Færge Sekretariatet

MAJ 2019

Ø-FÆRGERNE

ÅRSMØDE på Lolland:
Velkomst ved borgmesteren og interview med næstformanden for Folketingets Ø-udvalg

Søfartsstyrelsens direktør:
Regelforenkling er på arbejdssedlen

FÆRGE-NAVIGATØR:
Ny uddannelse godt på vej

TEMA:
Arbejdsglæde

FÆRGESEKRETARIATETS STYREGRUPPE

STYREGRUPPEN: Fra venstre ses formand for Færgesekretariatet, direktør Michel van der Linden, Kalundborg, overfartsleder Søren Adsersen, 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.

Færge Sekretariatet

- 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 færgeområdet.

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

SEKRETARIATSLEDER 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

Jeg ser frem til, at færgerne fortsat kan være med til at understøtte både bosætning, erhverv og turisme på øerne.

KOMMUNALT FÆRGE-SAMARBEJDE

Færgesekretariatet har nu eksisteret i fire år, og vi er kommet rigtig langt i vores fælles samarbejde. Sektorens synlighed er blevet langt større både i vores kommunale beslutningsprocesser og eksternt over for landspolitikere mv.

Vi samarbejder allerede om mange ting: fælles indkøb, afløserfærge, færgenavigatøruddannelse, kurser, turistfremme, regelsanering, rammevilkår, energioptimering etc.

Vi har i Færgesekretariatets Styregruppe overvejet, om dette samarbejde skal søges yderligere styrket. Svaret er selvsagt et stort JA. Men på hvilken måde?

Et bud er, at vi kan fortsætte med at udbygge vores fælles samarbejde og de mange projekter, vi løbende sætter i søen, og som understøtter vores hovedmålsætninger.

Et andet bud er, at vi kan gå videre og udvikle et tættere driftssamarbejde kommunerne imellem. Det har vi allerede gode erfaringer med på en række andre områder. Måske kan vi optimere færgedriften i et fælles kommunalt samarbejde i forskellige dele af landet.

Der er næppe noget enkelt svar på, hvilke områder det vil give mening at arbejde tættere sammen om, og hvordan det i givet fald kan organiseres.
Det er noget af det, vi skal drøfte på det kommende årsmøde i Færgesekretariatet.

Foran os står også en udfordring med udskiftning og fornyelse af vore færger over de næste fem til 10 år. Ikke alle kommuner har kunnet lægge midler til side til denne opgave, og det kan derfor blive nødvendigt at udvikle en strategi for, hvorledes vi finder finansieringsmulighederne.

Nu står vi over for sommeren 2019, og jeg håber, den på alle måde bliver lige så god som sidste sommer. Jeg ser frem til, at færgerne fortsat kan være med til at understøtte både bosætning, erhverv og turisme på øerne.

God arbejdslyst og god sommer!

Michel van der Linden

Formand for Færgesekretariatets Styregruppe

Søfartsstyrelsens **kaptajn** har blik for ø-færgerne

Færgesekretariatet og **Søfartsstyrelsen** indgik i 2018 et **samarbejde** om at skabe bedre lovrammer for ø-færgerne. Styrelsens direktør, **Andreas Nordseth**, giver her sit bud på formål med og forventninger til parløbet.

TEKST: METTE VOLANDER · FOTO: CARSTEN LUNDAGER

Ved første øjekast er eneste fællesnævner mellem de små ø-færger i de indre danske farvande og den danske handelsflådes mange og store skibe, at de sejler.

Og, at begge er underlagt gældende lovgivning og Søfartsstyrelsens myndighed. Men spørger man direktør for netop Søfartsstyrelsen, er der mange flere:

Søfartsstyrelsen og ø-færgerne på **regelmoderniseringsmission**

Søfartsstyrelsen og Færgesekretariatet nedsatte sidst i 2018 en arbejdsgruppe. Den har til opgave at se på og rydde op i regler for de mindre ø-færger. Regler, der ikke giver mening og er unødigt belastende i forhold til det fælles mål: Moderne og sikker drift af mindre passagerskibe.

Nogle af de ting, som arbejdsgruppen ser på, er:

- reglerne for afløserfærgen
- den nye færgeføreruddannelse
- fleksible synsintervaller
- bredere fartstilladelser
- lempelse af sommer/vinter passagerantal-regler (principielt gennemført)
- fjerne krav til opbevaring af fysiske dokumenter på broen
- kravene til røgdykkeruddannelse (lempeligere fortolkning gennemført)
- godkendelsesprocedurer til batteridrift mv.
- lempelse af krav til skiltning
- lempelse af krav til skibsmedicinkisten
- affaldshåndtering og indberetning

"Vi skal ikke skyde gråspurve med kanoner i vores krav og har derfor bl.a. allerede lettet på farttidsreglerne. Det i sig selv øger rekrutteringsmulighederne betydeligt.

Andreas Nordseth om færgeføreruddannelsen.

- Ø-færgerne er ikke underlagt den internationale søfartslovgivning, IMO, men ned til 24 meter er færgerne reguleret af EU-lovgivning. Under 24 meter, som en del af ø-færgerne holder sig under, er der mere frie rammer for at indrette danske love og regler, så de passer til små danske ø-færger.

SIKKERHEDEN KAN ALDRIG FORHANDLES

Men en ting er aldrig til forhandling:

- Udgangspunktet for os som Søfartsstyrelse er altid og fremfor alt sikkerheden – og lige konkurrence. Det er derfor, at vi som udgangspunkt ønsker, at der skal gælde internationale regler for færgerne, så langt, som det giver mening, siger styrelsens direktør, Andreas Nordseth.

Han har siden barnsben vidst, at han ville sejle. Som 16-årig kom han ud at sejle og ville egentlig være skibskok, men endte som navigatør og navigationslærer. Via teknikken kom han til Søfartsstyrelsens eksamenskommission, og siden er det gået slag i slag.

Nu sidder han bag skrivebordet som øverste direktør, en post han har haft siden 2009. Det var, da finanskrisen og en global økonomisk krise verden over rystede den globale skibsfart. Siden er det gået bedre og bedre med økonomien, verdenshandlen og antallet af skibe under dansk flag. I dag er Danmarks handelsflåde en sværvægter internationalt med 20 millioner bruttoregisterton under flag, godt det dobbelte af bundniveauet omkring 2008. Og en levende, maritim sektor med førende, globale underleverandører af alt fra skibsmotorer til skibsmaling.

REGULERING PÅ MØTRIKNIVEAU

Men Søfartsstyrelsen er også de små kommunale ø-færgers myndighed, en opgave, som set i det store billede er lille, men som ikke desto mindre har Søfartsstyrelsens opmærksomhed på lige fod.

Og den klassiske måde at regulere den indenlandske småskibsfart på, har, med Nordseths ord, været 'meget præskriptiv, næsten ned på møtrikniveau'.

- Virkeligheden har de senere år jo vist, at det giver langt bedre mening at regulere efter målet. Når vi går over til at regulere på den måde, er der mange veje til at nå målet, og vi åbner op for, at den bedste løsning kommer på bordet fremfor en helt specifik løsning, der sjældent vil passe alle, siger Andreas Nordseth og fortsætter:

- Derfor er vi i Søfartsstyrelsen glade for den nye, mere strukturerede dialog, som Færgesekretariatet og vi har indledt om reglerne. Vi hilser det meget velkommen, at ø-færgerne har fået en stemme, eller en mere klar stemme, siger Søfartsstyrelsens direktør.

- Men det er vigtigt, at, når vi taler ø-færger over 24 meter, så gælder EU-reglerne – og der skal der ikke blafres med ørene! Det skal man både respektere og anerkende, for det sikrer jo bl.a. ens europæiske standarder, så hvis et færgerederi vil købe en båd i Holland, kan båden nemt indsættes og godkendes til sejlads. Desuden beskytter EU-reglerne rederierne mod ulige konkurrence og meget andet. Også selvom det ved første øjekast kan virke tungt for de, der er underlagt EU-direktiverne, siger Andreas Nordseth.

FORÆLDEDE REGLER FOR SMÅFÆRGER

- Men det er helt åbenlyst, at der for ø-færger eksisterer forældede regler, f.eks. på uddannelsesområdet, siger Nordseth og fortsætter:

- Vi kan se, at fødekæden på besætningerne til ø-færgerne snævrer ind, og der er behov for at se på, hvordan vi får skabt nogle mere fleksible rammer og krav til, hvad det kræver at sejle en ø-færge i dag. Den dialog, vi har med Færgesekretariatet om reglerne, handler meget om at se på krav og ting, som kan få tingene til at glide nemmere.

Grænsen går som altid der, hvor tingene ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarlige – der sætter Søfartsstyrelsen foden ned.

- Med al respekt for blomsterhandlere, så duer det ikke at ansætte en til at føre ø-færgen, medmindre vedkommende er kvalificeret og godkendt til det. Sikkerhedsledelsen skal være i orden, uanset om vi taler lille ø-færge eller verdens største containerskib. Men vi kan til gengæld godt

se på, om vi kan revurdere, hvilke krav der skal til for at sejle den sikkerhedsmæssigt forsvarligt – og det gør vi, understreger Andreas Nordseth.

NY UDDANNELSE SIKRER FØDEKÆDEN

Andreas Nordseth ser frem til den kommende nye færgeføreruddannelse, som for tiden er under udarbejdelse i Uddannelsesministeriet med bidrag fra Marstal Navigationsskole og indspark fra Færgesekretariatet og Søfartsstyrelsen selv.

Målet med uddannelsen er at sikre fremtidens fødekæde til besætningen på ø-færgerne. Søfartsstyrelsens rolle i arbejdet med uddannelsen er at fastsætte kvalifikationskravene.

- Og her er vi indstillet på at finde fornuftige løsninger i samarbejde med kredsen omkring en kommende uddannelse. Vi skal ikke skyde gråspurve med kanoner i vores krav og har derfor bl.a. allerede lettet på farttidsreglerne – hvor længe man skal have sejlet for at kunne optages på uddannelsen. Det i sig selv øger rekrutteringsmulighederne betydeligt, siger Andreas Nordseth.

Søfartsstyrelsen, som vil skulle godkende en kommende færgeføreruddannelse, er lige nu ved at se på en ny model, hvor kravet til en kommende færgefører ikke er 4 år på verdenshavene og flere år på skole for at kunne sejle en ø-færge.

- Der vil vi gerne vende tingene om i forhold til det gamle koncept for at sikre fødekæden til fremtidens færgebesætninger. Og det er vi helt konkret ved at se på nu, siger Andreas Nordseth.

"Vi er indstillet på at have en konstruktiv tilgang til modulfærgekonceptet, som også vi finder rigtigt spændende.

Andreas Nordseth om afløserfærgen

Søfartsstyrelsen melder klar til **afløserfærgen**

AF METTE VOLANDER

Søfartsstyrelsen har den nye **afløserfærge** på arbejdssedlen – og er helt klar som servicepartner på **godkendelse** af både færge og besætning til den kommende ø-færge.

Søfartsstyrelsen er indstillet på en god dialog omkring godkendelsen af den kommende afløserfærge, som Folketinget har sikret økonomisk med garantikapital, og som Færgesekretariatet formelt er projektleder på.

Det siger styrelsens direktør, Andreas Nordseth, i et interview med Færgesekretariatet/Maritime Danmark om færgen. Allerede nu er styrelsen i dialog med de folk, der tegner og skal bygge færgen, og da færgen bliver på over 24 meter, skal den opfylde EU's regler på området.

- Vi er indstillet på at have en konstruktiv tilgang til modulfærgekonceptet, som også vi finder rigtigt spændende. Og da færgen er på over 24 meter, er det ret straight forward, hvilke regler der skal opfyldes, siger Andreas Nordseth.

- Søfartsstyrelsens nye tilgang til myndighedsarbejdet – hvor målet er styrende fremfor, som førhen, at selve vejen dertil var et krav i sig selv, vil komme i spil i arbejdet med en kommende afløserfærge, siger Andreas Nordseth.

Der, hvor Søfartsstyrelsen skal ind, er på besætningen. Det er ikke noget stort issue for Søfartsstyrelsen med skiftende besætninger på afløserfærgen. Vi stiller ikke nogen krav til, at en given besætning skal have været der så og så lang tid. Vi siger, at de, der er der, skal kunne sejle skibet og kunne håndtere sikkerheden. Det vigtige er, at besætningerne, der skal sejle skibet, er kvalificeret; at de kender skibet, er trænet i det osv. Og det, forventer jeg ikke fra vores side, vil give problemer, siger Andreas Nordseth.

Det udvidede fartområde, som afløserfærgen skal sejle i, er ikke noget problem.

- Vi taler om et passagerskib på over 24 meter, der er nogle ret klare regler, man kan slå op i direktivet med sejladsområde A, B, C, D, hvor færgen så blot skal godkendes til sejlads i det givne område længst væk fra kysten, og så bliver skibet godkendt efter det, siger Andreas Nordseth.

MÅLET STYRENDE

Søfartsstyrelsens nye tilgang til myndighedsarbejdet – hvor målet er styrende fremfor, som førhen, at selve vejen dertil var et krav i sig selv, vil også komme i spil i arbejdet med en kommende afløserfærge.

- Det er Søfartsstyrelsen som myndighed, som vil skulle vurdere, om formålet eller målet i loven er opfyldt. Og her er vi meget indstillet på at være i dialog med de, der bygger, konstruerer og driver afløserfærgen.

I søfartsuddannelser er der i dag ikke nogen typegodkendelse, som man f.eks. kender det for fly. Og der overvejer Søfartsstyrelsen i arbejdet med en kommende færgeføreruddannelse at gå nye veje, i hvert fald når det gælder de små færger.

- Jeg ved ikke, om afløserfærgen i sig selv bliver en driver på uddannelsesområdet. Men vores folk er ved at se på en ny model, hvor man siger, at, hvis du er trænet i skibet, så skal du ikke have sejlet i fire år, før du får lov til at sejle det. Det ser vi på lige nu, siger Andreas Nordseth, der ser frem til at følge med på sidelinjen i arbejdet med fremtidens afløserfærge.

Den nye færgenavigatøruddannelse – **målrettet færger i lokale danske farvande** – forventes at blive godkendt, så et **testhold** forhåbentlig kan starte på Marstal Navigationsskole **til efteråret eller til næste år**.

Ny uddannelse til færgenavigatør

Den nye færgenavigatøruddannelse er målrettet folk, der gerne vil have et spændende og ansvarsfuldt job på en færge; men som ikke har ønske om at komme ud og sejle på de store have.

Målet er, at færgerederierne skal kunne rekruttere folk helt uden maritim baggrund til en kort navigatøruddannelse, der er skræddersyet til færgesejlads; de opnåede papirer – sønæringsbeviset – kan udelukkende benyttes i "dansk lokalfarvand i fast fart imellem to eller flere fastlagte havne i rederiets fartplan."

Det betyder, at de personer, der bliver rekrutteret til uddannelsen, som udgangspunkt har som mål og ønske at "blive hjemme og sejle lokalt". Det er forventningen, at det vil betyde, at en stor del af dem kan have en livslang karriere i lokale farvande fx på en ø-færge.

Det er tanken, at færgerederierne med denne uddannelse kan rekruttere i et helt nyt segment, der ikke ønsker de lange og store navigatøruddannelser, men som gerne vil have et arbejde lokalt i Danmark, hvor udmønstringerne og afstandene passer til, at hjemme- og familielivet kan hænge sammen.

PRAKTIKANTER

Da uddannelsen indeholder tre måneders færgepraktik, vil færgerederierne have mulighed for at rekruttere lokale folk fra området / øen til uddannelsen, og da praktiktiden jo er med til at knytte dem til færgen, er det oplagt, at de efter endt uddannelse indgår i færgebesætningen. Håbet er, at den nye uddannelse vil kunne smidiggøre rekruttering af personale til at sejle øfærgerne.

Uddannelsen til færgenavigatør er udviklet i et samarbejde mellem Færgesekretariatet, Marstal Navigationsskole og Søfartsstyrelsen.

IKKE BLINDGYDE

I uddannelsesplanerne er der lagt vægt på, at pensum på den ene side er fokuseret på viden og færdigheder, der er brug for på en indenrigs færge.

På den anden side er uddannelsen en del af det "store uddannelsessystem'", så den ikke er en blindgyde. Færgenavigatører har således ikke taget den grundlæggende STCW-grunduddannelse – og har udelukkende sejltid i lokalt farvand, (indskrænket fart) ofte på skibe under 500 BRT. Derfor har de ikke direkte adgang til at tage en af de konventionelle internationalt godkendte navigatøruddannelser, der giver adgang til at sejle i international fart.

- Men både færgenavigatøruddannelsen og sejltiden vil kunne indgå i en realkompetence vurdering, der kan give adgang til en internationalt godkendt såkaldt STCW-uddannelse, oplyser Jeppe Carstensen, rektor på Marstal Navigationsskole:

- Hvis en færgenavigatør efter endt uddannelse og en periode i færgerne ønsker at opnå STCW-påtegning (min. kystskipper), vil vi fra Marstal Navigationsskole foretage en merit/realkompetencevurdering. Her vil vi fastlægge, i hvilken udstrækning der mangler opfyldelse af elementer af Grundlæggende Maritim Uddannelse.

- På baggrund af denne realkompetencevurdering vil der individuelt blive planlagt yderligere uddannelse. I de tilfælde, hvor den sejltid, der er opnået, ikke møder kravet, skal den nødvendige fastlagte sejltid for uddannelsen opnås.

- Marstal Navigationsskole har givet input til bekendtgørelsen om den nye færgenavigatøruddannelse. Uddannelsen vil være en forsøgsordning, og derfor skal bekendtgørelsen ikke i høring, påpeger Jeppe Carstensen, rektor på Marstal Navigationsskole:

- Hvis godkendelsen går som forventet, vil første hold på 18 studerende kunne starte på Marstal Navigationsskole i oktober i år - eventuelt til næste år.

Håbet er, at den nye uddannelse vil kunne smidiggøre rekruttering af personale til at sejle øfærgerne.

OM UDDANNELSEN

OPTAGELSESKRAV

Adgang til færgenavigatøruddannelsen forudsætter:

- at ansøgeren har opnået et karaktergennemsnit på mindst 2,0 i henholdsvis dansk og matematik ved 9. eller 10. klasseprøve – kan evt. erstattes af en helhedsvurdering.
- De studerende skal have en uddannelsesaftale med et rederi, for at de kan optages på uddannelsen.

UDDANNELSESFORLØB

Grundforløb på skole:	5 uger
Færgepraktik - indebærer aftale med rederi	90 dage
Skole	20 uger

UDDANNELSENS INDHOLD

Uddannelsen vil blive tilrettelagt inden for nautik, sikkerhed og operation.

Marstal Navigationsskole udarbejder materiale til rederierne og færgernes besætninger, der fortæller, hvad læringsmålet er for praktikperioden.

Uddannelsen skal føre frem til, at færgenavigatørerne kan gå en navigatørvagt på en ø-færge.

- Uddannelsen til færgenavigatør forventes at blive en fuldtidsuddannelse svarende til 45 ECTS-point. 60 ECTS-point svarer til en fuldtidsstuderendes arbejde i et år.
- Praktiktiden er indeholdt i uddannelsen.
- Den samlede uddannelse giver den uddannede ret til at anvende titlen Færgenavigatør.

PRAKTIKKEN

Praktikken skal finde sted i en eller flere indenrigsfærger, der med hensyn til størrelse, fremdrivningseffekt, driftsforhold, udstyr, bemandingsfastsættelse samt besætningens erfaring og arbejdsbelastning kan fungere som et effektivt praktiksted.

Da de studerende starter på uddannelsen uden sejltid og maritim erfaring, kan de selvsagt ikke indgå eller tælle i praktikfærgens besætningsfastsættelse/sikkerhedsbesætning.

Da de ikke har STCW-papirer, og da uddannelsen er en forsøgsordning, kan praktikanterne ikke udløse praktiktilskud på linje med overtallige skibsassistenter og aspiranter.

Praktikken skal kvalificere den studerende til opnåelse af særligt sønæringsbevis som færgenavigatør og skal foregå under vejledning af en navigatør.

Det er skolens ansvar at være behjælpelig med udformning af aftaler og administration i forbindelse med gennemførelse af praktik og også at vejlede de studerende under praktikken.

Praktik udføres som lønnet praktik som overtallig om bord i en indenrigsfærge. Der arbejdes på at finde gode ordninger både for rederier og studerende.

Uddannelse

REKRUTTERING:

Kan jeres rederi tage en **praktikant?**

Da en praktikplads på en indenrigsfærge er et af optagelseskravene på den nye færgenavigatøruddannelse, er der brug for, at færgerederierne melder sig til at tage praktikanter.

Uddannelsen til færgenavigatør vil forventeligt starte som forsøgsordning enten i år eller til næste år.

Næste skridt er derfor, at vi forbereder rekrutteringen til uddannelsen, så vi kan komme hurtigt i gang, når og hvis uddannelsen – som forventet – bliver godkendt.

Det er Færgesekretariatet, der – sammen med kommuner og færgerederier – har ansvaret for rekruttering.

- Vi forestiller os, at der vil være en del øboer, der vil være interesserede i en kort uddannelse som færgenavigatør og et job på færgen. Andre oplagte kunne være lokale buschauffører, postbude, håndværkere og andre, der ønsker et karriereskifte. Men der er naturligvis også plads til helt unge, der ønsker en karriere på en ø-færge, siger Jan Fritz Hansen, Færgesekretariatet.

PRAKTIKPLADSER

- Praktikforløbet er helt grundlæggende for, at den nye uddannelse kan komme i gang. Her må jeg appellere til alle færgerederierne, både medlemsrederier og associerede, om allerede nu at overveje, om de vil åbne op for en praktikant, når uddannelsen starter, lyder opfordringen fra Jan Fritz Hansen:

- Der vil være tale om en udgift til løn til en praktikant i de tre måneders praktiktid.

Til gengæld er der mange fordele ved at få en overtallig praktikant ombord:

- Der er en ekstra person ombord i tre måneder. Selv om praktikanten ikke skal udføre besætningens opgaver, er det meningen, at han/hun skal lære at udføre arbejdet – og det betyder, at der er et sæt ekstra hænder ombord.
- En "ny" person ser på tingene med nye øjne og stiller spørgsmål. Det kan være sundt for arbejdsmiljø og sikkerhed ombord.
- En praktikant, der er uddannet ombord, og som i mange tilfælde bor lokalt, vil være oplagt at rekruttere til færgen.
- Dybest set bør alle rederier og arbejdspladser, der ansætter uddannede søfolk, være med til at løfte praktikken.

Hvis I som rederi er interesseret i at have en praktikant, når færgenavigatøruddannelsen starter, er I velkomne til at henvende jer til Færgesekretariatet.

Brug for ny **hjemmeside?**

En hjemmeside skal være nem at finde. Når man er inde på siden, skal det være enkelt at finde frem til de oplysninger, man efterspørger, fx fartplaner, online booking og trafikoplysninger. Hjemmesiden skal desuden fungere på både computer, mobil og iPad.
Og så skal den helst også være brugervenlig for dem, der skal ind og lave ændringer i den.

Hjemmesider har vist sig at være en udfordring for en række af Færgesekretariatets medlemsrederier: Man skal ofte finde færgen under den respektive kommunes hjemmeside, og siden er ikke søgeoptimeret, så den popper ikke op blandt de første i søgningen. Fartplaner og takster ligger som PDF-filer, der er vanskelige at se på mobil og iPad. Hjemmesiderne er ofte vanskelige at ændre i for dem, der skal vedligeholde dem.

Derfor har firmaet DEMAND, som Færgesekretariatet arbejder sammen med, udformet et tilbud med en ny hjemmeside til medlemsrederierne.

- Ideen er en meget enkel hjemmeside, der er nem at finde, enkel at finde rundt i for brugerne, og som er overskuelig at betjene for færgerederiet, fortæller Henrik Schrøder, indehaver af DEMAND:
- Med i tilbuddet er både indledende møde og undervisning i brug af systemet.

Tilbuddet er udformet som "pakketilbud", og Færgesekretariatets medlemmer får rabat.
Skræddersyet hjemmeside med ca. 10 undersider:

- Forside.
- Takster.
- Om destinationen, to til fire sider.
- Om rederiet.
- Betingelser.
- Færgen/færgerne beskrivelse, historik, teknik, billeder m.v.
- Link til betaling.
- Alle rederier får eget design, farvevalg, skriftsnit, tekst og billeder. Nye tekster og flere sprog er mulige tilkøb.
- Integration af sejladsvisning – kun op mod TeamBooking.
- Søgeoptimering.

Henvendelse til Færgesekretariatet.

Færgesekretariatets Årsmøde

9.-10. maj 2019

PROGRAM FOR ÅRSMØDE TORSDAG 9. MAJ

Kl. 11.00 Busafgang fra Hotel Søpark, Maribo
Kl. 11.40 Færgeafgang Kragenæs - Fejø
Kl. 12.10 Rundvisning hos Fejø Frugt, Dybvig Havn og Kernegaarden
Kl. 14.00 Frokost ved Fejø Mølle med statusopdatering fra Færgesekretariatet v/formand Michel van der Linden

Kl. 15.00 Politikerdebat ved Fejø Mølle med bl.a. næstformand i Folketingsudvalget for Landdistrikter og Øer, Lennart Damsbo-Andersen (S), og andre landspolitikere, Lollands borgmester og medvært Holger Schou Rasmussen samt færgeborgmestre. Ordstyrer Michel van der Linden, Færgesekretariatet

Kl. 16.30 Afgang til færge
Kl. 16.50 Færgeafgang Fejø - Kragenæs
Kl. 17.45 Ankomst til Hotel Søpark, Maribo
Kl. 19.00 Årsmødemiddag, Hotel Søpark

PROGRAM FOR DELEGERETMØDE, 10. MAJ, HOTEL SØPARK, MARIBO

Kl. 8.30 Velkomst ved Færgesekretariatets formand, Michel van der Linden
Kl. 8.40 Kort status for Færgesekretariatets arbejde v/sekretariatsleder Jan Fritz Hansen
Kl. 8.50 Forslag til og vedtagelse af Arbejdsprogram 2019/20, herunder Styregruppens forslag til ny opgave omkring kommunalt færgesamarbejde samt forslag til projekt om etablering af løsninger til fremtidige færgeinvesteringer
Kl. 9.30 Indlæg ved Søfartsstyrelsens direktør, Andreas Nordseth, om aktuelle tiltag
Kl. 10.00 Kaffepause

Kl. 10.30 Indlæg ved færgeansvarlig i Aalborg Kommune, Henrik Jess Jensen, om nyt el-færgedrift projekt
Kl. 10.50 Indlæg ved lektor på Marstal Navigationsskole, Henrik Hagbarth Mikkelsen, om uddannelse i batteridrift af færger
Kl. 11.10 Indlæg ved Ødysséens repræsentanter, Tine Tolstrup og Sarah Steinitz, om bookingsystemer og ø-panel
Kl. 11.30 Kort indlæg ved EDGE forsikringsmægler Michael Weber om status for søforsikringsordningerne samt nye muligheder
Kl. 11.45 Sammensætning af Færgesekretariatets Styregruppe
Kl. 12.00 Afslutning ved formanden og efterfølgende frokost

Interview med årsmødevært 2019, borgmester
Holger Schou Rasmussen, Lolland Kommune:

Vi skal stå sammen om fremtidens standardfærge

ÅRS-MØDE 2019

Færgesekretariatet har mødt **årsmødevært 2019**, Lollands borgmester, **Holger Schou Rasmussen** og **hans tekniske direktør** for at tale udfordringer og visioner for kommunens færgefart set fra rådhuset i Maribo.

AF METTE VOLANDER

Navnet er Holger Schou Rasmussen, og titlen er borgmester i Lolland Kommune. Selvom kommunen kun har et befolkningstal på 42.000, driver den tre færger, der fast betjener Fejø, Femø og Askø i Smålandshavet. Dermed tegner Lolland sig for 10 % af landets kommunale færger.

ET TRAVLT ÅR MED MERE NYT PÅ VEJ

Sidste år omsatte Lollands Færgefart for 30 mio. kr. efter en fremgang på 2,3 mio. kr. godt hjulpet af en fantastisk sommer. Historisk har Lollands færger haft et årligt underskud på 1-3 mio. kr. Men med Folketingets seneste håndsrækning i form af 1,1 mio. kr. til udmøntning af mere blå landevej er der i 2019 en reel chance for at få balance på bøgerne.

Et nyt, forbedret bookingsystem er på vej til afløsning af den nuværende manuelle billettering, og Lolland har også lagt billet ind på lån af den kommende afløserfærge til brug ved særlige events og dokophold. De orange færgebilletter i sommeren – ø-hop billetter – er også indført med stor succes, og så er arbejdet med takstfastsættelser og regler for især erhvervslivets brug af godstøtteordningen et aldrig afsluttet kapitel:

- Sidste år fik vi underskud på 700.000 kr. på godsstøtteordningen på grund af en større stigning i biler på papegøjeplader og varevogne på gule plade til erhvervskørsel på vores færger end før. Det tvang os til at stramme op på reglerne og indføre krav om erhvervskort for biler på papegøjeplader for at stoppe hullet i ordningen. Vi overvejer også at begrænse takstnedsættelserne på gods i weekenden, fordi vi ser en lidt for livlig trafik af håndværkerbiler netop der, fortæller direktør for Teknik og Miljø i Lolland kommune, Bjarne Hansen.

CYKELSTIEN UDVIDES TIL MINDRE VEJ

Lolland modtog sidste år 800.000 kr. fra staten til takstnedsættelser. Noget, borgmester Holger Schou Rasmussen flere gange har fastslået, kun rækker til "en cykelsti".

Med de ekstra 1,1 mio. kr. om året fra staten fra i år, hvad får I så fremfor jeres nuværende cykelsti?

- Nu opgraderer vi til en mindre vej. Og kommer der flere end to biler på vejen, så er der stadig et problem. Vi skal selvfølgelig der hen, hvor det fulde landevejsprincip er gennemført, og det ikke koster mere at tage færgen mellem to byer, end det koster at køre på land, siger borgmester Holger Schou Rasmussen.

Hvordan de ekstra penge til udmøntning af mere blå landevej på Lolland skal bruges, lader man på Lolland i vid udstrækning øboerne være medbestemmende om i regi af kommunens ø-kontaktudvalg, der består af to-tre repræsentanter fra hver ø og to politikere fra Teknisk Udvalg plus overfartslederen og teknisk direktør Bjarne Hansen. Foreløbig er taksterne nedsat med 20 % før og efter højsæsonen.

En af de igangværende diskussioner i Ø-kontaktudvalget mellem de tre færgebetjente øer, Fejø, Femø og Askø, er, hvad færgebilletten og øboernes årskort skal koste.

- Af vores tre færgeruter har Fejø den klart mest fornuftige driftsøkonomi. Øen har flest indbyggere og besøgende, og overfarten tager kun 15 minutter. Så på Fejø vil man have billigere billetter og årskort, men der har jeg det sådan, at der skal være nogenlunde ens takster øerne imellem, uanset om turen tager 15 eller 50 minutter. Hvis en returbillet til Fejø pludselig koster 70 kr., og en til Femø koster 300 kr., ja så dør Femø jo, siger borgmester Holger Schou Rasmussen.

FÆLLES STANDARDER OG BILLIGERE INDKØB

Lolland har haft god gavn af medlemskabet af Færgesekretariatet og de fælles indkøbsaftaler, fastslår både borgmesteren og hans tekniske direktør.

- Fælles indkøbsaftaler omkring brændstof, redningsflåder og forsikringer. Samlet set har det bidraget til at forbedre færgernes drift og økonomi. F.eks. er prisen på redningsflåder næsten halveret, siger teknisk direktør Bjarne Hansen.

Desuden har foreningen af kommunale færger i et fælles sekretariat åbnet mulighed for en diskussion om fælles standarder

VI SKAL VÆRNE OM VORES ØER

Holger Schou Rasmussen, du er vært på Færgesekretariatets årsmøde den 9. maj på Femø. Hvad har du med af budskaber til de tilstedeværende folketingspolitikere?

- Mit budskab er: Fortsæt endelig ad samme spor. Vi skal værne om vores øer med den forskellighed, ro, skønhed og mulighed for et andet liv, som de repræsenterer. Det bør ideelt være mere eller mindre gratis at sejle til vores øer. Men sørg også for en retfærdig fordeling af pengene til den blå landevej, så de øer med mindst befolkning også er de, der får mest, siger han.

Fælles færgestandarder er en anden vigtig pointe fra Lollands borgmester til hele forsamlingen. Det giver ikke mening ikke at have ens færger og eldrevne færger fremover, mener han.

- Og så vil jeg igen rejse diskussionen om skattebetaling for ophold i sommerhuset. Folk skal ikke betale mere i skat. Men de skal betale skat der, hvor de opholder sig. Hvorfor skal hjemkommunen have hele skattebetalingen fra borgere, der opholder sig mange uger i sommerhuset i andre kommuner og trækker på renovation, ældrepleje m.m. der? Politikerne siger, at det rent skatteteknisk ikke kan lade sig gøre, men jeg vil nu igen udfordre dem på det, slutter Holger Schou Rasmussen.

for færgelejer og færger fremover, hvilket Holger Schou Rasmussen er stor fortaler for.

- Her hos os har vi tre forskellige færger i drift, men vi burde kun have en slags. Vi har brug for fælles standarder for færger og færgelejer fremover, både fordi det er smart og praktisk, men formentlig også billigere for alle. Derfor, synes jeg, at Færgesekretariatet skulle stille sig i spidsen for, at kommunerne forpligter sig til, at når vi de næste 30 år planlægger færger og færgelejer, så kører vi ud fra en ens færgemodel, en fremtidens standardfærge, der er eldrevet og kan laves i forskellige størrelser alt efter behov. Udover, at en fælles standardfærge vil spare penge, ser jeg rigtig mange arbejdspladser i projektet, som formentlig også vil have stort eksportpotentiale, siger Holger Schou Rasmussen.

MIDLERTIDIGE GODKENDELSER

Et andet ønske fra borgmesteren til Færgesekretariatet angår samarbejdet med Søfartsstyrelsen om regelsanering og midlertidige sikkerhedsgodkendelser af færgerne ved særlige lejligheder:

- Ved de store events på vores øer har vi store kapacitetsproblemer, som kunne løses, hvis Søfartsstyrelsen kunne give midlertidige sikkerhedsgodkendelser til flere passagerer betinget af, at vi tilpasser antallet af redningsflåder. Det ville være en stor hjælp ved øernes særlige events, siger Holger Schou Rasmussen.

ø-barometer

Fingeren på ø-pulsen

Ø-barometeret – der **tager temperaturen på øerne** – fortsætter og udvikles med flere spørgsmål og flere respondenter.

Spørgeundersøgelsen "Ø-barometeret" har kørt i et par år nu med spørgsmål, der har taget temperaturen på øerne.

Undersøgelsen er foretaget for Færgesekretariatet, og det er nu fastlagt, at den skal fortsætte og udvikles i regi af Tine Tolstrup og Sarah Steinitz, som sidste år gennemførte Ødysséen – en rejse rundt på de 37 øer i Ø-passet.

I den forbindelse bliver undersøgelsen fornyet, så resultaterne bliver så brugbare som muligt. Resultaterne skal blandt andet bruges som udgangspunkt i politiske diskussioner og i udviklingsarbejdet omkring fremtidens færgedrift.

ØERNES TILSTAND

- Vi er på jagt efter "øernes tilstand" og øboernes egen vurdering. Fx tilfredsheden med færgen: service, logistik, afgange, kommunikation, men også øboernes vurdering af, hvordan det går med turismen, tilflytning, erhvervslivet og øens mere generelle udvikling.

- Vi vil naturligvis bygge på den viden, vi har fået om øer, færger og øboere igennem Ødysséen og igennem vores arbejde med at gennemgå ø-færgernes hjemmesider. Og ud fra det vil vi lave spørgsmål på en måde, så data bliver så anvendelige og aktuelle som muligt. Det er vigtigt, at både de samlede data og data for de enkelte øer kan trækkes ud og benyttes, forklarer Tine Tolstrup.

- Der vil på den ene side være spørgsmål, hvor svaret er en vurdering – og der svares helt kort med et tal. Men vi vil også stille nogle mere åbne spørgsmål. Det kommer til at kræve en del analysearbejde efterfølgende, men vi synes, det er vigtigt, at øboerne får mulighed for at formulere deres egne svar og perspektiver. Derudover har vi også tilføjet spørgsmål omkring udfordringer og muligheder, der rækker ud over den nuværende tilstand og kan pege på fremtidige udviklingsområder, som er vigtige for øboerne, fortæller Tine Tolstrup.

ONLINE SPØRGESKEMA

Spørgeundersøgelserne vil foregå online, og det giver mulighed for, at mange flere besvarer dem, fx repræsentanter fra beboerforeningerne.

- Det giver et bredere perspektiv; mange af spørgsmålene er jo holdningsspørgsmål, så svarene vil være forskellige fra person til person, siger Tine Tolstrup.

UDSENDES TIL EFTERÅRET

Arbejdet med spørgerammen er gået i gang, og de online spørgeskemaer bliver sendt ud i løbet af efteråret. Det er planen, at ø-barometeret i fremtiden skal sendes ud en gang om året.

- Ø-barometeret er ikke en videnskabelig undersøgelse, men svarene giver en god pejling på, hvordan det ser ud samlet set og på de enkelte øer. Desuden kan resultaterne sammenlignes fra år til år, da vi indfører et svarsystem, så vi kan udregne gennemsnitstal for de enkelte parametre, understreger Tine Tolstrup:

- På den måde vil vi kunne følge udviklingerne og se, om konkrete indsatser også kommer til udtryk i eksempelvis en højere tilfredshed med færgen.

Læs her:
opdag-øer.dk/projekt-odysseen/

STATUS FOR FÆRGE-SEKRETARIATETS 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, smøreolier, rednings- og brandudstyr, bookingsystemer, vikarordning, efteruddannelse, teknisk assistance og juridisk rådgivning mv.

AFLØSERFÆRGE

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. Garantiforhold er sikret i forhold til staten. Der er dog ikke fastsat et endeligt tidspunkt for den operative introduktion af afløserkonceptet.

FÆRGE-UDDANNELSER

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 i år eller til næste år. På efteruddannelsessiden er der udbudt kurser i service og betjening af passagerer, sejladsoptimering gennem simulatortræning samt introduktionskurser i eldrift 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 2019/20. Der er udarbejdet forskelligt materiale og tilbud for at gøre brugervenligheden af sejladsplaner, booking og hjemmesider bedre.
Samtidig er der en lang række forsøg på færgerne, hvor Færgesekretariatet sammen med forskellige forskningsinstitutioner søger miljø- og klimamæssigt at optimere driften.

RAMMEVILKÅR

Indsatsen for en fuld implementering af Godstakstrefusionsordningen og ikke mindst Landevejsprincippet fortsætter. Politisk er det senest besluttet at udvide sidstnævnte med et lidt større budget til de overfarter, som ikke kom helt med på starten af succesen, ligesom ordningen for sejlads på de små øer nu kan anvendes mere fleksibelt året rundt.
En særlig opgave er regelsanering, ikke mindst på det maritime område med Søfartsstyrelsen og i samklang med det overordnede regelsaneringsarbejde, som både staten og KL aktuelt arbejder på.

MEDLEMS-TILBUD

GENNEMGANG AF FORSIKRINGER

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

Status er, at 15 ud af 18 kommuner har valgt at benytte Færgesekretariatets medlemstilbud om forsikringstjek.

Gennemsnitlige præmiebesparelser har ligget på 25 %, enkelte kommuner op til 50 %, samtidig med, at der er gennemført forbedringer af betingelser og selvrisici.

Desuden er nye dækningsmuligheder introduceret: Udvidet erstatning ved totalforlis og dækning for udgifter til afløserfærge/lejer ved havari.

SIKKERHEDSUDSTYR

Der er indgået en rammeaftale med Mari-Team A/S om 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

Færgesekretariatets 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.

Der er udarbejdet en særlig doknings-manual for medlemmerne med gode råd i forhold til forberedelse af dokning. Færgesekretariatets teknikere rådgiver også gerne om levetidsforlængelser eller nyinvesteringer.

EFTERUDDANNELSE

FS kan tilbyde kurser, herunder økonomisk tilskud til medlemmer, der ønsker forskellige specialkurser.

Der afholdes aktuelt kurser i kundeservice, energioptimeret sejlads samt eldriftsforberedelse.

PR OG SOCIALE MEDIER

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

Færgesekretariatets faste fotograf tilbyder film bl.a. med droneoptagelser.

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.

Rådgivning om brugervenlig præsentation af sejladsplaner mv. Tilbud fra Demand.dk om udvikling af enkle hjemmesider for medlemmernes færgeoverfarter.

BRÆNDSTOF-AFTALER

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

En smøreolieaftale med Addinol er opstartet.

Aftale om smøreolie

Færgesekretariatet har drøftet indkøbsaftale med firmaet Addinol Lube Oil Danmark ApS, der har et omfattende program af alle former for olier og smøremidler.

- Alt i alt findes der over 650 forskellige Addinol produkter, herunder et omfattende maritimt sortiment, blandt andet smøreolie, hydraulikolie og alle former for fedt, siger Svend Eskildsen, der er medejer af det Esbjergbaserede firma.

- Vi har leveret til fiskerne i mange år, og specielt vores longlife olier er populære her, de giver stærk beskyttelse mod mekanisk og korrosiv slid, ligesom de neutraliserer aggressive forurenende stoffer, lyder det fra Svend Eskildsen:

- Olierne er udviklet fra nøje udvalgte mineralske basisolier, og disse olier har gennem nyeste additivteknologi opnået fremragende resultater. Kort og godt forlænges olieskiftintervallet til næsten det dobbelte af gængse olier på markedet. Vores kunder fortæller, at de gang på gang sender en olieprøve til tjek, og at meldingen er, at de kan sejle videre på olien.

BUNKERFORBRUG REDUCERES

- Vi har desuden tilbagemeldinger om, at bunkerforbruget reduceres med op til fire og fire en halv procent, fordi olierne renser slagger ud af de mekaniske dele og dermed reducerer friktionen. Så selv om longlife-olien er dyrere i indkøb, bliver det endelige resultat, at den er billigere i drift, siger Svend Eskildsen.

Der er i øjeblikket to af Færgesekretariatets medlemsrederier, der handler smøreolie hos Addinol, dog almindelig smøreolie – der er ikke erfaringer med longlife-olien blandt ø-færgerne.

Medlemmer, som kunne have interesse i disse produkter, kan rette henvendelse til Færgesekretariatet.

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

JURIDISK RÅDGIVNING/HØRINGSSVAR
Der er indgået en aftale med Njord Advokatfirma om juridisk bistand inden for færgerelaterede spørgsmål og om fælles høringsskrivelser.

Færgesekretariatet kan også assistere i relation til visse overenskomstforhold.

ARBEJDSTØJ
Der ses fortsat på mulighederne i forhold til uniformer og arbejdstøj.

REDNINGSFLÅDER
Færgesekretariatet har indgået en rammeaftale om køb og eftersyn af redningsflåder med Viking Life-Saving Equipment A/S i Esbjerg. Aftalen er senest udbygget med service på brandudstyr mv.

Ny rammeaftale om brandudstyr

VIKING Life-Saving Equipment udbygger den eksisterende rammeaftale og tilbyder Færgesekretariatets medlemmer service på brandudstyr.

Færgesekretariatet har i flere år haft en populær rammeaftale med VIKING Life-Saving Equipment. Aftalen giver medlemsrabat ved køb og eftersyn af redningsflåder.

- Vi har nu udvidet aftalen med Færgesekretariatet, så den også indeholder indkøb af brandservice fra VIKING Life-Saving Equipment på en fælles aftale, fortæller Mette Fur Lisby, salgschef ved VIKING Life-Saving Equipment:

- VIKING tilbyder både salg og eftersyn af alle brandsystemer såsom CO2, pulver-, skum- og vandtågesystemer foruden salg og service af brandprodukter som brandslukkere, slanger, dragter osv.

ENHEDSPRISER
Færgesekretariatet har aftalt enhedspriser i rammeaftalen, og medlemsrederier kan ved henvendelse til VIKING få en serviceaftale tilpasset det specifikke udstyr, der er ombord.

- Aftalen er lakmusprøvet; den har været ude ved to øfærgerederier til evaluering, og begge rederier vendte tilbage med positiv respons, understreger Mette Fur Lisby. Hun tilføjer, at baggrunden for, at VIKING – der jo er kendt for redningsflåder – nu også tilbyder salg og service af brandmateriel er et opkøb af Skandinavisk Brandteknik i Odense, der udvidede kompetencerne inden for brandservice.

Aftalen kan fås ved henvendelse til Færgesekretariatet eller VIKING.

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

Nyt syddansk projekt:

Sætter *skub* under maritim eldrift

Et **nyt projekt** skal gøre det lettere og enklere **for kommuner og færgeselskaber** at få overblik over, om det er muligt at **overgå til eldrift** på deres færger, og hvad der skal til for at konvertere.

Overgangen til ren eldrift i skibe begynder at tage fart, om end langsommere end forventet. Et nyt samarbejde skal nu gøre op med de barrierer, der hidtil har sinket udviklingen.

- Flere af Færgesekretariatets medlemmer udtrykker interesse for eldrift, men finder det udfordrende at komme i gang. De har brug for nemt at kunne skabe sig et overblik over businesscasen ved et muligt skift på deres specifikke rute, og de får nu et sted, hvor de kan henvende sig, siger Jan Fritz Hansen, sekretariatsleder i Færgesekretariatet.

E-FERRY ERFARINGER

I løbet af de seneste år har E-ferry projektet taget form på Ærø. Her udvikles, bygges og demonstreres en 100 % elektrisk færge, der kan sejle syv gange længere end nogen anden fuldelektrisk bilfærge. Igennem dette arbejde har en lang række syddanske virksomheder erhvervet enestående kompetencer inden for maritim eldrift, og der er gjort vigtige erfaringer gennem projektet, som det er afgørende at videreføre til fremtidige elfærger.

For at sikre, at kompetencer og erfaringer forankres, udvikles og benyttes, er der nu etableret et partnerskab bestående af Ærø Kommune, Marstal Navigationsskole, Fyns Maritime Klynge og Færgesekretariatet med titlen Acceleration af overgangen til elektrisk maritim drift (ACOVEM).

VOKSENDE INTERESSE

- Under E-ferry projektet har vi oplevet en stigende interesse for ren eldrift i skibe. Men vi har også kunne konstatere et "gab" mellem udbud og efterspørgsel, hvor det kan være svært for interesserede redere og overfartsledere at orientere sig i et relativt umodent marked. Derfor skal vi ud i noget matchmaking i dette projekt, forklarer Cecilie Larsen, projektleder, vedvarende energi, Ærø Kommune.

MARKEDSPOTENTIALE

Der findes endnu ikke et samlet overblik over, hvilke virksomheder og leverandører der skal til for at realisere et elfærgeprojekt. Med omfattende kendskab til og netværk i den maritime industri, og med afsæt i erfaringer i E-ferry projektet, vil Fyns Maritime Klynge forsøge at skabe dette efterspurgte overblik gennem ACOVEM projektet.

85% KAN GÅ OVER TIL ELDRIFT

Marstal Navigationsskole var koordinator på det forstudie, som ligger til grund for det igangværende E-ferry projekt, her var konklusionen, at 85 % af nordiske indenrigs færgeruter kan konverteres til fuldelektrisk drift, når E-ferry teknologien er færdigudviklet og afprøvet.

- Men der skal fortsat gøres en indsats for, at dette potentiale for eldrift i den maritime sektor faktisk bliver ført ud i livet, understreger Henrik Hagbarth Mikkelsen, lektor på Marstal Navigationsskole:

- Rækkeviddeangst og anlægsøkonomi er tilbagevendende barrierer, når det kommer til at kaste sig ud i eldrift. For at accelerere overgangen, er det altafgørende, at vi får forklaret realiteterne om disse barrierer og får sørget for, at de mulige aftagere er ordentligt informeret om teknologien og potentialet på deres rute.

FAKTA OM **ACOVEM PROJEKTET**

- Projektperiode: Januar 2019 – juni 2020.
- Partnere: Ærø Kommune, Marstal Navigationsskole, Færgesekretariatet og Fyns Maritime Klynge, en del af Erhvervshus Fyn.
- Projektet har modtaget støtte fra Syddansk Vækstforums pulje for projektudvikling på knapt 400.000 kroner.

Demonstrationsprojekt

VERDENS STØRSTE BATTERIPAKKE: Elfærgen ELLEN har fået installeret det, der er en af verdens største batteripakker i et skib.
Og så bliver ELLEN den elektriske bilfærge, der har den længste rækkevidde mellem hver opladning:

Sejladsen fra stikkontakten i Søby til Fynshav og retur er på 22 sømil, hvilket er 7 gange længere end hidtil muligt.

DEMONSTRATIONSPERIODE: Det første år af ELLENs normale drift kommer til at være en demonstrationsperiode, hvor der vil være en omfattende dataindsamling. Dataindsamlingen vil omfatte ELLENs ydeevne under forskellige forhold (vejr, vandstand, strøm, last osv.). De data vil blive sammenlignet med forventningerne og vil derfor gøre det muligt at komme med kvalificerede anbefalinger til fremtidige elfærger baseret på erfaringer fra virkeligheden.

REGNER PÅ DRIFTSOMKOSTNINGER: I denne demonstrationsperiode vil der også blive kigget på økonomien i en elfærge i drift. Det forventes, at der er besparelser på især vedligehold, brændstof og bemanding i forhold til en konventionel færge.

Dette regnestykke (suppleret af Green Graph værktøjet) vil andre kommuner kunne benytte, når det skal vurderes, om de vil kaste sig ud i et elfærgeprojekt.

- I den forbindelse er der også en miljøgevinst, der skal regnes med, og hvis værdi bliver større og større ude i kommunerne, understreger Henrik Hagbarth Mikkelsen:

- Som eksempel tilbyder Kommunekredit nu grønne lån til lavere rente, måske gør udviklingen, at det snart ikke er muligt at låne til en konventionel dieselfærge.

KAN MIN RUTE OVERGÅ TIL **REN ELDRIFT**?

Det spørgsmål kan Marstal Navigationsskole hjælpe med at besvare. De er langt med at udvikle et såkaldt Green Graph værktøj som del af ACOVEM projektet.

- *Green Graph* værktøjet skal hjælpe os med at analysere individuelle ruter og illustrere for redere og overfartsledere, hvordan eldrift på den specifikke rute kunne tage sig ud, forklarer Henrik Hagbarth Mikkelsen, lektor på Marstal Navigationsskole.

Green Graph værktøjet består af hardware – måleudstyr – der monteres på færgen, og software, der kontinuerligt opsamler oplysninger om færgens energiforbrug. Kortlægningen af energiforbruget kan benyttes til en vurdering af, om det vil være en god businesscase at konvertere færgen til eldrift. Fx gennem et bud på, hvor stor en batteribank skal være, og hvor stor ladekapacitet der er brug for på den specifikke rute.

LÅN GREEN GRAPH MED HJEM

- Green Graph har været testet på Marstal Navigationsskoles full mision simulator med gode resultater, og næste skridt er at afprøve den i virkeligheden, forklarer Henrik Hagbarth Mikkelsen. Han tilføjer, at Green Graph værktøjet vil indgå i de batterikurser, som Marstal Navigationsskole udbyder i efteråret 2019. Planen er, at man efter kurserne kan "låne" værktøjet – og Marstal Navigationsskole kan hjælpe med at installere og efterfølgende analysere de indsamlede data, så man har et bedre beslutningsgrundlag, inden man går til de egentlige leverandører.

Kurserne udbydes til Færgesekretariatets medlemmer, myndigheder og beslutningstagere og andre interesserede.

Lennart Damsbo-Andersen (S), formand for Folketingets Transport-, Bygge- og Boligudvalg, næstformand for Udvalget for Landdistrikter og Øer.

Ø-færgerne binder Danmark sammen

Næstformand for Udvalget for Landdistrikter og Øer, Lennart Damsbo-Andersen (S), har både store visioner for og klare forventninger til kommunerne, når det gælder den kommunale ø-færgefart.

AF METTE VOLANDER · FOTOS: CARSTEN LUNDAGER

Lennart Damsbo-Andersen lader op til sit 4. folketingsvalg. I dag fra hjemadressen på Enghavevej i Kettinge på Lolland. Her, hvor han med sin kone og børn har levet og arbejdet som først tømrer og fagforeningsmand, så kommunalpolitiker og borgmester i Nysted Kommune fra 2002-2007, og fra 2007 folketingsmedlem for Socialdemokratiet valgt i Sjællands Storkreds.

I 2015 fik han posten som formand for Folketingets Udvalg for Transport-, Bygge- og Boligudvalg, et udvalg, han aldrig selv havde tænkt på.

- Men, når man som jeg bor, hvor jeg bor, og pendler, så er gode trafikale forbindelser helt essentielt, og jeg var glad for tilbuddet. Og faktisk er det at bo et sted som Lolland meget sammenligneligt med det at bo på en ø. På øerne er det ene spørgsmål, som kommer før alt andet, om færgen sejler. Resten rangerer derunder, siger han.

KÆMPER ØERNES OG LOLLANDS SAG

Øer og færger er noget, han som næstformand for Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer arbejder med og er optaget af. Udvalget så dagens lys i 2011 og står bl.a. bag oprettelsen af og den delvise finansiering af det fælles Færgesekretariatet for de kommunale ø-færger.

- Færgesekretariatet kom af en erkendelse hos os folketingspolitikere af, at nu måtte det stoppe med alle de forskellige færger med alle de særstandpunkter, og at det er en nødvendighed at samle kræfterne! Og jeg synes, at sekretariatet har bevist sit værd, og at pengene er givet rigtigt godt ud, siger Lennart Damsbo-Andersen.

Han så gerne, at flere kommuner med ø-færger tilsluttede sig Færgesekretariatet for at påvirke udviklingen. For eftersom, at alle ø-kommuner er forskellige, er det

Hver sin ø-færge og hver sin kommune med hver sin plan, det giver ikke mening i længden.

Lennart Damsbo-Andersen om afløserfærgen.

- Færgesekretariatet kom af en erkendelse hos os folketingspolitikere af, at nu måtte det stoppe med alle de forskellige færger med alle de særstandpunkter, og at det er en nødvendighed at samle kræfterne! Og jeg synes, at sekretariatet har bevist sit værd, og at pengene er givet rigtigt godt ud, siger Lennart Damsbo-Andersen.

vigtigt, at så mange som muligt er med for at få tilgodeset deres behov.

- Færgesekretariatet er i mine øjne den bedste vej til indflydelse på beslutningerne på området. Jeg oplever, at sekretariatet laver en grundig afvejning af argumenterne forud for dets forslag. Og det er nu sådan, at når det kommer til indflydelse, så er vi politikere mere lydhøre over for et fælles standpunkt end fra en enkelt kommune. Ikke dermed sagt, at man altid kan få opfyldt alt det, man beder om, siger Lennart Damsbo-Andersen.

LANDEVEJSPRINCIPPET ER IKKE FÆRDIGUDBYGGET

Og der er masser af indflydelse at få for kommunerne. Blandt andet på, hvordan statens penge til takstnedsættelser af billetter og gods til øerne bruges. Kommunernes dispositionsret er vigtig, mener han. Et eksempel på konsekvenser af det modsatte så han på en udvalgstur til Skotland:

- I Skotland, som har det fulde blå landevejsprincip, er færgerne drevet af staten. Men brugerne af færgerne har ingen indflydelse på, hvornår færgen sejler. Vi udvalgsmedlemmer blev ret enige om, at det er godt, at det ikke er sådan herhjemme. Den kommunale selvbestemmelse og brugerinddragelsen skal vi værne om. Det er altafgørende for velfungerende ø-færger og øer, siger Lennart Damsbo-Andersen.

ØREMÆRKEDE MIDLER SKAL GÅ TIL FÆRGERNE

Kommunernes selvbestemmelsesret er bare ikke ubetinget. Der er tilfælde, hvor han mener, at kommunernes dispositionsret over midlerne til takstnedsættelser bør begrænses.

- Jeg har fuld forståelse for, at det er fristende for kommuner med presset økonomi at lade pengene forsvinde ned i et sort hul og bruge pengene på alt muligt andet. For der er ingen af de her kommuner, der ikke er presset økonomisk. Men de her penge er øremærket til at sikre småøernes overlevelse, og derfor er det også, at vi nu forpligter kommunerne til i højere grad at dokumentere, at pengene bruges til at udmønte Landevejsprincippet. Det har nogle kommuner indtil nu haft meget svært ved, siger Lennart Damsbo-Andersen.

Apropos Landevejsprincippet, så er Lennart Damsbo-Andersen enig med kommuner, ø-færger og Færgesekretariatet i, at princippet ikke er fuldt gennemført, selv med de ekstra midler, som blev afsat til området ved sidste Finanslovsaftale.

"Øerne er en nødvendighed for, at vores land hænger sammen. Det er en del af den danske folkesjæl og varemærke, at vi har land, vand og en masse øer.

Lennart Damsbo-Andersen.

- Landevejsprincippet er endnu ikke fuldt udrullet, og der er ingen tvivl om, at det skal vi have gjort mere ved. Men det skal også være i et tempo, hvor øerne kan følge med. Der er forskellige behov rundt omkring, så vi skal tænke os om, før vi tager skridtet videre. Men vi har en rigtig god dialog med Ø-sammenslutningen og andre her, siger han.

AFLØSERFÆRGEN SOM FREMTIDENS Ø-FÆRGE

Som næstformand for FT's Udvalg for Landdistrikter og Øer følger Lennart Damsbo-Andersen (S) projekt Afløserfærge med stor interesse.

- Hver sin ø-færge og hver sin kommune med hver sin plan, det giver ikke mening i længden. Færger er alt for dyre i indkøb og drift, og derfor er fremtiden at udvikle fælles standarder for kommunernes ø-færger, og det er en udvikling, som vi fra Folketinget vil understøtte.

I hans optik er afløserfærgeprojektet en mulighed for ikke bare at få en færge, der kan indsættes overalt. Det kan også blive prototypen på en standard, men størrelsesmæssigt skalérbare ø-færger til hele landet. Lennart Damsbo-Andersen er opmærksom på, at det er mange penge, der skal lægges i at udvikle fælles færger, men over tid ser han det som nødvendigt.

- Jeg tror på frivillighed som vejen dertil. Men, hvis vi står på et tidspunkt med 12 kommuner, der siger ja, og nogle få, der ikke vil, så kan det da godt være, at der er en minister, der vil gå ind i det. Men inden det sker, tror jeg, at eksemplet vil have vist, at det er en god ide. Og de penge, der i længden vil blive sparet, kan man jo vælge at lade blive og bruge til udvikling af øerne eller til yderligere takstnedsættelser.

Oveni fornuften i mere ens færger ser Lennart Damsbo-Andersen også en vigtig miljødimension i en fremtidens standardiserede batteridrevne færger plus et andet vigtigt element.

- I projektet ligger der jo også en hel del arbejdspladser og beskæftigelse, hvis færgen bygges i Danmark, og måske endda på en ø. Vi har da i hvert fald en ø, Ærø, hvor det kan ske, siger Lennart Damsbo-Andersen.

ØERNE OG Ø-LIVET SKAL TALES OP

En anden ting, som han ser som afgørende for øernes overlevelse, er bopælspligten. Det så han og folketingskollegerne på udvalgsturen til øerne i Skotland. Her, og i hele England, er der ikke bopælspligt, det er blevet voldsomt dyrt at købe hus på flere øer, fordi velhavere fra London har købt husene, som nu står tomme store dele af året.

- Den balance, vi har her i Danmark, med bopælspligt og mulighed for flexboliger, hvis man lokalt ønsker det, er rigtig god, og den skal vi holde fast i, siger Lennart Damsbo-Andersen.

Det værste, han som udvalgsnæstformand har oplevet, var i en debat på Folkemødet for et par år siden, hvor en meddebattør luftede synspunktet "luk øerne, de er ikke andet end udgifter".

- Det synspunkt er i mine øjne helt galt. Øerne er en nødvendighed for, at vores land hænger sammen. Det er en del af den danske folkesjæl og varemærke, at vi har land, vand og en masse øer. Det ville være fattigt uden øerne, deres store forskellighed og det anderledes liv og roen, som ø-livet tilbyder. Og derfor handler det om at tale positivt om øerne, og også at lade øboerne komme til orde. Det synes jeg nu også, at vi ret langt hen ad vejen gør, siger Lennart Damsbo-Andersen.

SKIPPER PÅ ANHOLTFÆRGEN

Man hilser i Brugsen, bliver inviteret med i foreningerne og hjem i folks stuer. Carsten Mogensen er ny administrativ skibsfører på Anholtfærgen. Han er flyttet til Anholt med sin familie – og er blevet øbo langt ude i Kattegat.

I efteråret 2018 satte Carsten Mogensens familie deres hus i Stenhøj ved Frederikshavn til salg – efter 12 år ønskede han og hustruen Susann at rykke teltpælene op for at prøve noget nyt. Næsten samtidig med, at huset blev sat til salg, fik Carsten Mogensen jobbet som administrativ skibsfører på Anholtfærgen, og så lå det næsten i kortene, at familien skulle flytte langt ud i Kattegat:

- Vi talte om det i familien. Vi var enige om vores kriterier: der skulle være natur, og der skulle være "tæt til alting" – og det var jo oplagt, at vi flyttede til Anholt, fortæller Carsten Mogensen. Og som sagt så gjort, familien flyttede til Anholt 1. oktober sidste år.

Vel at mærke Danmarks mest isolerede ø, der ligger 44 kilometer ude i Kattegat. Her er 140 beboere, og færgen sejler kun fire gange om ugen i vinterhalvåret.

- Her er skov og strand, og vi kan cykle rundt til alting. Ungerne suser rundt på deres cykler. Og så er her virkelig mørkt, når her er mørkt, siger Carsten Mogensen.

Cecilie på 12 og Cocco på 10 startede på Anholt skole, hvor de blev elev nr. 13 og 14. Cecilie har fået en hest, som hun kan cykle ned til, og begge piger har fået nye legekammerater.

Susann havde ellers arbejdet som alternativ behandler, hun fik hurtigt et afløserjob på færgekontoret på Anholt – et job, der hurtigt blev fast, og som hun nemt kan kombinere med sit virke som behandler.

TAGET GODT IMOD

- Det har været en omvæltning, men vi er blevet taget godt imod både på færgen og på øen. Vi er blevet inddraget i alt muligt; og vi er blevet inviteret med til fantastisk mange

- Jeg laver det meste af papirarbejdet i "fritiden" – jeg kan godt lide, at jeg bestemmer over min egen tid. Det er faktisk én af grundene til, at jeg søgte jobbet; jeg er lidt nørdet og kan godt lide at dykke ned i papirer og få styr på tingene. Jeg har før arbejdet i otte år i mere administrative jobs i land, hvor jeg var dels i Søfartsstyrelsen og dels på Martec i Frederikshavn som kvalitetskoordinator, fortæller Carsten Mogensen.

Det har været en omvæltning, men vi er blevet taget godt imod både på færgen og på øen. Vi er blevet inddraget i alt muligt.

ting. Om sommeren er her sort af turister, og så er her mange arrangementer hele vinteren.

- Jeg har altid været glad for at sejle færge; jeg har været på Spodsbjerg - Tårs og også på Læsøfærgen. Ø-færger er specielle. Når man er på øens færge, er man af de centrale livsnerver, en integreret del af øen, forklarer Carsten Mogensen.

De seneste fire år har han sejlet i Svitzer, hvor tørnen er en måned ude og en måned hjemme.

- Nu er jeg hjemme hos familien hver dag, det er et helt andet liv, der hænger meget bedre sammen i dagligdagen. Jeg kender mange, der gerne vil ud på langfart. Jeg vil hellere komme hjem hver dag. Jeg kan tage ungerne med på arbejde; nogle gange skal de jo med, når de skal til tandlæge eller til svømmeundervisning. På den måde hænger jobbet og resten af livet fint sammen i dagligdagen, fortæller han.

Der er i alt ni besætningsmedlemmer ansat på Anholtfærgen: to skippere, to styrmænd, to maskinmestre og tre skibsassistenter, der deles om vagterne. Navigatørerne er på vagt tre uger ad gangen og har derefter tre uger fri. Færgen ligger altid på Anholt om natten, så det er en stor fordel for de besætningsmedlemmer, der bor på øen.

- Færgen er en lille enhed, og vi supplerer og hjælper hinanden, påpeger Carsten Mogensen.

NYT HVER DAG

Til spørgsmålet om, hvad udfordringen ved jobbet er, lyder svaret:

- Jeg har aldrig været træt af at sejle færge. Det er den samme rute, men der sker altid noget nyt. Jeg går op i at lægge til på en ny måde hver gang. Jeg "nørder" i strøm- og vindforhold – der er ikke noget, der er statisk. Kattegat kan godt vise tænder, det kan også godt være en udfordring både at sejle og at lægge til og fra.

Jeg har endnu ikke sejlet om sommeren, men der ved jeg, at der er en særlig udfordring med at vige for lystsejlere. Desuden er Anholt klassificeret som nødhavn, så havnen kan ikke afvise lystsejlere, selv om alle pladser i princippet er optaget. Derfor ligger lystbådene uden på hinanden langt ud i havnebassinet, og det betyder, at der ikke er plads til at svaje færgen rundt, når vi skal ud om morgenen. Derfor sejler havnefogeden rundt i en lille båd og banker folk op, og vi står i brovingen og peger på de både, der skal flytte sig, så der er plads til at svaje.

NØRDER MED PAPIRARBEJDE

Som administrerende skibsfører har Carsten Mogensen den daglige ledelse af færgen, og han er DP. (Designated Person – sikkerhedsansvarlig).

Hans ansvarsområde dækker budgetter, kontakt til myndigheder, tjenesteboligerne på øen, retningslinjer for fragt og gods på Anholt, vagtplaner og SMS-systemer.

Det er kommunen, der ejer færgen, og færgens overordnede drift varetages af et færgeudvalg med politisk udpegede repræsentanter samt øboerne.

Carsten Mogensen går samme vagttørn som det meste af besætningen og klarer det ekstra arbejde ud over vagterne.

BRUGER FÆRGESEKRETARIATET

- Jeg havde besøg af sekretariatsleder Jan Fritz Hansen for et par måneder siden, og han præsenterede Færgesekretariatets tilbud ret bredt, der er rigtig meget, vi kan bruge.

Anholtfærgen har allerede haft et venlighedskursus, før jeg blev ansat – det blev afholdt på øen, og brugerne – særligt erhvervsdrivende – var inviteret med. Det har der været stor tilfredshed med, også fra erhvervslivet, og vi har planlagt at gentage det her i maj måned.

Vi har brugt Færgesekretariatets indkøbsaftale om redningsflåder, vi kigger på aftalen om arbejdstøj – og vi har benyttet aftalen om sikkerhedsudstyr.

Dieselaftalen er vi ikke med på endnu, men vi taler om det.

- Vi arbejder med energioptimering, fx er alle lysstofrør skiftet til LED. Færgen er 16 år gammel, og vores hovedmotor er den oprindelige Grenå Diesel. Så der er ikke så meget at gøre ved fremdrivningen – med en tur på tre timer ud i Kattegat er hybriddrift ikke umiddelbart muligt. Der er ikke aktuelle planer om at udskifte færgen. Men den kan blive "fældet" på nogle dele, vi ikke kan få eller noget, vi ikke kan få godkendt af myndighederne. Jeg kan se i arkiverne, at de tidligere Anholtfærger gennemsnitlig har sejlet i 20 år, så statistisk set har den mindst fire år tilbage at sejle i.

ARBEJDSGLÆDEN. HVOR KOMMER DEN FRA?

Ansvaret for **glæde og motivation i arbejdslivet** ligger flere steder. Det er en sluttet ring, hvor de overordnede **rammer skal være i orden**, hvor ledelsen ombord tager ansvar og er rollemodeller, og hvor hver enkelt medarbejder tager ansvar for sit arbejdsliv – og får **anerkendelse** og føler sig hørt.

Arbejdsglæde er i sin enkelthed en følelse af, at du er glad for dit arbejde. Du er ikke bare tilfreds, men rent faktisk glad for det. Du glæder dig til at møde ind på arbejde, når du vågner om morgenen. Dine mandagsmorgener er lige så spændende og glædelige som dine fredagseftermiddage.

Det er arbejdsglæde.

Den kommer af, at du trives med dine arbejdsopgaver, dit ansvar og din frihed i jobbet. Du trives med dine kollegaer, sidemanden såvel som chefen. Du får anerkendelse for din indsats.

Du føler dig tryg, hvad angår relationer. Du tør sige sandheden til chefen, hvis du er uenig i noget. Du arbejder i et godt og trygt miljø, hvor en åben dialog altid er velkommen, og hvor der bliver lyttet til dine forslag, ris og ros.

SKAL SE MENINGEN

- Som udgangspunkt vil de fleste mennesker gerne levere en god indsats på deres arbejdsplads. Men for at de kan gøre det – og blive ved med at gøre det – er der en række forhold, der skal være i orden og rammer, der skal være til stede, siger 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 og ledelse.

- Jeg vil sammenligne med et håndboldhold, hvor forholdene er meget enkle at analysere.

Her er der et meget klart mål: at vinde kampene. Når holdet vinder, er det succes, og alle er glade både hver for sig og sammen, og træneren roser. Når holdet taber, er det noget skidt, og de græder og trøster hinanden, og træneren bakker op, skælder ud og motiverer til at komme igen og gøre det bedre.

SLUTTET RING

Det gode arbejdsmiljø kan ses som en sluttet ring, hvor alle dele af ringen skal fungere.

På skibsniveau er der de individuelle medarbejdere, teamet og ledelsen ombord.

I land er det rederiet, evt. HR-afdelingen, der sætter de overordnede rammer.

- Hvis det skal virke, skal rederiet sætte de gode rammer og sørge for gode vilkår og god kommunikation hele vejen. Alle skal føle sig mest muligt hørt og respekteret på alle led i systemet. Hver enkelt medarbejder skal have indflydelse og medbestemmelse. Alle skal behandles og respekteres som enkeltindivider, hvor der så vidt muligt bliver taget hensyn til interesser, hvad den enkelte er god til og har som udviklingspotentiale. De overordnede rammer skal give plads til at gøre arbejdet godt, forklarer Søren Diederichsen.

SKIBSNIVEAU

- God ledelse handler blandt andet om at få skabt de ideelle rammer, hvor alle kan se meningen i det, de laver. Det er vigtigt, at lederen tager ansvar og definerer: "Sådan gør vi her, hvad er ok, og hvad er uden for skiven." Ellers opstår der ofte uformelle ledere. Lederen – til søs: skipperen – er rollemodel.

Her skal alle medarbejdere kende målet, og ligesom til håndbold er det afgørende, at lederen tager sit ansvar på sig og udfylder sin rolle som leder.

- Der skal være ros og anerkendelse og klap på skulderen, når man når i mål, og der skal være opbakning og "kom igen", når man ikke når i mål. Lederens rolle er her at fortælle, når det går godt og skidt og irettesætte, hvis nogen træder ved siden af, slår Søren Diederichsen fast:

- På team-plan er det vigtigt, at der er gode rammer, og at der bliver grebet ind, hvis nogen snyder, bagtaler, chikanerer eller ikke vil hjælpe hinanden. I en velfungerende gruppe holder man øje med hinanden; at alle har det godt og hjælper hinanden

DET INDIVIDUELLE PLAN

Tilbage til håndbold, her bliver hver enkelt spiller taget seriøst, og hver person bliver behandlet individuelt. Alle skal have lov til at udvikle sig og gøre det, de er gode til.

Hvis det skal oversættes til en arbejdsplads, handler det om, at hver enkelt medarbejder føler sig set og hørt – man er ikke bare et nummer, der kan skiftes ud. Desuden er det vigtigt, at arbejdspresset passer til hver enkelt persons tid og ressourcer. Hvis arbejdspresset er for stort, begynder folk at bide ad hinanden.

HVAD, HVIS DET ER GÅET GALT?

- Som det første er det helt grundlæggende, at ledelsen ikke skal gætte på, hvorfor det er gået galt – og hvor skoen trykker.

- Hvis der er et tillidsfuldt forhold mellem medarbejdere og ledelse, kan man spørge. Helt konkret kan ledelsen tale med gruppen eller evt. med medarbejderne enkeltvis. Hvis det ikke lader sig gøre, kan arbejdspladsen hyre en person ind til at

"På team-plan er det vigtigt, at der bliver grebet ind, hvis nogen snyder, bagtaler, chikanerer eller ikke vil hjælpe hinanden. I en velfungerende gruppe holder man øje med hinanden; at alle har det godt og hjælper hinanden."

Søren Diederichsen om arbejdsglæde til søs.

HVAD ER DER GALT?

Der er ofte flere forskellige faktorer på spil – men i virkeligheden er det for det meste ret enkle problematikker, der tærer på arbejdsglæden; problemer, der rent faktisk kan løses.

- Det kan være, at medarbejderne føler, at de ikke er med i planlægningen. Fx at de synes, at arbejdsplanen er uhensigtsmæssig.
- Arbejdspladsen kan være delt op i to hold, der bekæmper hinanden.
- Måske føler medarbejderne, at de aldrig får tak, når de gør noget godt eller noget ekstra – kun skæld ud, hvis noget er gået mindre godt. De føler sig ikke anerkendt.
- Medarbejderne får aldrig svar, når de skriver til kontoret/chefen.

FIND SØREN DIEDERICHSEN HER: **ISJAKI.COM**

Erhvervspsykolog Søren Diederichsen arbejder som konsulent og rådgiver indenfor det maritime område med emner som sikkerhed, håndtering af vanskelige passagerer, konfliktløsning, stress, ledelse etc.

Måske føler medarbejderne, at de aldrig får tak, når de gør noget godt eller noget ekstra – kun skæld ud, hvis noget er gået mindre godt. De føler sig ikke anerkendt."

finde ud af, hvad der er galt, og hvad der kan gøres, lyder det fra Søren Diederichsen. Han tilføjer:

- Det er vigtigt, at ledelsen agerer på det, der kommer frem. Det lyder nemt, men faktisk er der rigtig mange arbejdspladser, der får gennemført en "trivselsundersøgelse" og får kortlagt arbejdsmiljøet uden efterfølgende at følge op og gøre noget ved det.

- Nogle rederier henvender sig til mig, fordi de ikke kan holde på folk, eller fordi sygefraværet er meget højt; og det er typisk et symptom på et dårligt arbejdsmiljø.

- Men hvis det skal lykkes at rette op på tingene, skal ledelsen turde stikke fingrene ned i kagedejen, og de skal turde høre svarene og være villig til at agere. Også hvis problemet stammer fra ledelsen selv eller fx fra, at HR-afdelingen ikke gør, hvad den skal, understreger Søren Diederichsen, der som erhvervspsykolog igennem de sidste 14 år har hjulpet en lang række rederier med at kortlægge arbejdsmiljøet og reparere skaderne.

KAN FOREBYGGES

Erhvervspsykologen peger på, at det er muligt at arbejde forebyggende for arbejdsglæden. I stedet for at gennemføre en trivselsundersøgelse, når problemerne er opstået, kan man vælge at gennemføre en trivselsundersøgelse, hvor medarbejderne svarer på, hvad status er: Hvad bliver vi glade af, hvad bliver vi frustrerede over, og er der noget, vi gerne vil have forandret?

- Men det kræver, at nogen tager ejerskab for arbejdsmiljøet og arbejdsglæden. At der er nogle ombord, der "har den" – og tager ansvar. Det kræver også, at rammerne er til stede, at der er tid og ressourcer, den nødvendige støtte og de rette værktøjer.

"Det er dejligt at være her. Jeg er selv 61 år, vi er stort set alle sammen ældre mennesker. Det er jo ikke fysisk hårdt arbejde, og jeg er hjemme hver aften. Jeg har gode kolleger, og vi har det godt. Arbejdstiden er meget fleksibel, det er altid muligt at bytte en vagt, hvis jeg skal noget. Det er flinke mennesker, der bor på øen, jeg får tit en sludder på vej over."

Jes Nibe er bedstemand på Egholmfærgen.

- Min arbejdsglæde kommer af glade, tilfredse kunder, siger Gitte Steffensen, der bor på Anholt og nu på femte år forpagter cafeteriaet på Anholtfærgen:

- Det har åbent fra påske til uge 42, og der kan være pres på på de store rejsedage, men det er rart at se alle de glade mennesker på vej til ferie – og for mig er det vigtigt, at de har det godt. Jeg gør gerne lidt ekstra og giver et smil. Og jeg svarer venligt – også i højsæsonen, hvor jeg får de samme spørgsmål hele dagen.

Gode kolleger
– og et godt forhold til "lasten"

For mig handler arbejdsglæde om nærhed og tæthed til kolleger og kunder – og om den store fleksibilitet, der er i jobbet, fortæller Tina Ragnhild Rask, skipper på Femøfærgen.

- Jeg kan kigge en måned frem i kalenderen, og hvis der er noget privat, der karambolerer med en vagt på færgen, ringer jeg til tjenestefordeleren, og så bliver planen mingeleret. Det betyder rigtig meget for mit liv, at jeg kan deltage i ting – ikke altid skal sige nej.

Lønnen er ikke den største – jeg kunne få et andet job, hvor jeg tjente mere. Det har jeg da overvejet. Men de andre ting er vigtigere, siger Tine Ragnhild Rask, der sejler som skipper ved Lollands Færgefart på Femøfærgen:

- Det er dejligt at ankomme til Kragenæs til en vagt og lige svinge ind omkring overfartschefen – Max Møller Christensen – og sludre lidt, spørge hvordan det går og lave lidt sjov. Jeg kan snakke med kollegerne om alt, vi har det godt sammen.

- Og så er det også afgørende, at jeg har et godt forhold til min "last". For mig er mit job en form for formidlingsproces; det er rart og spændende at komme ind på livet af hinanden. Vi kender øboerne. Og det er sgu da hyggeligt, når smeden lige kigger op i styrehuset og får en kop te – og jeg går ned på dækket og tager en snak med hans hunde, fortæller Tina Rask.

GODE UDFORDRINGER

Det betyder også noget for arbejdsglæden, at jeg arbejder et sted, hvor der er fantastisk smukt. Skibet er en ældre dame, men vi elsker vores skib, der er lidt Martha over det – og der er noget rart ved at bevare det gamle.

Jeg synes, at de lange sejlture på store oceaner godt kan være lidt kedelige. Der er mere – eller i hvert fald en anden – udfordring i at sejle en øfærge. Det er klart, at på en stille dag med høj sol er det piece of cake. Men på de dage, hvor der er hård blæst fra den forkerte retning, er det ganske udfordrende at sejle ind i færgelejet. Og når det blæser rigtig meget, er det mit arbejde at beslutte, om vi skal aflyse. Det er da noget, jeg skal mande mig op til – en træls proces, men også en opgave, jeg vokser med.

VI BEARBEJDER SAMMEN

Jeg vil sige, at vi er privilegerede med en arbejdsplads, hvor arbejdspresset generelt er meget passende. Indimellem er der afgange, hvor der er masser af lastbiler, og hvor der virkelig skal lastes. Og der er tidspunkter, hvor der er kunder, der skælder ud – og der er dage med hårdt vejr.

Men vi ved jo, det holder op. Og kollegerne er gode til at snakke om det, når der er nogen, der har skældt ud, fx over at færgen er forsinket. Vi bearbejder det sammen – snakker om det, og mange gange griner vi ad det.

Jeg oplever, at jeg og vi får anerkendelse for vores indsats; for nylig fik vi en mail fra overfartschefen, hvor han roste os for det gode samarbejde færgerne imellem – da én af dem var på værft. Vores årlige besætningsmøde er også positivt.

> - Jeg har arbejdet som sømand i mange år; men det er første gang, jeg har en tørn, der giver overskud i hjemmelivet – vi arbejder et døgn og har tre døgn fri. I år har jeg haft tid til at bygge en kajak. Selv om jeg har været selvstændig i mange år, har jeg aldrig haft så stor fleksibilitet i mit liv.

Jeg er her udelukkende **for fornøjelsens skyld**

Ole Clausen er en smilende mand. Han er skipper på Egholmfærgen og er med sine 70 år ikke den ældste på færgens besætningsliste, alderspræsidenten er 74, og der er også en på 72.

- Jeg har sejlet hele livet og været rigtig meget væk fra familien. For 14 år siden solgte jeg min sidste stenfisker og troede, jeg skulle på pension. Faktisk var det min kone, der sagde til mig, at jeg blev nødt til at have et arbejde, jeg var jo rastløs og rodede rundt i huset. Så sendte jeg en uopfordret ansøgning til Egholmfærgen en torsdag, og mandag var jeg skipper.

ARBEJDSGGLÆDEN

- For mig er arbejdsglæde at sejle færgen og kende alle passagererne og få en lille snak. Overfarten tager kun fem minutter, men jeg går ind til bilerne i land, når de holder og venter.

Det er specielt ved en ø-færge, at man lærer alle at kende.

Jeg har gode kolleger, og alle er parate til at stille op, hvis én af os har brug for en afløsning. Vi har jo alle sejlet til søs under vilkår, hvor man ikke kan melde sig syg – så skal makkeren gå dobbeltvagt. Så vi har stort set ingen sygefravær. Hvis en kollega er syg mere end to dage, bliver vi da virkelig bekymrede… det er lige før, vi starter en indsamling til en buket…

Jeg er glad for både at kunne sejle og at komme hjem hver dag. Jeg var ikke så meget sammen med mine egne børn, men nu tager jeg revanche med børnebørnene.

Jeg kunne egentlig godt have sprunget børnene over og gået direkte til børnebørnene, griner Ole Clausen.

UDFORDRINGEN

- Overfarten tager ca. 5 minutter, så udfordringen er at læse vejr og vind og strøm rigtigt og komme ordentligt ind i færgelejet. Jeg har sejlet og manøvreret småskibe hele mit liv, og jeg synes stadig, det er sjovt og spændende. Det er forskelligt fra gang til gang, strømmen vender tit lige foran færgelejet.

Den anden udfordring er lystsejlerne, som vi har vigepligt for. Særligt om sommeren kommer de forbi i stimer.

Tingene skal fungere

Poul Anker Boisen har sejlet på Anholtfærgen som maskinmester siden 2011. Han er opvokset på øen og har sejlet, siden han var 17 år. Tog væk fra øen som ung for at uddanne sig til maskinmester og kom ud at sejle coaster og i fiskeriet. Nu er han – som så mange andre – vendt tilbage til sin barndoms ø. "Jeg er glad for min arbejdsplads. For mig er det arbejdsglæde, når tingene fungerer, og det, jeg laver, lykkes. Det er mit ansvar sammen med skipperen at få argumenteret for de ting, vi gerne vil lave på færgen. For mig er det vigtigt, at jeg får lov – og økonomi – til at lave tingene, så de er i orden. Det er altid en fornøjelse at arbejde som hold og hjælpe hinanden – også ud over faggrænserne.

Livet som sømand passer mig godt. Jeg arbejder, når jeg har vagt, og når jeg har fri, har jeg fri. Jeg kender mange jævnaldrende, der har lederstillinger, de har aldrig fri!"

NYE KURSER I VENLIGHED

Er **venlighed** noget, man kan **lære** på et kursus? **Ja, det kan man** faktisk godt. Og man behøver vel at mærke ikke engang at være 'uvenlig' for at få noget ud af et Venlighedskursus.

Foreløbig har Skive, Faaborg-Midtfyn, Norddjurs og Svendborg kommuner haft kurser, hvor besætninger fra i alt seks ø-færger har deltaget.
Det er en opfriskning af god service, at undgå konflikter, at hjælpe hinanden, følge færgens sikkerhedsmanuel – ISM'en – og at gøre færgeturen til en god oplevelse for alle. Noget, der naturligvis foregår hver eneste dag på øfærgerne; men som det er godt at få opfrisket og præciseret.

- Ud over selve kursets indhold, er det en ekstra gevinst, at hele holdet får en dag sammen og får snakket om emner, de ellers ikke går og taler om til dagligt, påpeger Helle Bak Poulsen, der er lærer på kurset – og som til daglig er lektor på Marstal Navigationsskole. Kurset er udbudt og støttet af Færgesekretariatet. De hidtidige kurser var i Jylland og på Fyn, i år er der også kurser på Sjælland.

Efter kurset er skipper på Faaborg III, Hans-Christian Kroman, godt tilfreds med dagen:
Det er heldigvis yderst sjældent, at der er konflikter; øerne er små lukkede samfund, og folk bliver nødt til at opføre sig på en måde, så de kan komme igen næste dag eller næste uge. Det gælder både passagerer og besætning. Det er vigtigt som ansat, at vi kan lide at være et sted, hvor vi kender hinanden.

Overstyrmand på Faaborg III, Winni Pedersen: Venlighedskurset gav nogle gode værktøjer, det var et fint kursus, og det var godt at få frisket op. Desuden virker det fint, når holdene bliver sat sammen – så hører vi historierne og eksemplerne fra de andre hold mere korrekt.

Overstyrmand Thomas Frandsen: Det er en del af kurset, at vi i besætningen får vendt nogle ting imellem os. Vi fik blandt andet talt om, at når venlighed ikke rækker, er sikkerhed et godt argument, der ikke kan diskuteres. Og hvis en konflikt er gået i hårknude, er det nogle gange godt, at der kommer en ny person på. Så sker der noget andet – der kommer nye øjne på, og det lægger tit konflikten ned. Det kan vi nemt gennemføre, fordi vi har et meget lavt hierarki og hjælper hinanden i hverdagen.

Mød os på Folkemødet

Kom og besøg Færgesekretariatet i DET HYGGELIGSTE telt på Folkemødet. Der er kaffe, musik, debatter og solskin ad libitum.

Igen i år deltager Færgesekretariatet på Folkemødet på Bornholm i telt sammen med Sammenslutningen af Danske Småøer.

Der er gode ø-debatter og lækre ø-specialiteter på programmet.

Færgesekretariatet bidrager igen i år med MARITIM FÆLLESSANG v/redaktør Lise Mortensen både til at starte dagen på og igen hen på eftermiddagen.

Fra 13. til 15. juni. A 16 i Danchells Anlæg

FØLG FÆRGESEKRETARIATET *PÅ* LinkedIn

Færgesekretariatets nyheder kommer på vores hjemmeside og vores LinkedIn. Følg os på LinkedIn, så får du besked, når der er nyheder.

Bzzzzzzz.....humlebi med kamera

De fleste har oplevet den summende lyd af **en drone**, der suser rundt som en **forstørret humlebi** – og måske tager billeder. Det er lidt **fascinerende** og også lidt mærkeligt, at det lader sig gøre.

Det er flot, det giver overblik, og det giver nye fotomuligheder. Og så er der virkelig mange regler, der skal overholdes, når den lille drone går i luften for at tage billeder.

- For det første skal jeg have dronebevis. Det tager tre dage at få et "kørekort" til en drone.

Desuden skal politiet altid informeres, før jeg må flyve med min drone professionelt, fortæller Færgesekretariats faste fotograf, Carsten Lundager, som har suppleret fotografuddannelsen med certifikat som dronepilot. Han har for nylig været i Kragenæs for at fotografere Fejø-færgen til forsiden af bladet.

SÆRLIG DRONE-APP

Jeg har en app, hvor jeg kan se, om droneflyvning er lovligt i det område, hvor jeg gerne vil flyve. Særligt på øerne tages der hensyn til dyreliv som vadefugle og fuglekolonier. Fx er der et stort område uden om Fejø, hvor der ikke må flyves uden særlig tilladelse fra Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen til den specifikke flyvning. Inde over selve Fejø må jeg gerne flyve, men jeg skal naturligvis stadig tage hensyn til beboerne. Jeg må fx ikke flyve ud over havet og fotografere færgen, når den sejler ind på øen, uden, at jeg har fået en tilladelse fra Styrelsen, fortæller Lundager.

Det tager i nogle tilfælde tre til fire uger at indhente tilladelsen.

FLØJET FOR TRE KOMMUNER

Carsten Lundager har foreløbig dronefotograferet på fem øer: Tunø for Færgesekretariatet, Orø for Holbæk Kommune og Skarø, Drejø, Hjortø og den lille færge M/S Helge for Svendborg Kommune.

Videoerne er lagt op på YouTube, så man her kan søge de forskellige øer, man vil besøge.

På hjemmesiden droneluftrum.dk fremgår det, hvor der er restriktioner for droneflyvning.

Foto: Timm Becker