed gør, at du synes, du kan foretage dig flere og flere ting, mens du sejler færgen, advarer erhvervspsykolog Søren Diederichsen.*

fokuseret på alt andet; den del af hjernen, der passer kørslen, er sat på auto.

Det samme på en ø-færgе. Hvis du tager for givet, at du sejler sikkert, kan du så at sige slå hoved og øjne fra. Du kan tænke over alle mulige dagligdags ting – i stedet for at have opmærksomhed på opgaven. Og dine øjne reagerer kun, hvis der er noget, der ikke er, som det plejer.

Det kan langt hen ad vejen være ok. Men det bliver nemt en flydende overgang til, at du også synes, det er ok, at du beskæftiger dig med andre ting. Hvis du sidder og tænker på en aftale, kan du også lige tjekke kalenderen i din mobil. Og du kan også lige rette på et par aftaler eller skrive en SMS. Grænsen flytter sig nemt og glidende, og din (falske) fornemmelse af usårlighed gør, at du synes, du kan foretage dig flere og flere ting, mens du kører bilen/sejler færgen. Men det er kun et splitsekunds uopmærksomhed, så går det galt i bilen. Der er måske lidt længere respit på en færgе – men det kan også gå galt.

### HOLD OPMÆRKSOMHEDEN

Til spørgsmålet om, hvordan man kan blive ved med at være opmærksom, når arbejdet er blevet rutine, giver Søren Diederichsen disse råd:

- Det kan hjælpe at give sig selv udfordringer i hverdagen. Fx lægge til på en ny måde, så ingen mærker det. Sejle på en særlig måde – måske spare brændstof.
- Det er en god ide at tørne om arbejdet i løbet af dagen/vagten, så man har forskellige opgaver. Det bryder rutinen og skærper opmærksomheden.
- Vær bevidst om, hvordan hjernen fungerer – og at den giver dig en falsk usårlighed.
- Vær opmærksom på, at du ikke står og har gang i alt muligt, mens du har ansvar for at sejle færgen.
- Husk at lave en "ægte" risikovurdering ind imellem – og giv opgaven den nødvendige respekt.
- Skab et arbejdsmiljø, hvor det er muligt at sige til en kollega, at det ikke er ok at koncentrere sig om andre ting, når vedkommende er vagthavende. 🚫

## NOTE



**GOD SIKKERHED: Farven er skriggul.** Den er bygget i hårdfør plast. Og så er den oplyst af solcelledrevet LED-lys om natten. Målet er at redde liv, og baggrunden er, at størstedelen af drukneulykker i Danmark sker i havne. Løsningen består af moduler i armeret plast, gennemfarvet i en stærk gul og UV-resistent farve. Modulerne sammenspændes med et syntetisk tov.

Nu skal Lifeladder vise sit værd i forskellige industrielle og bymæssige havnemiljøer, hvor den er ved at blive afprøvet. 🚫





Venøfærgen har benyttet sig af flere af Færgesekretariatets tilbud, med Søren Adsersens ord har både forsikringstjekket og aftalen med Viking om flåder givet fine rabatter, og han holder øje med aftalerne og bruger dem, der er aktuelle.



Venøfarten:

# God betjening

- Vores største og vigtigste udfordring på Venøfærgen er at betjene øen og øboerne godt – at færgen sejler hver dag, 365 dage om året.

Der bor 200 mennesker på Venø – herudover er der efterskole med 100 elever, to lejrskoler og campingplads. Alle er afhængige af – og regner med – at færgen overholder fartplanen. Ellers kan børn ikke komme i skole, voksne ikke komme på arbejde, familier ikke komme i biografen – og små børn ikke komme hjem fra børnehaven. Bare en enkelt aflyst afgang kan vælte folks planer og dagligdag.

Vi skal simpelthen sejle – og derfor har vi også dobbelt af alt det vigtige udstyr, understreger Søren Adsersen, maritim chef Holstebro-Struer Havne & Færge. Han tilføjer, at hvis det er nødvendigt at ligge en enkelt tur over for reparation, bliver der sendt SMS ud til de faste passagerer.

Venøfærgen sejler 365 dage om året og 24 timer i døgnet – 36.000 gange om året lægger færgen til enten på Venø eller på fastlandet. Sejlplanen går fra kl. 5:30 til kl. 24:00, men hvis der er nogen, der har brug for at komme over i løbet af natten, står skipperen op og sejler en ekstra tur.

- Færgen er enmandsbetjent på natsejladserne, i dagtimerne er der to til at sejle, fortæller overfartschef Søren Adsersen. For at begrænse de natlige ture er priserne differentieret, så en særlig afgang kl. 1:45 koster 215 kr., mens prisen er 600 kr., hvis man bestiller en ekstra afgang på et andet tidspunkt.

## HYBRID

For et par år siden blev der foretaget et stort indgreb i Venøfærgens teknik og økonomi. Der blev taget et kommunelån på én million kr., som finansierede, at færgen blev hybrid. På den måde at forstå, at dieselmotoren, der ellers producerede strøm til "hoteldrift", blev stoppet – til fordel for el fra en nyanskaffet batteribank.

Før havde hjælpemotoren kørt i 19 timer i døgnet på meget lille og uøkonomisk ydelse. I dag bliver den kun lige startet en gang i døgnet – egentlig blot for at konstatere, at den "er i live" og klar, hvis det skulle blive nødvendigt.

- Vi sparer på brændstoffet, og vi sparer slid af motoren – det går op med tilbagebetaling af lånet, og der er herudover et plus i regnskabet rent økonomisk. Men det store plus er naturligvis på CO<sub>2</sub>-udslippet, understreger Søren Adsersen:

- Udskiftning af motoren er naturligvis udsat på grund af mindre slid, men på et tidspunkt skal batterierne udskiftes, så det er et stort regnestykke.

Korrekt ladning og afladning af batterierne er også en væsentlig del af regnestykket:

- Batteriernes forventede levetid er 10 år. Men vi behandler dem efter anbefalingerne, ja faktisk bedre, fordi vi lader og aflader skånsomt. Derfor forventer jeg, at de holder længere end ti år – og det har stor betydning for regnestykket.



## STYRESYSTEMET

- Batterierne er i sig selv ukomplicerede, de står bare og virker. Det springende punkt er styresystemet, der styrer ladning, afladning, strømforbrug osv. – det er svært at få et, der virker 100 %. Samtidig er selve tilslutningen til landstrømmen et stort problem alle steder med el-færger. Vi tilslutter ladningen manuelt hver gang – og man kan sige, at vi er ikke så afhængige af el, fordi vi bare kan starte vores motor op.

- Jeg har planer om, at færgen på et tidspunkt skal være 100 % el-færge, men jeg har bestemt mig til at lurepasse og se, hvordan det går på de andre ruter: Thyborøn Agger færgen, Ellen på Ærø og den nye Marstal-Rudkøbing-færge. Der bliver indhentet vigtige erfaringer nu, og jeg venter, til der er kommet nogle systemer, der er driftssikre, lyder det fra Søren Adersen, der tilføjer, at han ser Venøfærgen som en rigtig god overfart til afprøvning af lade- og styresystemer, fordi der er så mange ture i døgnet.

- Men det skal foregå med backup, for vi skal ikke tage øboerne som gidsler, understreger han.

## FLERE KASKETTER

Søren Adersen er medlem af Færgesekretariatets Styregruppe, og her er hans fokus det samme som hjemme på hans egen færgeoverfart: At øboerne skal have god betjening – og at servicen skal være god og højnes, når det er muligt:

- Det er øboerne, der er vores kunder, det er dem, vi skal arbejde for. Ikke politikere, ikke kommunen, ikke færgen, understreger han.

Faktisk har Søren Adersen også en tredje kasket i færgesammenhæng, nemlig som formand for brancheforeningen Småøernes Færgeselskaber. I den forbindelse siger han:

- Vi kan klart mærke fordelene ved Færgesekretariatet, det er skønt, at der er kommet flere ressourcer til arbejdet med de små færger. Helt grundlæggende er S

20-midlerne til Færgesekretariatet udelukkende til ø-færger, mens Småøernes Færgeselskaber har både ø-færger og genvejsfærger som medlemmer. Man kan måske sige, at Småøernes Færgeselskaber er mere fagspecifikke. Men vi supplerer hinanden godt – der er synergi. Og fx har sekretariatsleder Jan Fritz Hansen et fast punkt på Småøernes Færgeselskabers generalforsamling. 🌊



Batterierne dækker færgens forbrug til 'hoteldrift'.



M/F Slepner-Fur og Mjølner-Fur besejler overfarten til Fur, en sejltur, der tager 3-4 minutter.

Der er 16 ansatte, færgen er døgnbemandet og sejler 72 ture i døgnet.

Det er Skive Kommune, der driver overfarten.



Overfartsleder Anne-Marie Mortensen har benyttet flere af Færgesekretariatets tilbud, blandt andet forsikringstjek og redningsflåder.

## Furfarten:

# Sejler på bio-brændstof

- Vi har været ude og forhøre os om batterier og hybriddrift. Men lige nu er vi bundet af en politisk beslutning om en "grøn linje", der indebærer, at vores ene færge sejler på bio-brændstof. Det giver lidt udfordringer, da brændstoffets temperatur ikke må komme under 13 grader, lyder det fra overfartsleder Anne-Marie Mortensen: - M/F Slepner er ved at være en ældre færge. På et tidspunkt skal vi gøre noget,

men der kan nå at ske meget inden da. Batterierne bliver hele tiden billigere, og systemerne bliver udviklet. Så vi har ikke så travlt, vi venter, til der er en løsning, der har vist sig at være driftssikker.

Fur Færgeri har til gengæld en anden og ret nærværende udfordring. Færgeriets BEAS-terminaler, hvor passagererne køber billet, bliver ikke repareret mere efter nytår. Derfor er færgeriet tvunget ud i en

lidt ærgerlig midlertidig løsning, nemlig at købe den nye udgave af terminalerne – hvor billetøren skal bære rundt på både billet- og kortterminal.

- På sigt er løsningen et anlæg lidt ligesom Storebælt med bomme, selvbetjening og nummerplade-læsning. Men det er dyrt – så vi tager det i flere bidder, første – og dyreste – etape er en ekstra vognbane på opmarchområdet. 🌊



## STYREGRUPPEMØDE

På styregruppemødet den 25. september drøftedes status for arbejdet i Færgesekretariatet og den overordnede positive udvikling for den kommunale færgefart:

- Landevejsprincippet og forsøget på at få alle kommuner med på successen.
- Mulighederne for at få projektet om afløserfærgen på plads efter tilsagnet om en statslig opstartsgaranti.
- Den nye indsats om regelforenkling med Søfartsstyrelsen som led i regeringens overordnede regelsaneringsinitiativer.
- Den positive udvikling med stadig bedre fælles indkøbsaftaler.
- Mulighederne for at forbedre færgernes miljø- og klimainsats samt mulighederne for at få forbedret overfarternes booking-systemer mv. 🚢



Fra venstre ses formand for Færgesekretariatet, **direktør Michel van der Linden**, Kalundborg, **centerchef Flemming Kortsen**, Slagelse, **teknisk direktør Torben Præstegaard Jørgensen**, Svendborg, **overfartsleder Max Møller Christensen**, Lolland, **overfartsleder Søren Adersen**, Struer, **leder af sekretariatet, Jan Fritz Hansen**. **Vej- og ejendomschef Kim T. Jensen**, Norddjurs mangler på billedet.



### NY VERSION AF FAERGESEKR.DK

- Målet er at gøre Færgesekretariatets hjemmeside lettere at overskue. At gøre det nemt at finde nyheder og blade i medlemsblad og nyhedsbrev, fortæller Fær-

gesekretariatets sekretær, Lotte Clausen Rhodes. Resten af det hidtidige indhold er stadig at finde – via en ny "drop down menu" i højre hjørne.

I stedet for det gamle PDF-format præsenterer vi nu blade og nyhedsbreve i e-magasinprogrammet Issuu – hvor man kan bladre. Vi håber, I tager godt imod det nye enkle, look og bedre kan finde det, I søger, på hjemmesiden.

### FØLG OS PÅ: LinkedIn



### FOLKEMØDE 2019

Færgesekretariatet deltager igen på Folkemødet 2019 – i tæt samarbejde og i telt sammen med Sammenslutningen af Danske Småøer.

i kalenderen: **13.-16. juni 2019**

### Ø-FÆRGE RARITETER EFTERLYSES

- Dansk Færgelovhistorisk Selskab er interesserede i alle former for journaler, sejlplaner, organisationsformer, mødereferater fra SU-møder, kundeklager osv. fra ø-færgerne. Nyt som gammelt, der er ingen "aldersbegrænsning". Og så naturligvis maritime "rariteter". Så tænk på os, før I smider tingene væk! I kan kontakte mig på nils@munkconsult.dk, lyder opfordringen fra Nils Munk, der kom i kontakt med Færgesekretariatet, da sekretariatsleder Jan Fritz Hansen holdt foredrag om Færgesekretariatet.

i kalenderen

#### ÅRSMØDE 2019:

9.-10. maj 2019 fra kl. 12 til 12 på Lolland.

**Først sejlads og besøg på Fejø, herefter delegeretmøde i Maribo.**

Nærmere program følger.



# TUNØ-færgen 25 år

**C**a. 150 personer var med til festlighederne, da der blev holdt jubilæumsfest den 29. september. 84 sejlede med over fra Hov, resten kom ombord på Tunø – hvor festlighederne blev holdt på færgens vogndæk.

- Her var musik, og der blev serveret mad fra øens spisesteder. Stemningen var rigtig god, og der var mange, der genså hinanden efter mange år.

- Det er øens færge – og derfor skulle jubilæet naturligvis holdes på øen, fortæller Bjarne Møllgaard, overfartsleder Tunø-Hov Færgen:

- Man kan kalde færgen for navlesnoren til fastlandet, og det har egentlig fungeret rigtig godt igennem årene. Der blev bygget

en perfekt færge for 25 år siden, den dækker fortsat de behov, der er i 2018. Færgen blev jo skræddersyet til den rute, man tilpassede passagerantallet, og det har holdt stik, den har en fin størrelse til både passagerer og gods, fastslår Bjarne Møllgaard.

Hans forventning er, at Tunøfærgen kan sejle videre til 2025:

- Til den tid er udviklingen af el-drift nok så langt fremme, at vi kan skifte til en ren el-færge – godt for både miljøet og økonomien. Måske skal den gamle færge opgraderes og evt. forlænges – men den kan sejle mange år endnu.

Årligt transporterer Tunøfærgen omkring 25.000 turister, som tager rejsen tur-retur. 🌊

