

HavneBladet

Erhvervshavnene Nakskov Havn og Rødbyhavn Trafikhavn

April 2022

Høj aktivitet og store muligheder

Femern-tunnelen giver rekordhøj aktivitet og skaber fantastiske muligheder for fremtiden.

Femern-projektet er et kæmpestort projekt. For både Nakskov og Rødbyhavn Trafikhavn har 2021 budt på markant høj aktivitet. De to havne spiller dog helt forskellige roller og har derfor forskellige aktiviteter.

Nakskov Havn realiserer en fremgang på 19,3 % i samlet omsætning, men klart størst er fremgangen og forandringen i Rødbyhavn, hvor omsætningen er fordoblet fra 2020 til 2021.

Femern-projektet skrider godt frem. Konturerne af det fremskudte forland, tunnelportalen og den ny arbejdshavn tager form. Trafikken på kajerne er livlig, og havnen i Rødbyhavn Trafikhavn summer af crewbåde, vagtfartøjer og slæbebåde. De blander sig ofte med coa-stere, der afskiber korn eller indskiber grus, gødning og olie.

Med så mange blandede aktiviteter og mange nye aktører, som ikke kender havnen, kan der naturligvis let opstå vanskeligheder. Men til alle aktørers ros må det siges, at de udviser en stor forståelse for hinanden, og det betyder, at opgaverne kan afvikles gnidningsløst. Vi håber, at det gode samarbejde vil fortsætte også i de kommende år.

Vi er naturligvis også glade for den store aktivitet, som Femern-byggeriet skaber på hele Lolland-Falster,

og ikke mindst de store perspektiver, det giver for fremtiden.

Når Femern-tunnelen er færdig, vil turen mellem Rødbyhavn og Puttgarden kunne gøres på ca. 10 minutter. Dermed får Lolland en helt ny og central placering i fremtidens europæiske transportnetværk. Det bliver spændende og giver helt fantastiske muligheder for både nyetableringer og udvikling af eksisterende virksomheder.



Femern præger Rødbyhavn

Aktiviteterne er mangeartede, og havnen udnyttes til sit yderste.

De forberedende arbejder med Femern-projektet har stået på i flere år, men i sommeren 2020 blev det egentlige arbejde til søs igangsat. Derfor er der nu ca. 60 aktive arbejdsfartøjer i farvandet mellem Puttgarden og Rødbyhavn.

Der er etableret ydermøller i Rødbyhavn, og dette arbejde fortsætter på den tyske side. Gravemaskinerne Magnor og Simson arbejder med udgravningen af renden til tunnelen, ligesom der laves anlæg og bygges på land.

Fra Rødbyhavn Trafikhavn sejles personale ud til de

store skibe, så der kan arbejdes effektivt, og så fartøjerne ikke behøver gå i havn. En del slæbebåde og Multi-cats, leverer materiel, proviant, olie osv. ud til fartøjerne. Ofte kommer der pramme og andre fartøjer i havn for reparation og vedligehold.

Bygherren Femern har 5 vagtskibe liggende i havnen på skift. De arbejder 24/7 på at beskytte byggeriet til søs, og de samarbejder med en VTS-station i Lübeck.

Til servicering af de mange fartøjer er en stab af folk og gaffeltrucks, som

sikrer at det rigtige grej kommer frem til de rigtige modtagere. Samtidig modtager de en del affald, der kræver sin egen logistik. Affaldshåndtering er også mange transportable toiletter, der sendes ud til pramme og løbende skiftes. Slamsugere afhenter dagligt spildevand fra de skibe, der kommer i havn for at tømme tankene.

Havnens virksomheder betjenes samtidig af coastere, der afskiber korn eller leverer gødning og olie. Havnen anløbes fast af 2-3 fartøjer, der servicerer vindmøller.

Derudover har der i den seneste tid været arbejdet med andre fartøjer på at reparere et søkabel, der er blevet beskadiget under anlægsarbejdet.

Vi udnytter til tider havnen til sit yderste og er i de situationer helt afhængige af velvilje fra alle sider. Der er et fint samarbejde med FBC. Vi oplever en professionel og effektiv organisation, som straks tager affære, når det er nødvendigt. Der er også et godt samarbejde med de lokale skibsmæglere, som kender forholdene og får logistikken til at lykkes.



Multikaj er perfekt til indskibning af store mængder skærver

Ny kaj viser sin berettigelse med stor aktivitet.

Når man sætter stærekasser op, er det spændende, om stæren ankommer. Når man etablerer havneinfrastruktur, er det spændende, om kunderne skaber den forventede aktivitet.

Siden Kaj 0 i Nakskov Havn blev taget i brug, har den vist sin berettigelse. De store Femern-anlægsaktiviteter har betydet en lind strøm af skærver over kaj, og til tider har der vist sig behov for at stakke godt i højden.

Kajen blev indviet af borgmester Holger Schou Rasmussen den 1. september 2020, og der er til dato flyttet mere end 200.000 tons gods over kajen. Kajens belægning af

colocsten, dens konstruktion som tunglastkaj og dét, at den er forstærket til at kunne tåle 20 ton pr. kvadratmeter, gør kajen særdeles velegnet til sådanne opgaver.

Med god til- og frakørsel i begge ender af kajen har logistikken omkring kajen vist sig effektiv. Losning af skibe samt læsning og bortkørsel med lastbiler har kunnet lade sig gøre uden særlige gener for nogen af parterne.

Med de mange aktiviteter i Nakskov Havn har den nye kaj også været vigtig for at aflaste de øvrige havnearealer, så der altid er tilstrækkeligt med både arealer og liggepladser.



Talrige anvendelser af Lollands Erhvervshavne

Betydningen af erhvervshavnene er velkendt, men det er virksomhederne på havnene og de aktuelle behov, der skaber aktiviteten.

Du læser nu nummer 19 af HavneBladet, og vi håber naturligvis, at du er fanget af at læse om de initiativer og mange forskelligartede aktiviteter, der præger havnene netop nu.

Første nummer udkom i oktober 2015 som et nyt tiltag for at informere om Lolland Kommunes erhvervshavne i Nakskov og Rødbyhavn og som et ønske om at skabe større åbenhed og interesse for de mange spændende ting, der sker i havnene.

I 2015 var forsidebilledet et foto med træ på kajen til udskibning, og anledningen til disse betragtninger er såmænd, at vi igen i 2021 altså 6 år senere igen har udskibet stammer. Duften af træ er vidunderlig. Og smukt synes

vi faktisk også det er, så gensynsglæden er stor.

Det er ikke udskibning af stammer, der er grundlaget for de mange investeringer i havnene i Nakskov og Rødbyhavn og for den succes, havnene oplever. Men det er summen af de mange forskelligartede aktiviteter, vi og virksomhederne i havnene kan håndtere. Det er også det, der skaber grundlaget for flere nyetableringer, der er på vej til Nakskov. Tænk blot på Dansk Biokemi og deres store planer om et "hvederaffineri", som blev omtalt i sidste nummer af HavneBladet.

Der er et stærkt fokus på de store virksomheder og nye virksomheder, som vil etablere sig, og ikke mindst på byggeriet



af Femern-tunnelen. Her spiller havnene en helt afgørende rolle, men vi værdsætter samtidig de gode gamle stabile virksomheder, som jo også er grundlaget for nye erhvervsaktiviteter på Lolland, og det skal vi understøtte bedst muligt.

Det er som skrevet ikke stammerne, der skaber

væksten, men alle aktiviteter er velkomne. Vi har en stor opgave i at sikre alle havnenes brugere de bedst mulige rammer. Også når der er travlt. Og vi har ikke mere travlt, end at vi kan klare udskibning af stammer også og samtidig nyde den kortvarige duft fra skoven.



Femern-aktiviteter i Nakskov



Nakskov Havn er også klargørings- og servicehavn.

Det har været spændende at følge de store maskiner og pramme, der siden Femern-byggeriets opstart er anløbet Nakskov Havn, og som ikke kun har haft betydning for havnen, men som også har betydet øget aktivitet for lokale virksomheder.

I 2020 ankom FETSY med 3 gravemaskiner på dækket sammen med 3 slæbebåde, og to store pramme anløb Nakskov for tilrigning til anlægsarbejdet.

Efterfølgende er der over flere omgange lagt kaj og arealer til større reparati-

onsarbejder på pramme. Pramme, der bliver udsat for lidt af hvert, når der skal flyttes tons store sten fra skibe til pram og herfra til havanlæg ud for Sydlollands kyst. Det kræver sin maskine at kunne arbejde med sådanne materialer.

Det sidst anløbne fartøj er ikke mindre end verdens største hydrauliske gravemaskine MAGNOR, der er ejet af Boskalis. En ordentlig kæmpe, der kan hente 67 tons materialer fra 22 meters dybde.



Ny alsidig medarbejder i Nakskov

Henrik Edo Madsen er nu en del af besætningen på Nakskov Havn.

Med de mange aktiviteter på vores havne har der været behov for nye kræfter til vores hold af dygtige medarbejdere. Vi besluttede derfor i september 2021 at søge efter en ny medarbejder til havnen, og efter at have gennemgået næsten 70 ansøgere valgte vi at ansætte Henrik Edo Madsen fra 1. november 2021.

Henrik er Nakskovit og har trådt sine barnesko i byen. Alsidigheden strækker fra slagtersvend til lastbilchauffør. Alsidighed og fleksibilitet er værdsatte egen-

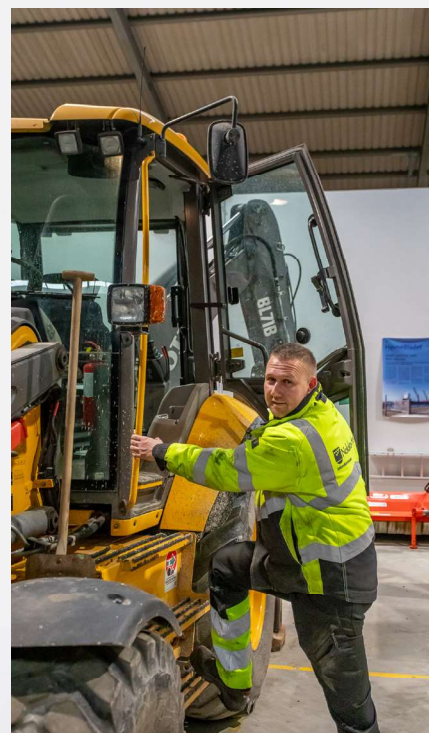
skaber, og for Henrik var tiden inde til at prøve noget nyt. Gerne noget med en mere fast arbejdstid, tættere på hjemmet og familien.

Opgaverne på havnen har været endnu mere forskellige, end han tidligere har været vant til. Der har været alt fra rengøring og vedligehold af havnens kajer og arealer til vedligehold og håndtering af farvandsafmærkning i sejlrenden til Nakskov Havn.

Vi har dog måttet undvære Henrik et stykke tid. Han har nemlig

gennemgået et vellykket 5 ugers kursusforløb og kan nu også kalde sig tårnkranfører. Det betyder, at han kan træde ind i gruppen af ansatte, der i 40 meters højde kan svinge rundt med 100 tons-kranen. Ofte med en vindmøllevinge eller med en kæmpe konstruktion i krogen.

Vi byder velkommen til Henrik og ser frem til, at han med sin positive indstilling kan være et stort aktiv for havnen og vore kunder i mange år fremover.



Konstruktionen af Femern Bælt-tunnel i fuld gang



Fehmarn Belt Contractors (FBC) skaber fundamentet på havbunden og på landjorden i både Danmark og Tyskland.

FBC er ansvarlig for udgravningen af tunnelrenden samt opbygningen af havneområdet på den danske og tyske side. Udgravningen foretages af det tunge maskineri fra Boskalis og Van Oord, som er de to førende marine-specialister i Holland. På nuværende tidspunkt er der fire udgravningsfartøjer fast tilknyttet projektet: Manta, Fetsy, Simson og Magnor. Derudover er der tilkaldt en kæmpe "støvsuger" til at fjerne det opgravede materiale: Vox Amalia. Disse fartøjer udgraver i samarbejde den 18 km lange tunnelrende imellem Danmark og Tyskland. Der er på nuværende tidspunkt udgravet

omkring en tredjedel af den samlede mængde materiale fra den 18 km lange tunnelrende.

Arbejdet med opbygningen af havnen på den tyske side begyndte i december 2021 og vil fortsætte frem til september 2022. Arbejdet går planmæssigt fremad og er cirka 30 % færdigt. Det opgravede materiale bliver genbrugt til at opføre nye naturområder på både den lollandske og tyske kyst. Landindvindingen følger udgravningsprocessen, og derfor er cirka en tredjedel af landindvindingen også færdig. Dette arbejde vil fortsætte frem til næste forår, hvorefter FBC vil

bearbejde de nye landområder.

Der er i øjeblikket tilknyttet 54 fartøjer, herunder opgravningsfartøjer, pramme, slæbebåde og multicats. Fartøjerne har mange opgaver såsom slæbebådsopgaver, levering af mad og diverse til fartøjer, der ikke går i havn, samt transport af personale til og fra fartøjer. Landindvindingen bliver drevet frem i et fællesskab mellem dumpere, pramme, slæbebåde og rør på havbunden. Prammene afleverer materiale fra havbunden til land, hvorfra gravemaskiner lægger det på dumpere, som kører materialet til den endelige destina-

tion. Røret på havbunden kobles til Vox Amalia, og hun pumper det opsugede materiale til kysten i både Danmark og Tyskland. De nye landområder vil udgøre omkring 300 hektar på den lollandske side og 50 hektar på Fehmarn-siden.

Danmarks Naturfredningsforening har i podcasten "Tunnelsyn" udtalt, at de nye naturområder bliver en stor forbedring af de tidligere naturområder på den lollandske kyst, da der vil komme flere små-søer, vådområder og enge.

FBC ser frem til at give området tilbage til lokalbefolkningen på Lolland.

7TH WORLD MARITIME TECHNOLOGY CONFERENCE

CONFIRMED KEYNOTE SPEAKERS



Bo Cerup-Simonsen
Mærsk Mc-Kinney Møller
Center for Zero Carbon
Shipping



David Loosley
BIMCO



Jacob Meldgaard
Danish Shipping
TORM



Kaj Portin
Wärtsilä



**Thomas
Storgaard Hansen**
MAN Energy Solutions



Andreas Nordseth
Danish Maritime
Authority



Esben Poulsson
The International
Chamber of Shipping



**Knut
Ørbeck-Nilssen**
DNV-Maritime



Mark Bell
The Society for Gas
as a Marine Fuel



**Cleopatra
Dombia-Henry**
World Maritime
University



Bruce Peter
Glasgow School
of Art

TIME AND PLACE

@TIVOLI CONGRESS CENTRE
COPENHAGEN, DENMARK
APRIL 26TH-28TH 2022

WWW.WMTC2022.COM

Sponsored by



A.P. MOLLER FONDEN



A/S D/S ORIENT'S FOND

