

KLAR KURS

RØNNE HAVN A/S

**49.000 HESTEKRÆFTER
PÅ ØSTERSØEN**

DANPILOT OVERTAGER LODSERIET

**FÆRGEN ER LIVLINEN
TIL FASTLANDET**

NÅR BEREDSKABET FUNGERER

**ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTEREN
PÅ BESØG I RØNNE HAVN**

BORNHOLMS STØRSTE MOBILKRAN

LEDER

Af direktør Thomas Bendtsen

Udviklingen i den danske havnesektor er tæt forbundet med udviklingen i Europa og resten af verden, hvor vi entydigt ser stadigt større skibe og havne. Det er en udvikling, der går imod den skandinaviske tradition for mange små havne. Men udviklingen lader sig ikke standse. Skibene bliver større og større og stikker dybere og dybere, og det betyder, at der venter en væsentlig udbygning af mange danske havne for at sikre, at de fremadrettet kan betjene skibstrafikken og håndtere den øgede godsmængde.

Transportministeriet har udtalt, at havnesektoren er en del af løsningen på fremtidens transportudfordringer og et afgørende bindeled mellem søtransport og andre transportformer. De danske havne spiller således en central rolle for godsomsætningen og den samfundsøkonomiske udvikling i Danmark.

På Bornholm er der i dag 40 havne, hvor Rønne Havn er den eneste kommercielle havn med en infrastruktur, der har en størrelse, der kan betjene det bornholmske samfund. Men skal Rønne Havn fremadrettet fungere som en professionel forsyningshavn for



Bornholm og understøtte den samfundsøkonomiske udvikling på øen, så skal der ske væsentlige investeringer, for at Rønne Havn ikke skal ende med at blive en stopklods for udviklingen.

Rønne Havn har med de seneste resultater vist vejen og skabt de økonomiske forudsætninger for de investeringer, der skal til, og det er et vigtigt signal til vores politikere og et godt udgangspunkt for at tænke langsigtet.

Det er blandt andet med udgangspunkt i det gode resultat, at vi nu kan tænke længere frem. Det betyder, at vi i løbet af foråret 2016 vil præsentere vores langsigtede målsætning frem til 2025 med tilhørende strategier for de kommende år. Planen har vi døbt "Klar Kurs 2025".

REGNSKAB

RØNNE HAVN A/S FASTHOLDER UDVIKLINGEN

Målrettet fokus på effektivisering og professionalisering fastholder den positive udvikling for Rønne Havn A/S i årets næstsidste kvartal. Det betyder, at ledelsens forventninger om et resultat på ca. 11 mio. kr. fastholdes.

Kursen er lagt, og den valgte strategi viser sig at være rigtig i forhold til at løfte lønsomheden og dermed forbedre selskabets investeringsevne. En investeringsevne, der er yderst vigtig i forhold til havnens fremtidsplaner og fortsatte udvikling, hvis havnen fortsat skal være den vækstdriver for Bornholm, som er en del af målsætningen.

"Helt overordnet er der fra bestyrelsens side sat en målsætning om at nå et nettoresultat på 12 mio. kroner i 2020. Det er derfor tilfredsstillende, at vi allerede i 2015 ser ud til at nå et nettoresultat

på ca. 11 mio. kroner. Det til trods for en ekstraordinær afskrivning på 1,5 mio. kr. i samme periode," fortæller direktør Thomas Bendtsen. Resultatet viser, at Rønne Havn fortsat har en større omsætning end forventet, og den samlede omsætning for 2015 forventes at lande på ca. 54,5 mio. kroner. "Vores kvartalsregnskab viser, at vi fastholder den gode udvikling, og at den strategi, vi har lagt, har været rigtig. Vi har været igennem en lang og sej proces for at effektivisere havnen og dens forretningsgange, herunder at professionalisere serviceydelseerne.

Det er lykkedes takket være en kæmpe indsats fra vores medarbejdere, der har bakket op og udvist en særdeles stor forandringsvillighed i forhold til de kulturændringer, der er sket, hvor vi konstant har fokus på omkostninger," understreger Thomas Bendtsen.

“

RØNNE HAVN HAR, MED SIN CENTRALE
PLACERING OG SIN AFGØRENDE ROLLE
SOM FORSYNINGSHAVN FOR BORNHOLM,
ET ANSVAR FOR AT SKABE
FORUDSÆTNINGERNE FOR VÆKST
PÅ HELE ØEN.”





ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTER PÅ BESØG I RØNNE HAVN

Erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen besøgte Rønne Havn. Formålet var at drøfte havnens rolle som forsyningshavn og vækstdynamo for Bornholm.

Rønne Havn er inde i en rigtig god økonomisk udvikling, men for at være kunne opfylde rollen som professionel forsyningshavn og samtidig være vækstdynamo for øen, kræver det en række massive investeringer, der skal fremtidssikre havnen.

"Mødet var vigtigt for havnen, fordi vi står over for en række udfordringer, som kræver så massive investeringer, at vi ikke kan løfte dem alene. Derfor er det afgørende, at vi har ministeren i tale og får forklaret vores situation og skabt forståelse for de udviklingsplaner, der er så vigtige for Bornholm," fortæller direktør for Rønne Havn, Thomas Bendtsen.

"Rønne Havn er porten til Bornholm, og det skal den også være fremadrettet, men det kræver, at vi kan håndtere de stadigt større skibe og de meget forskellige krav, som øens erhverv har i forhold til serviceydelse".

"Vi kan selv løfte investeringerne i kajerne, men investeringerne til yderværker, der er nødvendige som følge af Bornholms placering midt i Østersøen, kan vi ikke løfte. Det er derfor nødvendigt, at staten, i lighed med andre udsatte havne i Danmark, er med til at fremtidssikre havneinfrastrukturen.

Det var derfor positivt, at ministeren viste os den store interesse og forståelse for vores udfordringer, som blev afspejlet i vores drøftelser. Der kom ikke nogle konkrete løfter, men vi fortsætter arbejdet med at løfte vores ansvar og fremtidssikre havnen," fortæller direktør Thomas Bendtsen.

Ministerens besøg kom i stand på baggrund af et stort forarbejde ved Peter Juel Jensen, MF fra Venstre.

På mødet med Troels Lund Poulsen deltog også MF'er Lea Wermelin (A), borgmester Winni Grosbøll (A) samt bestyrelsesformand Thomas Thors og direktør Thomas Bendtsen, begge Rønne Havn.

SALG AF BRÆNDSTOF TIL DEN MARITIME BRANCHE UDVIDES PÅ BORNHOLM

En aftale mellem KPI Bridge Oil og Rønne Havn er nu på plads og betyder, at selskabet fremadrettet markedsfører salg af bunkers til den maritime branche fra Q8's lager i Rønne Havn.

KPI Bridge Oil, der er leverandør af bunkers til skibsfarten i hele verden, ser Rønne Havns placering som meget gunstig og strategisk vigtig for at udvikle forretningen i området.

"Rønne Havn er et helt naturligt valg i vores bestræbelser på at udvikle forretningen. Vi ved, at der hvert år passerer næsten 60.000 skibe forbi øen – det er et stort potentielt marked, som naturligvis har vores interesse," fortæller adm. direktør for KPI Bridge Oil, Kenni Goldenbeck.

"Hvis vi får succes med at tiltrække skibe til øen, så er målet, at vi vil have et supply-skib i Rønne Havn, så vi også kan betjene de store skibe, der i dag ikke kan lægge til kaj ved og omkring Bornholm," fortæller Kenni Goldenbeck. "Vi er rigtig glade for aftalen, som ligger

fint i forlængelse af de initiativer, der allerede er i gang i forhold til den maritime branche generelt, men også i forhold til den fremtidige offshore-industri i Østersøen," fortæller direktør Thomas Bendtsen fra Rønne Havn.

"Etableringen af KPI Bridge Oil i Rønne Havn er med til at øge fokus på havnen og Bornholm som helhed. Det betyder også, at vi får endnu en international spiller med på holdet blandt andet i forhold til vores målrettede indsats mod den maritime branche."

Med KPI Bridge Oil i havnen vil der blive større fokus på bunkersforretningen og dermed ske professionalisering af forretningsområdet.

Som en del af det nye samarbejde har Rønne Havn og KPI Bridge Oil deltaget sammen på messen "Danish Maritime Fair", der netop har været afholdt i Lokomotivværkstedet i København. Det var en messe, som var målrettet den maritime branche på internationalt plan.

“

RØNNE HAVN ER ET HELT NATURLIGT VALG I VORES BESTRÆBELSER PÅ AT UDVIKLE FORRETNINGEN," FORTÆLLER KENNI GOLDENBECK





49.000 HESTEKRÆFTER PÅ ØSTERSØEN

Søren Sjøberg Nielsen er kaptajn på en af verdens største og hurtigste katamaranfærger. Klar Kurs var med på broen.

Det er en varm sensommerdag, da seniorkaptajn Søren Sjøberg Nielsen, 45, står på broen af Leonora Christina og følger lastningen af biler.

Den store katamaranfærge ligger som sædvanlig med forenden ind mod færgelejet i Rønne, så Søren Sjøberg Nielsen har udsigt til pladsen, der er fyldt helt op med biler, der vil med. Mange turister skal hjem fra ferie, og en del bornholmere skal til at begynde deres ferie. De 357 biler, som færgen kan rumme, lastes af op til seks mand på dækket, inklusive kaptajnen, der efter behov også er på dækket for bistå med lastningen. Desuden er der et landgangshul i siden af færgen, hvor gående passagerer kommer om bord – max. er 1.400 passagerer. Om sommeren er fordelingen typisk 1.000 passagerer i biler og 400 fodgængere, men når skolerne skal på ekskursion, og alle landets skolebørn sætter kursen mod Bornholm, er det omvendt.

Leonora Christina har lukkede brovinger, der rager en smule ud over skibssiden, og Søren Sjøberg Nielsen står i kaj siden af brovingen og manøvrerer langsomt skibet fra kaj med et joystick. Så snart det har

sluppet kajen og ligger i fyrlinien, overtager overstyrmanden og styrer skibet med et andet joystick. En kæmpe vandpumpe drejer og fremdriver skibet, og lige nu drejer det om sig selv på sine waterjets, en teknik, der benyttes til katamaranfærger.

Leonora Christina er et stort, men let skib, længden på 113 meter og bredden på 26 meter taget i betragtning. Fordi det er bygget i aluminium, er egenvægten kun 1.500 tons. Var det bygget i stål, havde det været 10 gange tungere.

Når 500 passagerer bliver søsyge

Leonora Christina er blevet vendt i selve Rønne Havn og sejler nu ud langsomt gennem havneindløbet. Så øges farten gradvist op til planlagt fart. Bornholm ligger pludselig langt bagude.

Besætningen bestræber sig hele tiden på at spare på brændstoffet. Nu går man op på servicefarten for at holde tiden på 80 minutter til Ystad. På denne sejlads er der to vendinger, den anden vej ingen. Det koster lidt brændstof. Ruten er 38 sømil fra mole til mole, og i dag sætter Søren Sjøberg Nielsen farten til cirka 35 knob. Max. er 42 knob, så der er lidt at give af, men topfarten bruges sjældent, for Leonora Christina bruger meget mere brændstof ved fuld gas.

Der er stort fokus på det, for brændstoffet er en væsentlig omkostning. Leonora Christina er således 11 år nyere end Villum Clausen og rummer 50 % mere, men bruger 40 % mindre brændstof. Der sker hele tiden tekniske fremskridt.

Leonora Christina ligger nu i fyrinjen, og overstyrmanden holder farten ind mod Ystad. Der er tre navigatører, og de to er på vagt hele tiden ligesom i et flycockpit. Det går jo stærkt i en katamaran. På et almindeligt skib er der kun én navigatør på vagt ad gangen. På Leonora Christina kan den tredje navigatør være frigjort til andet arbejde, for eksempel administration, som Søren Sjøberg Nielsen ofte tager sig af.

Efteråret byder ofte på langt hårdere vejr end på denne sommerdag. Leonora Christina kan klare fem meter bølger med visse restriktioner for sejladserne, og på den slags ture sender Søren Sjøberg Nielsen altid en venlig tanke til sanitørerne. Når vejret er hårdt, og 500 passagerer bliver søsyge på én og samme gang, er det ikke sjovt at gøre rent. I dag er vejret fint, solen skinner, og passagererne nyder livet i bistroen og på åbent dæk.

Flytter 80.000 liter vand i sekundet

Leonora Christina har store stabilisatorer kaldet t-foils under forskibet, og en bevægelig interceptor agter hjælper desuden til at modvirke rulning. Katamaraner er fantastiske til en vis bølgehøjde, derfra er de som almindelige skibe, anser Søren Sjøberg Nielsen. Op til 2½ meter er Leonora Christina nærmest helt upåvirket. Den er simpelt hen god i dårligt vejr.

Midt ude på Østersøen er der tid til at reflektere lidt. Søren Sjøberg Nielsen var selv med ude at hente Leonora Christina på det australske værft Austal i 2011. Det tog 24 dage at sejle hende hjem, og det var i mere end én forstand en spændende tur. Sejladserne foregik gennem piratområder, og man havde derfor væbnede vagter ombord. Ved at par lejligheder, hvor mistænkelige skibe nærmede sig, blev hastigheden hævet til max-fart. Ingen pirater kan følge med 49.000 HK i en katamaranfærge.

Waterjetter er specielle at manøvrere med, og de enkelte navigatører er specielt godkendt til deres rutiner, type rating kaldes det. Det følger de samme rutiner som i flytrafikken. De fire store waterjet-rør flytter 80.000 liter vand i sekundet, vandet pumpes op i bunden af skroget og sendes ud bagude.

Leonora Christina passerer et område med megen trafik. Der er en trafikseparering at tage højde for. Ofte må de vagthavende navigatører gå af vejen for andre skibe. Særligt må man passe på fiskerne. Og om sommeren sker det ofte, at sejlbåde kommer på tværs. Eller de er på vej i havn og kan ikke forudse, at en lille prik i horisonten er en kæmpe stor færge, der pludselig ligger lige bag dem og også skal i havn. Farten overrasker dem.



“

AT VÆRE KAPTJAJN PÅ LEONORA CHRISTINA ER IKKE DET RINGESTE JOB I VERDEN

Ikke noget otte til fire job

Overstyrmanden informerer på VHF samt kalder Bornholmerfærgens servicecenter i Ystad og fortæller, at de er på vej. Han taler med servicecenteret for at få at vide, hvor meget der skal med den anden vej tilbage til Rønne. Så løber Leonora Christina ind i havnen. Søren Sjøberg Nielsen lægger hende til kaj. Nu er der 40 minutter til næste afgang, og de skal udnyttes godt for at nå det hele. Hvis der er mange biler, er kaptajnen med til at laste og losse bilerne på det tredje og øverste bildæk. Stabilitet er ikke et issue på Leonora Christina. Da færgen har to skrog, krænger den nærmest ikke, uanset hvor lasten placeres.

Søren Sjøberg Nielsen sejler max tre dobbeltture på en vagt. I praksis betyder det, at han møder på skibet klokken 5.30 og forlader det igen klokken 18.30. Så tager han cyklen de 20 minutter hjem.

For Søren Sjøberg Nielsen består arbejdet af to tredjedele sejladser og en tredjedel administration. Han var fisker i sine helt unge dage, men kom fra fiskeflåden til handelsflåden. En ret utraditionel vej til kaptajn-jobbet. Han har aldrig haft et otte til fire job. Det er han lidt for meget sømand til. Men han er rigtig glad for at sejle, og at være kaptajn på Leonora Christina er ikke det ringeste job i verden, synes han.

Det forstår man i grunden godt. Imens gør Søren Sjøberg Nielsen klar til at sejle Leonora Christina tilbage til Bornholm.

A woman with long brown hair, wearing a black jacket and dark pants, is sitting on a concrete pier. Behind her is a large ferry boat with a red and white striped flag flying from its mast. The boat has a black hull and a white upper section. The scene is set in a harbor with other boats visible in the background.

FÆRGEN KNYTTER FORBINDELSER

For mange bornholmere er Færgen en livline til resten af Danmark.

Det var ikke før 1866, at der kom regelmæssig færgefart mellem Bornholm og resten af Danmark. Det år blev Dampskibsselskabet af 1866 oprettet. "Dengang var dampskibene bornholmernes eneste vej til det øvrige Danmark," fortæller Annette Timmermann, pressekoordinator for Færgen.

"Rederiet blev oprettet for at skabe en mere stabil sejlads, og med tiden er passagerskibene blevet mere og mere moderne, efterhånden som der er kommet ny teknik til.

Der skete lidt af en revolution i 1924, hvor rederiet anskaffede det første motorskib, Frem. I 1936 indsatte rederiet M/S Hammershus, som kunne fragte hele 900 passagerer - og 20 biler! Det var vildt dengang. Det næste store gennembrud var i 1977/78, hvor søsterfærgerne Povl Anker og Jens Kofoed blev sat ind. Nu fik passagererne komfortable og moderne kahytter, og færgerne havde i forhold til de tidligere færger et helt enormt vogndæk. Det seneste transportspring skete i 2000, da man fik hurtigfærger Villum Clausen, som i ét hug forkortede rejsetiden til Ystad til det halve, nemlig 1 time og 15 minutter.

Driver syv færgeruter

"Færgerne har altid været vigtige for øen, og i dag er Bornholm endnu mere tilgængelig end nogensinde før," siger Annette Timmermann.

Færgen ejes af Staten og fragtrederiet Clipper Group med 50 procent hver. Og Færgen er den største transportør af mennesker og gods til og fra Bornholm – med over 1,3 millioner personer om året. Desuden transporteres 345.000 biler ind og ud af Rønne havn, samt mere end 35.000 godsenheder.

Færgen driver også en række andre danske færgeruter, nemlig Als-færgen mellem Bøjden og Fynshav, FanøFærgen fra Esbjerg til Fanø, LangelandsFærgen fra Spodsbjerg til Tårs og SamsøFærgen mellem Ballen og Kalundborg. Men det er BornholmerFærgen med de tre ruter med udspring i Rønne, der er den største overfart. Alle ruterne har desuden fælles administration fra kontoret på havnen i Rønne.

Langt det meste gods fragtes via ruten til Køge. Her sejler den moderne færge M/S Hammerodde, bygget i 2004. Ruten til Sassnitz på Rügen betjenes i perioden april til oktober med færgen Povl Anker fra 1978, ligesom også Hammerodde indsættes her.

Skaber mange afledte job

Langt de fleste rejsende vælger hurtigruten over Ystad, så det er helt klart den tungeste rute, hvad angår passagerer og biler. Faktisk går over 90 procent af passagertrafikken via Ystad. Den daglige sejlads varetages af katamaranfærgeren Leonora Christina.

I højsæsonen sejler begge hurtigfærger i pendulfart – med afgang hver anden time. Villum Clausen er fra 2000 og Leonora Christina fra 2011. Vejret på Østersøen kan være hårdt, men specielt den nye, store Leonora Christina er meget stabil i barskt vejr. Der skal noget til, før den må blive i havn. Til gengæld er den lidt mindre Villum Clausen noget hurtigere. Den kan skyde 48 knob, hvad der svarer til 89 kilometer i timen.

Så Færgen knytter hurtig og direkte forbindelse til resten af landet. Men også i afledt forstand har Færgen stor betydning for Bornholm, det viste en undersøgelse lavet af Center for Regional- & Turismedforskning.

"Langt de fleste af de omkring 325 medarbejdere, der arbejder i BornholmerFærgen, bor jo på Bornholm med deres familier. Det er

mange arbejdspladser og mange familier, og det er med til at holde hjulene i gang på øen. CTR's undersøgelse viste, at for hvert fuldtidsjob i rederiet skabes der, hvad der svarer til et halvtidsjob ude på øen. Det sker, fordi vi i vid udstrækning køber varer lokalt og bruger lokale leverandører og håndværkere, hvor det er muligt," fortæller Annette Timmermann.

Det er elektrikere, tømrere, smede. Sydhavnens Motorværksted i Rønne har for eksempel nogle meget dygtige smede. De er certificerede til at arbejde på hurtigfærgerne, hvis skrog er af aluminium, som kræver specielt svejsecertifikat. Når det gælder proviantering, bruger man også mange lokale leverandører. Så alt i alt bliver det til mange afledte job.

Ruterne snart i EU-udbud

Færgen engagerer også på andre områder lokalt, nemlig ved at sponsorere en lang række sportslige og kulturelle aktiviteter på

Bornholm, fordi det er med til at gøre Bornholm til et levende sted at bo. "Vi sponsorerer en bred vifte af sportsklubber, så de kan deltage i stævner, og de får både oplevelser og nogle gange også medaljer med hjem. Store musikarrangementer er vi også inde over, og det bruger vi en del ressourcer på. Det her med at engagere sig lokalt og virkelig gøre en forskel, det er noget, vi går rimelig meget op i," betoner Annette Timmermann.

Ruterne mellem Rønne-Ystad og Rønne-Køge er samfundsbegrundede, og den nuværende kontrakt med staten løber frem til 2018. Det betyder, at ruterne skal i EU-udbud inden længe.

"Vi byder ind på sejladsen på lige fod med alle andre rederier i EU, og det siger sig selv, at vi også denne gang kommer til at lægge et skarpt bud, så vi kan bevare vores bornholmske arbejdspladser," siger Annette Timmermann.

LODSERI

DANPILOT OVERTAGER LODSERIET I RØNNE HAVN

Fra årsskiftet overgår lodsforretningen fra Rønne Havn A/S til DanPilot. Både lods båden Ursula og de to lodser følger med over i DanPilot.

Frasalget af lodsforretningen sker for at fremtidssikre lodsninger i Rønne Havn og for at styrke lodsningen omkring Bornholm.

DanPilots overtagelse af lodsvirksomheden i Rønne betyder, at lodsningen nu bliver en del af Danmarks største lodsvirksomhed. DanPilot varetager den statslige lodsvirksomhed gennem danske farvande fra enhver destination i Danmark til alle havne i Østersøen og er den eneste full-service udbyder i Danmark med lodservice til alle danske havne.

Lodsforretningen i Rønne Havn består af kun to lodser, der årligt foretager omkring 150 lodsninger ind og ud ad Rønne Havn.

Det er dermed en meget lille forretning med relativt få lodsninger. Ved at lodsningerne i og omkring Bornholm nu bliver en del af et større foretagende, skabes der grundlag for en økonomisk bæredygtig forretning, der ligeledes kan tilbyde lodsninger til priser, der er på linje med lodsninger i resten af landet.

"Vi har haft et ønske om at udvikle og fremtidssikre vores lodsvirksomhed, som vi har gjort med alle andre forretningsområder i

havnen, men vi har været begrænset af, at virksomheden isoleret set er relativt lille. Nu bliver lodsvirksomheden i Rønne Havn en del af et større foretagende, og dermed bliver der skabt nogle helt nye muligheder for at øge aktiviteten på Bornholm," fortæller adm. direktør Thomas Bendtsen fra Rønne Havn.

"De to lodser, som følger med i aftalen, bliver en del af vores samlede mandskab, som i dag består af 152 lodser, der betjener 22 lodsstationer i Danmark. De to lodsers faglighed og indgående kendskab til Rønne Havn og farvandet omkring Bornholm vil være med til at styrke kvaliteten af vores eksisterende forretning. Samtidig kan vi sikre forsyningssikkerheden ved at den lokale lodskompetence bliver udbredt til flere lodser og omkostningsniveauet for det bornholmske erhvervsliv bliver på niveau med det øvrige Danmark," fortæller adm. direktør Gert Frost fra DanPilot.

De snævre danske farvande er nogle af verdens mest trafikerede og samtidig passagen til og fra Østersøen. Netop derfor er Bornholm et vigtigt knudepunkt i fremtidens lodsforretning, og den nye aftale er en vigtig brik i forhold til sikkerheden for skibstrafikken og miljøet i Østersøen, hvor et eventuelt uheld ville få kolossale konsekvenser for miljøet.



BORNHOLMS STØRSTE MOBILKRAN

Det hænder, at der i Rønne Havn er brug for langt flere kræfter, end havnens egne kraner kan levere, men så er der heldigvis hjælp at hente hos en af havnens mange samarbejdspartnere, PL Entreprise A/S, der i deres vognpark råder over Bornholms største mobilkran.

De mange forskellige opgaver på havnen kræver mange forskellige typer løft og i alle vægtklasser. Langt de fleste kan håndteres af havnens egne kraner, men der er også løft som vægtmæssigt – eller fordi de foregår for langt ude eller for højt oppe – ikke ligger inden for rammerne af havnens materiel. Så er det nødvendigt med hjælp udefra.

PL Entreprise A/S ejer i dag Bornholms største mobilkran, der kan løfte op imod 100 ton – alt efter, hvor langt den i alt 65 meter lange armen skydes ud. Kranen er med sin store løftekapacitet en jævnlig gæst på kajen i Rønne Havn.

“Vores mobilkran er Bornholms største, og det hører til undtagelserne, at der er noget, vi ikke kan løfte. Der kan selvfølgelig være opgaver, som kræver endnu større kraner, men i de tilfælde har vi f.eks. været tilstede med vores kran for at løfte den endnu større kran på plads, så på den måde er vi med til også at afhjælpe selv de allerstørste løft,” fortæller direktør for PL Entreprise A/S Jens Koe-foed.

Reno Kure er manden, der til dagligt trækker i trådene på havnen, for at få enderne til at mødes. Det er en stor logistikopgave, der handler om mange forskellige produkter og varer, der hver dag skal håndteres. Langt de fleste løft i forbindelse med, at skibene skal last-



“

DET ER GODT, AT VI HAR SAMARBEJDS-
PARTNERE, DER KAN TRÆDE TIL, NÅR
VI HAR BRUG FOR DET.”

RENO KURE

es eller losses, klarer havnens egne kraner, men der kan forekomme specialopgaver, der er mere krævende, og som derfor kræver større løftekraft eller længere løftearm.

“Der er rigtig meget forskelligt gods, vi skal håndtere, når det lander på kajen. Det stiller store krav til vores fleksibilitet, og vi kan jo ikke sige nej til et skib, der skal have varer ombord eller har behov for at sætte varer eller produkter i land. Derfor er det godt, vi har samarbejdspartnere, der kan træde til, hvis vi har brug for større løftekraft, end vi selv ligger inde med,” fortæller trafikkoordinator på Rønne Havn, Reno Kure.

BEREDSKABET FUNGERER

Spøgelsesskibe er ikke kun noget, der hører til i sørøverhistorier og uhyggelige fortællinger, der skal skræmme og skabe uhygge. Natten mellem den 15. og 16. oktober blev et spøgelsesskib pludselig en alvorlig del af virkeligheden for nattevagten på havnekontoret i Rønne Havn.

Havneassistent Finn Kofoed var mødt ind som normalt og havde fået overleveringen fra dagvagten, men det var så også det eneste, der skulle vise sig at være normalt, for under sin rundering på havnen, blev han opmærksom på, at Lyngby Radio kaldte fragtskibet Sabina mange gange.



Fra vagtstuen fulgte vagthavende havneassistent situationens udvikling og kaldte flere gange fragtskibet Sabina

Da Finn Kofoed er tilbage på havnekontoret, følger han opkaldene til Sabina. Den manglende respons fra skibet får ham til at lave en beregning på, hvornår skibet i givet fald ville være fremme ved Rønne Havn. Det er en beregning, som senere skal vise sig at være yderst afgørende efterhånden, som situationen udvikler sig de kommende timer.

Kort efter kl. 01 bliver han kontaktet af Søværnet, der interesseret spørger ind til, om skibet var på vej til Rønne Havn, men det kan han kun afkræfte. Samtidig har en årvågen lods fra DanPilot anmeldt den underlige sejlads til Søværnet, som vælger at alarmere redningsstationen.

Spøgelsesskib med kurs mod Rønne

Tiden går, og pludselig er der kun 6,2 sømil mellem spøgelsesskibet Sabina og Rønne Havn. I Rønne Havn er der planer for de fleste situationer, og det gælder naturligvis også, når et spøgelsesskib nærmer sig havnen. Ledelsen bliver derfor alarmeret, og der blev indkaldt besætning til bugserbåden, Ursus, så man er klar til at assistere. Planen omfatter ligeledes fremskaffelse af flydespærringer med

mere. "I sådanne situationer diskuterer vi ikke, hvem der skal gøre hvad, vi løser blot opgaverne," lyder det fra havnedirektør Thomas Bendtsen.

Havnen vækket til live

Redningsfartøjerne "Mads Jakobsen" og "Havørnen" blev lynhurtigt bemandet og stævnedes ud, og kort tid efter kørte også kystredningstjenestens redningskøretøj forbi havnekontoret på vej mod det sted, hvor spøgelsesskibet stævnedes mod.

Skibet drejede sekunder før ulykke

Da Mads Jakobsen og Havørnen når frem til skibet, er der kun minutter til at forhindre, at det tons tunge skib sejler direkte ind i stensætningen med sine godt 12 knob. Besætningen på Sabina reagerer hverken på radioopkald, tuden med tågehornet eller projektørlys.

Den erfarne bådformand Sten Erik Rasmussen, som var fører af Mads Jakobsen, beordrede to redningsmænd på dækket, hvor de med en isøkse, en mukkert og en boltsaks gentagende gange banker hårdt på skroget. Det fik liv i besætningen, og det lykkedes at få skibet drejet kun få meter før det ramte land.

"Katastrofen blev forhindret som et resultat af en lang række handlinger og årvågne medarbejdere i Rønne Havn, DanPilot, Søværnet og besætningerne på både Mads Jakobsen og Havørnen. Samarbejdet understreger og viser, at planerne for Rønne Havns beredskab virker og fungerer efter hensigten," understreger en tilfreds direktør Thomas Bendtsen.



Skibet Sabina. Foto: Enzian Ship Management

KRYDSTOGTSÆSONEN 2015 ER SLUT

Endnu en krydstogtsæson er slut. Mange turister har igennem sæsonen besøgt Rønne og en lang række andre spændende steder på Bornholm. Det har været godt for øen, men hvad siger turistene egentlig, og hvad tænker de om deres ophold?

De spørgsmål rejste Rønne Havn over for en række krydstogtgæster i sommer for at få et billede af, hvordan gæsterne oplever deres besøg. Gæsterne fik 17 spørgsmål, der gik på deres generelle oplevelser, om mødet med øens beboere, og om de vil vende tilbage eller anbefale øen til andre. Men der var også mere konkrete spørgsmål om shopping, restauranter, cafeer og transport. Spørgsmålene blev besvaret ud fra en skala, hvor 5 var meget tilfreds, og 1 var meget utilfreds. Helt overordnet er gæsterne meget tilfredse med deres besøg, og både Rønne og Bornholm som helhed får en samlet score, der ligger over 4,4. Det er en flot score, som viser, at Bornholm har meget at byde på og samtidig gør det fra sin bedste side.

"Det er klart, at det overordnede billede betyder rigtig meget for gæsternes fremstilling af Bornholm og det, de fortæller til venner og familie, når de kommer retur, men det er jo også en tilbagemelding, som kommer rederierne for øre og dermed påvirker deres interesse og fremtidige valg af destinationer. Gæsternes anbefalinger er i bund og grund den bedste markedsføring vi kan få," fortæller Niels Lundberg, der er chef for krydstogtforretningen.

"Der, hvor vi scorer lidt lavt, er på spørgsmålet, om de vil komme tilbage som turister eller krydstogtgæster. Det er ikke overraskende, da vi jo ved, at krydstogtgæster sjældent vælger den samme rute eller destination flere gange. Mange af dem, vi har spurgt, var amerikanske gæster, og det ligger ikke lige i kortene, at de efterfølgende ville vælge Bornholm som rejsemål. Det havde set anderledes ud, hvis vi f.eks. havde spurgt flere europæiske gæster. Her ville sandsynligheden for, at de var kommet retur, have været større".

"Men spørgeundersøgelsen har så absolut lært os noget og understreger, hvor vigtigt det er, at vi har noget at tilbyde vores gæster, som er unikt, og at det bliver gjort professionelt og med et smil. Det er klart, at vi i forhold til shopping og restauranter med mere ikke har den samme koncentration og samme mængde af tilbud som i de store byer, men det er selvfølgelig faren, når vi ved, at gæsterne f.eks. lige har været i København, Stockholm eller Helsinki. Men det vi har, skal være autentisk og spændende og gerne adskille sig fra det, de kan opleve andre steder. Vi skal være opmærksomme på det unikke og særegne. Det er også den udmelding, vi får fra rederierne," understreger Niels Lundberg.

Samlet set viser analysen, at krydstogtgæsterne er glade for at besøge Bornholm, men også at der ligger nogle udfordringer i at være et mindre rejsemål i forhold til de store byer.

UDGIVER



Klar Kurs udgives af Rønne Havn A/S
Ansvarshavende redaktør: Direktør Thomas Bendtsen
Tekst, layout og produktion: Nentor Communication ApS
Fotos: Morten Brandborg m.fl.
Oplag: 1.500 stk.