

PROGRAMMAGASIN 2019

Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde

KORSØR UGE 34



Se kort over folkemødet
og debatoversigt s. 25–28

Se hele programmet
på mkof.dk

Udgivet af

Slagelse Kommune © 2019

Redaktion

David Erichsen (ansvarshavende)

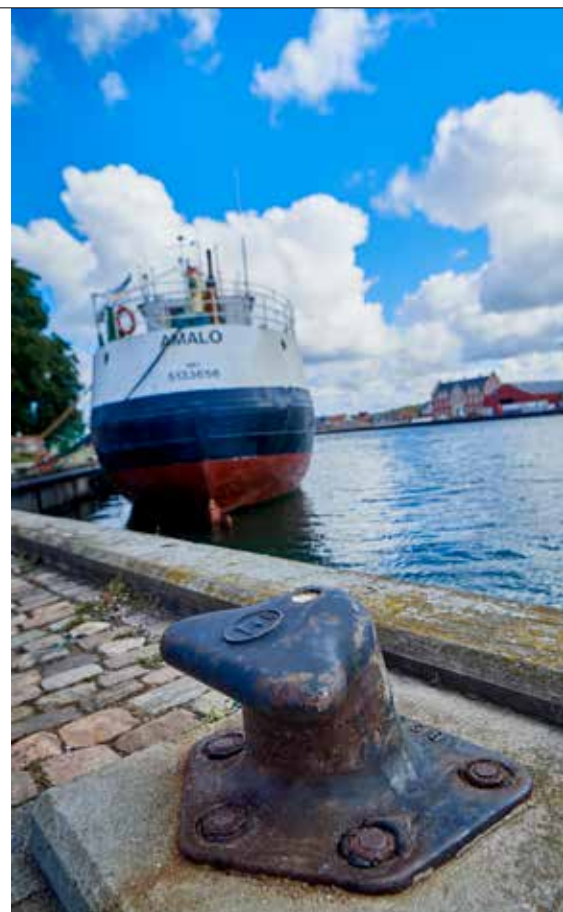
Morten Nørup-Nielsen (ankermann)

Produktion [erichsen kommunikation] www.erichsencom.dk

Layout Nylin Grafik

Tryk Lasertryk

Oplag 5.000



Kursen er klar

Velkommen til programmagasinet for Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde. I magasinet finder du interviews, artikler og indlæg, som perspektiverer og nuancerer de aktiviteter, du kan opleve på folkemødet. Vi har blandt andet interviewet paneldeltagere, moderatører og oplægsholdere i dagens debatter. Samtidig har vi på midtersiden et kort over området, og en overskuelig liste over folkemødets program, debatter mv.

I år handler folkemødet om alt fra, hvordan verdenshavene renses for plastik, udviklingen af vores havne – skal de fyldes med caféer eller containere – til bæredygtige investeringer i kyst- og naturturisme, maritime startups og udfordringen med at rekruttere unge mennesker til maritime uddannelser og erhverv. Du kan også høre et foredrag om kærlighed og klima, og se en kanonjolle blive søsat.

Vi bruger nogle sider i magasinet til at fortælle om folkemødet, og visionen om at understøtte og fremme maritim vækst og udvikling.

Folkemødet skaber kendskab til potentialer og udfordringer i de maritime erhverv og beslægtede

områder til maritime erhverv, og faciliterer den debat, dialog og nytænkning, der bidrager til maritim erhvervsfremme. Folkemødet understøtter samtidig den maritime kultur og historie.

Folkemødet er et togt, hvor kursen er klar. Det blev afholdt første gang i august 2018 som en del af den eksisterende Maritime Kulturtuge i Korsør. I 2019 er det ambitionen at få flere gæster og debatdeltagere fra hele landet, og målet er nået, når folkemødet om få år er kendt og anerkendt som det nationale folkemøde for det maritime Danmark. Du er velkommen på rejsen.

Tag magasinet med hjem og sæt allerede nu kryds i kalenderen til næste års folkemøde i uge 34 i 2020.

God læselyst

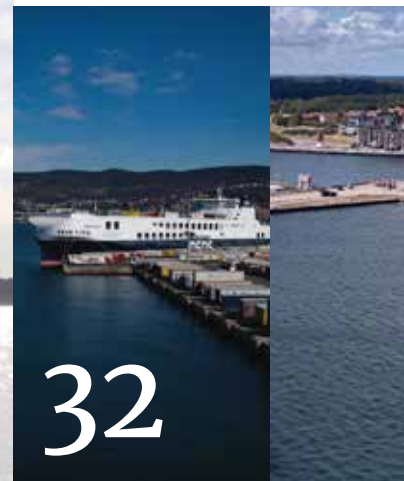
*Redaktørerne af programmagasinet
og anker mænd på folkemødet,
Morten Nørup-Nielsen og David Erichsen*



18



16



32

Indhold

Den naturlige kajplads for et maritimt kultur- og folkemøde	6
Et folkemøde, der er lokalt forankret med et nationalt fokus på vækst og udvikling ...	8
Flådestation har brug for fokus på det maritime	10
Søfolk vil altid være i høj kurs	12
Den Sejlende Højskole: Foredrag om kærlighed og klima	16
Færgen er livlinen til ø-livet	18
Debatter, aktiviteter og kort over Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde	25



TAG KORTET UD!

Kort over Danmarks Maritime
Kultur- og Folkemøde



Bæredygtige investeringer i kyst- og naturturisme	29
DFDS er klar til både grøn omstilling og digitalisering	32
Flere boligområder i havnene er en naturlig udvikling	34
Hvis plastaffaldet skal væk fra havene, skal vi gøre det til en ressource	37
Fynsk drone skal måle Europas havne	40
Historisk kanonjolle søsættes på folkemødet	42
Esbjerg Havn: Hårdt brexit åbner nye muligheder	46

Den naturlige kajplads for et maritimt kultur- og folkemøde

Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde vil fremme maritim udvikling og erhvervsfremme, og Korsør i Slagelse Kommune er det helt rigtige sted at kaste anker for initiativet, mener borgmester i Slagelse Kommune, John Dyrby Paulsen.



De maritime erhverv og beslægtede områder står for en væsentlig del af både BNP og arbejdspladser i Danmark. Medtænkes havneudvikling, kyst- og naturturisme, maritime fødevarer, søværnet, den del af vores uddannelser, som skal sikre den maritime arbejdsstyrke og de maritime kultur- og fritidsaktiviteter, har det maritime område samlet stor betydning for mange mennesker.

Derfor er det en rigtig god idé, at det maritime Danmark med folkemødet i Korsør får sit eget folkemøde, mener borgmester i Slagelse Kommune, John Dyrby Paulsen.

En oplagt idé med maritimt folkemøde

“Søen er både historisk og i dag omdrejningspunkt for en lang række erhverv og aktiviteter. Det maritime Danmark har en størrelse, hvor det giver mening at erhverv, interesseorganisationer, kulturliv, politikere, uddannelser og så videre mødes og udvikler idéer,

debatterer, får inspiration og knytter kontakter. Derfor er et maritimt folkemøde en meget oplagt idé.”

John Dyrby Paulsen mener, at Korsør er det helt rigtige sted for folkemødet, da byen i forvejen har en lang tradition for årlige maritime kulturdage. Kulturdage som folkemødet er vokset ud af og fortsat skal afholdes sammen med.

Korsør som ankerplads

“Det maritime folkemøde er en stafet, andre byer i virkeligheden også kunne have taget op, men det giver på mange måder god mening, at det er i Korsør, Slagelse Kommune, det kaster anker, da vi har vores flådestation, og Søfartsstyrelsen er flyttet til byen. Det er en massiv maritim tilstedeværelse, der forpligter os på at tappe ind i den maritime dagsorden og bidrage til at se på tingene med en maritim indgangsvinkel. Dertil kommer, at Korsør allerede har en flot og mangeårig tradition med en årlig maritim kulturuge,” siger John Dyrby Paulsen.



“Det er målet at skabe et maritimt kultur- og folkemøde for hele Danmark.”

Et maritimt folkemøde i Korsør er et aktiv for hele kommunen, mener borgmester i Slagelse Kommune, John Dyrby Paulsen.

Folkemødedelen debuterede lidt forsigtigt i august 2018 i forbindelse med de årlige maritime kultur dage, og erfaringerne derfra var så gode, at alle var enige om at sætte flere sejl til for fremadrettet at udvikle et egentligt maritimt folkemøde for hele Danmark.

Dette års folkemøde er derfor den svære toer, hvor du bygger videre på en succes. I år vil man derfor kunne opleve flere debatter om alt fra maritim teknologi, plastik i verdenshavene og maritime iværksættere til kyst- og naturturisme, uddannelse og rekruttering til maritime erhverv og udviklingen af vores havne.

Folkemøde for hele Danmark

“Det er målet at skabe et maritimt kultur- og folkemøde for hele Danmark. I den forbindelse er det vigtigt for mig, at folkemødet fortsat netop bliver ved med at være et folkemøde. Projektøren skal selvfølgelig rettes mod vigtige og relevante maritime emner, der skal debatteres og åbnes for dialog om, men det er også en del af at være

en god kommune, at det seriøse blandes med det festlige. Vi skal derfor også skabe nogle festlige, hyggelige dage i gode rammer,” siger John Dyrby Paulsen.

Det betyder, at der skal være plads til både det folkelige og det professionelle, da et vellykket folkemøde handler om at finde den rigtige balance mellem de to ting.

Korsør og kommunen på landkortet

Et vellykket folkemøde er også med til at øge kendskabet til Korsør og sætte Slagelse kommune på landkortet på en positiv måde.

“Ja, i forhold til kommunebranding, kan Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde få en stor betydning for kendskabet til vores del af landet. Den del tager vi selvfølgelig også med her i kommunen. Derfor ser jeg også frem til mange både sjove, overraskende og seriøse aktiviteter og rigtig mange gæster til vores folkemøde. Alle er velkomne og hermed inviteret,” slutter John Dyrby Paulsen.



Et folkemøde, der er lokalt forankret med et nationalt fokus på vækst og udvikling

Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde er lokalt forankret i Korsør, men nationalt og globalt i sit fokus på potentialer og udfordringer i de maritime erhverv og beslægtede områder. Og så er det både nyt og gammelt.

Folkemødet er både nyt og gammelt. Nyt, da politiske debatter med fokus på udvikling, uddannelse, erhvervsfremme etc. er fra 2018, og gammelt, da folkemødet bygger på en mangeårig tradition i Korsør om at afholde årlige maritime kulturdage. Formålet med den politiske del af folkemødet er at bidrage til udvikling af national maritim erhvervsfremme ved at skabe et mødested, hvor visioner, idéer og politiske holdninger indenfor området kan udvikles. Kræfterne bag folkemødet er et frivilligt samarbejde mellem kommune, erhvervsliv, søfartsstyrelsen, flådestationen, lokale uddannelsesinstitutioner, foreninger, erhvervs- og kulturorganisationer.

Målet for Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde er at skabe et nationalt folkemøde, der fremmer de maritime erhverv og beslægtede områder til maritime

erhverv, og faciliterer den debat, dialog og nytænkning, der bidrager til maritim erhvervsfremme. Samtidig skal folkemødet understøtte den maritime kulturuges arbejde med maritim kultur og historie. Folkemødet skal være den nationale bølgebryder for maritim erhvervsfremme og den naturlige ankerplads for debatter og udvikling. En ankerplads for alle, der vil bruge folkemødet til debat, udvikling og synliggørelse af det maritime Danmark.

En del af afsættet for det maritime folkemøde er anbefalingerne fra Vækstteamet for det Blå Danmark fra 2017, som helt overordnet vil:

- Sikre Danmarks rolle som en førende skibsfartsnation ved at tiltrække nye rederier, shipping- og managementvirksomheder til landet og gennem fastholdelse og tiltrækning af tonnage registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.
- Sikre rammerne for, at Danmarks maritime industri kan fastholde sin førerposition som global leverandør af fremtidens maritime produkter og løsninger.
- Udvikle maritime kompetencer og forskning mod fremtidens behov.



DET MARITIME DNA FOR FOLKEMØDET

Det Maritime Kultur- og Folkemøde i Korsør vil være ankerpladsen for debat om maritim erhvervsfremme

- Maritim erhvervsfremme foregår til lands, vands og i luften.
- Maritim erhvervsfremme til lands handler blandt andet om at realisere et innovativt samarbejde mellem videregående uddannelsesinstitutioner, erhvervsuddannelser og Det Blå Danmark.
- Maritim erhvervsfremme til lands handler blandt andet om at få indflydelse og gavn af regeringens nye vækstplan for Det Blå Danmark (januar 2018). Planen er regeringens officielle politik på området og udspringer af regeringens nedsatte vækstteam for Det Blå Danmark.
- Maritim erhvervsfremme til vands handler blandt andet om at skabe et bedre samarbejde mellem alle udbydere af maritime uddannelser og de forskellige maritime klynger, der findes i Danmark.
- Maritim erhvervsfremme til vands handler blandt andet om kyst- og naturturisme og hvilke muligheder for økonomisk vækst, der gemmer sig her.

• Maritim erhvervsfremme i luften handler blandt andet om de maritime bobler, som kan blive til nye maritime forretningsmuligheder. Det handler ikke bare om innovation, men om maritim disruption.

• Maritim erhvervsfremme til lands, vands og i luften handler blandt andet om... Det Maritime Folkemøde hører meget gerne fra alle maritime ildsjæle – professionelle som frivillige om hvad maritim erhvervsfremme handler om og hvad der skal debatteres.

Kast hvert år i august anker i Korsør og lyt, argumentér og diskutér, hvordan Det Blå Danmark holder fast i erhvervsfremmekursen til lands, vands og i luften. Eller om nødvendigt evner at korrigere kursen. Den rigtige kurs er kun den rigtige kurs, når Det Blå Danmark, er kommet i mål med sin erhvervsfremmeindsats.

Maritim erhvervsfremme til lands, vands og i luften handler også om kulturaktiviteter, og hvilken vækst i erhverv og turisme disse aktiviteter skaber i landet med den længste kyststrækning pr. indbygger.

Derfor er det helt naturligt, at Det Maritime Folkemøde udspringer af de Maritime Kultur dage i Korsør.

- Understøtte innovation og nye maritime start-ups ikke mindst inden for nye forretningsområder, som digitalisering og udnyttelse af havets ressourcer.
- Styrke Danmarks rolle som testlaboratorium for fremtidens maritime teknologier og markedsområder og synligheden heraf.
- Styrke internationale relationer og netværk.

Udover vækstteamets anbefalinger inkluderer folkemødet også erhvervs- og samfundsemner som:

- Kyst- og naturturisme
- Miljø, energi og klima
- Udvikling af danske havne
- Den nationale maritime kulturarv
- Maritime idrætsgrene, foreninger og frivillighed
- Maritime uddannelser
- Køn og det maritime arbejdsmarked

Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde er organisatorisk forankret i Slagelse Kommune.

INTERVIEW

Flådestation har brug for fokus på det maritime

Der er brug for både debat og synlighed om maritime erhverv, uddannelser og udviklingsmuligheder. Derfor er det vigtigt, at Danmark får et nationalt maritimt folkemøde, mener chefen for Flådestation Korsør, kommandør, Per Hesselberg.

Korsør har en lang tradition for flådeaktiviteter, som går helt tilbage til Napoleonskrigen og aktiviteter under 2. verdenskrig, til det efterfølgende Storebælt Marinedistrikt og etableringen af flådestationen i 1960. I dag er flådestationen i Korsør arbejdsplads for mellem 900 og 950 mennesker.

En arbejdsplads, der har brug for synlighed og for at være en del af lokalområdet. Og derfor er både kultur-dagene og folkemødet vigtige for flådestationen, mener chefen for Flådestation Korsør, Per Hesselberg.

“Kulturdagene hører med til byens liv i Korsør, som vi i høj grad er en del af, selvom de fleste af vores aktiviteter gemmer sig bag et hegn. Vores åbent hus til kulturdagene er en måde at vise omverden, hvad der foregår i søværnet. Vi skylder civilsamfundet, at de kan få et indblik i, hvad der foregår på en flådestation, men vi holder også åbent hus for at kunne blive ved med at rekruttere medarbejdere. Det kræver synlighed og åbenhed.”

Netop rekruttering er ligesom i mange andre brancher også en udfordring for søværnet og flådestationen. En del af udfordringen skyldes den generelle

udvikling med, at flere og flere unge i en årrække har valgt erhvervsuddannelser fra og gymnasiet til.

“Ja, på den måde adskiller vi os ikke fra andre

brancher, som har brug for dygtige faglærte. På flådestationen er vi godkendt til 10 elevpladser, hvor du kan uddanne dig som elektromekaniker og automatiktekniker, og så vil vi også gerne have marinesoldater, der har et håndværk med i bagagen. Alle vores elevpladser er besat, men vi gør også en god indsats for det,” siger Per Hesselberg.

Sammen med Danske Rederier holder flådestationen for eksempel åbent hus for folkeskoler i forbindelse med folkemødet, og til sidste års maritime folkemøde i Korsør handlede debatten på flådestationen netop også om uddannelse til maritime erhverv, og hvordan man tiltrækker unge mennesker. En debat, der stadig er aktuel, mener Per Hesselberg.

“Det er afgørende, at vi har en debat om maritime





Et nationalt maritimt folkemøde er vigtigt, da debatter, netværk mv. er en måde at komme i gang med at tænke tanker og se muligheder hos politikere og i den maritime branche, siger kommandør Per Hesselberg.

arbejdspladser i Danmark. Vi er en maritim nation, den sjette største globalt målt på aktiviteter, og henter en stor del af vores BNP gennem maritime erhverv. Derfor er der et enormt potentiale i at fastholde vores maritime DNA som nation. En DNA vi i søværnet ser os som en del af.”

Men der er også andre maritime emner, det er relevant at få en debat om til et maritimt folkemøde. Det kan være en debat om den danske værftsindustri og forholdet mellem EU’s udbudsregler og muligheden for at holde maritimt knowhow på danske hænder. Udnytter vi det godt nok som nation? Det kan være

en debat om innovation inden for skibsfart med skibe, der sejler selv. Endelig er Danmark også førende inden for en række maritime områder som design af skibe, fremdrivning etc.

“Et nationalt maritimt folkemøde som det vi har etableret i Korsør, er vigtigt, da debatter, netværk mv. er en måde at komme i gang med at tænke tanker og se muligheder hos politikere og i den maritime branche. Udover de områder vi har været inde på, er folkemødet også relevant for erhverv som fiskeri, maritime fødevarer, klima, energi, kyst og naturturisme og så videre,” slutter Per Hesselberg.

Søfolk vil altid være i høj kurs

SEKS SPØRGSMÅL OM MARITIME UDDANNELSER TIL
ASSER AMDISEN, DIREKTØR FOR SKOLESKIBET GEORG STAGE



Asser Amdisen, direktør for skoleskibet Georg Stage.

Er der noget særligt ved maritime uddannelser frem for andre uddannelser?

Det mener jeg. Dels er der vores resultater. Næsten alle maritime uddannelser får folk i arbejde, og den største forskel er, at maritime uddannelser er meget praksisorienterede. Du tager udgangspunkt i en virkelighed du skal udføre på skibet, og så bygger man teorien på bagefter. Det gør, at man har en anderledes måde at se på læring end andre uddannelsesinstitutioner. Derfor er maritime uddannelser heller ikke for alle, da nogen lærer bedst ved at få teorien først.

Hvordan tiltrækker vi flere unge til de maritime uddannelser?

Først og fremmest handler det om, at vi skal gøre op med, at det med at tænke praktisk først og teoretisk bagefter ikke betyder noget. Dem, der udformer vores uddannelser, er typisk akademikere, og det betyder at uddannelse generelt er indrettet til dem, der kan bedst med det teoretiske først og det praktiske bagefter. Nogen lærer bedst med det praktiske først uden at det gør dem dummere eller mindre kvalificerede – overhovedet.

Det er også en fejl at fokusere så meget på karriereveje. I dag kan en ung ikke høre om det at blive matros uden samtidig at skulle høre om alle de måder

17 10.30 – 11.30 Flådestation

“Karrierevejen er vigtig, men slet ikke det vigtigste. Det er måske punkt 20.”

de kan ende som midaldrende mænd i lyseblå skjorter, der sidder på et kontor og drikker kaffe. Vi skal hellere fokusere på at fortælle dem, hvor fedt det er at sejle. Hvis vi skal rekruttere flere til maritime erhverv, skal vi jo selv begynde at tro på, at det er nogle fede jobs vi uddanner til, og at det at sejle som matros er et godt liv.

Hvordan synliggør vi det maritime erhverv som en karrierevej?

Karrierevejen er vigtig, men slet ikke det vigtigste. Det er måske punkt 20. De unge mennesker vi snakker om, tænker ikke på, hvor deres karriere slutter, men har fokus på, hvad de kan arbejde som her og nu, og hvad skal der til for at de kan komme til det. Historien om, at man kan ende som kaptajn er mest til at berolige mor og far, der er bekymrede over, at deres barn ikke vil være læge eller advokat. Der skal fokus på, hvad de unge skal nu, i stedet for hvad de måske skal om 40 år.

En anden udfordring er den konkrete synlighed. Da jeg var barn, kunne man løbe rundt på kajen og snakke med søfolk – i dag er der hegn over det hele. Samtidig er den del af skibsfarten man taler om så store, at de næsten ikke kan komme til Danmark. Derfor er vi nødt til at bruge de muligheder vi har for at gøre det maritime tydeligere. Her er jeg

meget optaget af at få skoleskibene ud i de danske havne. Det vil også være en god idé at få unge ud at sejle tidligere. I Danmark bruger vi stort set ikke sejlene lejrskoler. Det gør man i andre lande.

Hvad vil det overhovedet sige i dag at gøre karriere indenfor maritime erhverv?

I virkeligheden skal du stille spørgsmålet anderledes. Der handler ikke mere om at gøre karriere indenfor bestemte erhverv. Den direkte vej på karrierestigen er fortid. Virkeligheden for vores unge mennesker er, at de kommer til at skifte job og uddannelser mange gange. Det vi skal gøre, er at give folk en idé om det maritime og så bevæger folk sig ind og ud af faget på forskellige måder. Det at tage en maritim uddannelse er et springbræt til rigtig mange andre erhverv.

Hvordan har kompetenceprofilen til maritime erhverv ændret sig?

Den ændrer sig hele tiden – det er meget karakteristisk for branchen. Den vigtigste maritime kompetence er at kunne arbejde i fællesskab og holde fokus på næste skridt frem for at være syv skridt fremme. Det er ikke meget anderledes end tidligere. En anden myte om kompetencer er den med, at automatiserede skibe vil



overflødigøre søfolkene. Den hører vi meget, men jeg tror det kommer til at forholde sig omvendt. Det bliver mellemlederne og funktionærerne i de blå skjorter, som arbejder med forsikring og shipping, der erstattes med computere. De ryger først. Ikke sømanden der skal gå og banke rust og andre praktiske ting på skibet. Så der er masser af muligheder i de maritime erhverv fortsat.

Hvordan vil kompetencerne til fremtidens maritime arbejdsmarked ændre sig?

Det vi skal blive ved med, er at fokusere på at de unge mennesker bliver parate til at lære nyt og give dem troen på at de kan lære noget, kan arbejde sammen og har evnerne til at begå sig i verden. Grunden til, at

vi uddanner på sejlskibe er netop, at du lærer noget gennem fællesskabet. Grunden til vores skole og uddannelse er lagt for 140 år siden, og der er stadig 99 % af vores elever, der kommer i arbejde. Samarbejde og kompetencen til at lære nye ting og se løsninger på problemer – det er det, der er brug for. Uanset om vi taler om advokater eller matroser.

Hvis vi bygger et uddannelsessystem, der lærer de unge, hvad de skal bruge i dag, så vil de altid være fem eller 10 år bagud. Det vi skal lære dem er, at de begynder en læringsproces hver gang de begynder i et nyt job.

Vi kan ikke forudse, hvad der bliver brug for om 20 år. Det eneste vi kan være sikre på – og her taler jeg som historiker – er, at det vi forudså for 20 år siden er forkert.



FAKTA OM

Verdens ældste skoleskib

Georg Stage er verdens ældste, civile skoleskib og et forbillede for mange andre skibe. Det er også verdens eneste uafhængige skoleskib, fordi det ikke tilhører en skole på land ligesom andre skoleskibe.

Sommeren 1882 sejlede skibet for første gang. Siden har det været på togt hver sommer og givet

mange unge en søfartsuddannelse. Faktisk var eleverne i begyndelsen ret unge – kun mellem 14 og 15 år.

Det første skib sejlede indtil 1934, hvor det blev besluttet at bygge et nyt skoleskib. Det nye skib blev større, bredere og mere rummeligt, og er det skib, der sejler i dag.



DEN SEJLENDE HØJSKOLE:

Foredrag om kærlighed og klima



Forstander Joachim Juel Vædele (th) med elever på den sejlede højskole.

Kristian er arkitekt og sømand og grundlægger af Center for Maritim Arkitektur, hvor han med inspiration i den nordiske skibsbygningstradition skaber moderne arkitekturløsninger med fokus på ressourcebevidsthed og bæredygtighed.

Joachim er foruden statskundskabsuddannet også bådebygger og sømand og arbejder i dag med at sætte arven efter Grundtvig i spil i nutiden, som leder af Vartov i København.

Siden 2012 har de sat hinanden stævne i en række projekter, hvor levende vekselvirkning har været omdrejningspunktet. F.eks i forbindelse med bygge-workshops, hvor arkitektstuderende har udviklet deres idéer i 1:1 i samarbejde med bådebyggere og andre maritime håndværkere. Således flyttes undervisningen ud af foredragssalen og ind i virkeligheden.

Uanset om det handler om klassiske håndværk, madlavning, bæredygtigt fiskeri, musik eller videregående uddannelser og de store valg i livet, så mener Den Sejlede Højskole, at Grundtvig fortsat har ret i, at man skal kunne gribe før man kan begribe. Netop skibsdækket er en unik platform for læring i øjenhøjde i en levende vekselvirkning mellem det (sam) arbejde og den læring, der angår hånd og ånd.

Se mere på www.densejledehoejskole.dk

Initiativtagere til Den Sejlede Højskole, Joachim Juel Vædele og Kristian Hansen deler en overbevisning om, at den maritime kultur har masser at tilbyde i dannelses- og uddannelsesøjemed og en vision om at tilbyde den viden til unge mennesker. Under foredraget vil forstanderne fra den sejlede højskole komme ind på deres forskellige motivationer for at sætte projektet i gang – og deres første sejltur med den sejlede højskole.

Foredraget kærlighed og klima handler om at ville livet og eventyret – og at ville dele det med andre. Det handler om at opleve verden og at bruge den uden at misbruge den. Kærligheden skal være et grundvilkår ombord – at vi gør det her i fælleskab – at vi har brug for alle – at vi bliver rigere af at dele. Det betyder også, at vi skal give hinanden plads og have øje for det værdifulde i, at vi er forskellige. Og det er en stor opgave, når vi er mange mennesker på et lille skib.



Lang tid før klimakamp og bæredygtighed var kendte begreber for almindelige mennesker, var begrænsningens kunst en naturlig del af sømandens hverdag. Skibet har sine naturlige begrænsninger, hvad angår plads, mad og rent drikkevand. Således kommer vi til at stifte bekendtskab med ressourcebevidsthed på egen krop undervejs. Hvis du lader vandet løbe, mens du børster tænder, er der ikke vand til de sidste osv.

Foruden alle de konkrete situationer i forbindelse med det daglige arbejde ombord, får højskolen besøg af en række gæsteundervisere der arbejder med naturbeskyttelse, økologi og klima i deres daglige virke. Deltagerne kan komme med arkitekten Arne Arcel på opdagelse i hans selvforsynende landsby-projekt på Møn, lave mad med Livia Håland, der driver et økologisk taglandbrug i København eller på snorkeltur med Marinebiologen Ulrik Boll, der underviser i hvordan du kan passe bedre på vores havmiljø. Der er omkring 10 gæsteundervisere tilknyttet togtet i år.

At klima er valgt som tema i sammenhæng med kærlighed handler om, at vi skal blive bedre til at sætte pris på vores planet. At passe bedre på den og ikke mindst give den videre til kommende generationer i så god stand som muligt. Det er et ønske om at skabe en bevægelse, der kaster nyt lys over en kendt gammel rejseform som så længe det er under sejl, må være en af de mest miljøvenlige foruden alle de øvrige kvaliteter der er i at bevæge sig med vinden over et stort blåt hav.

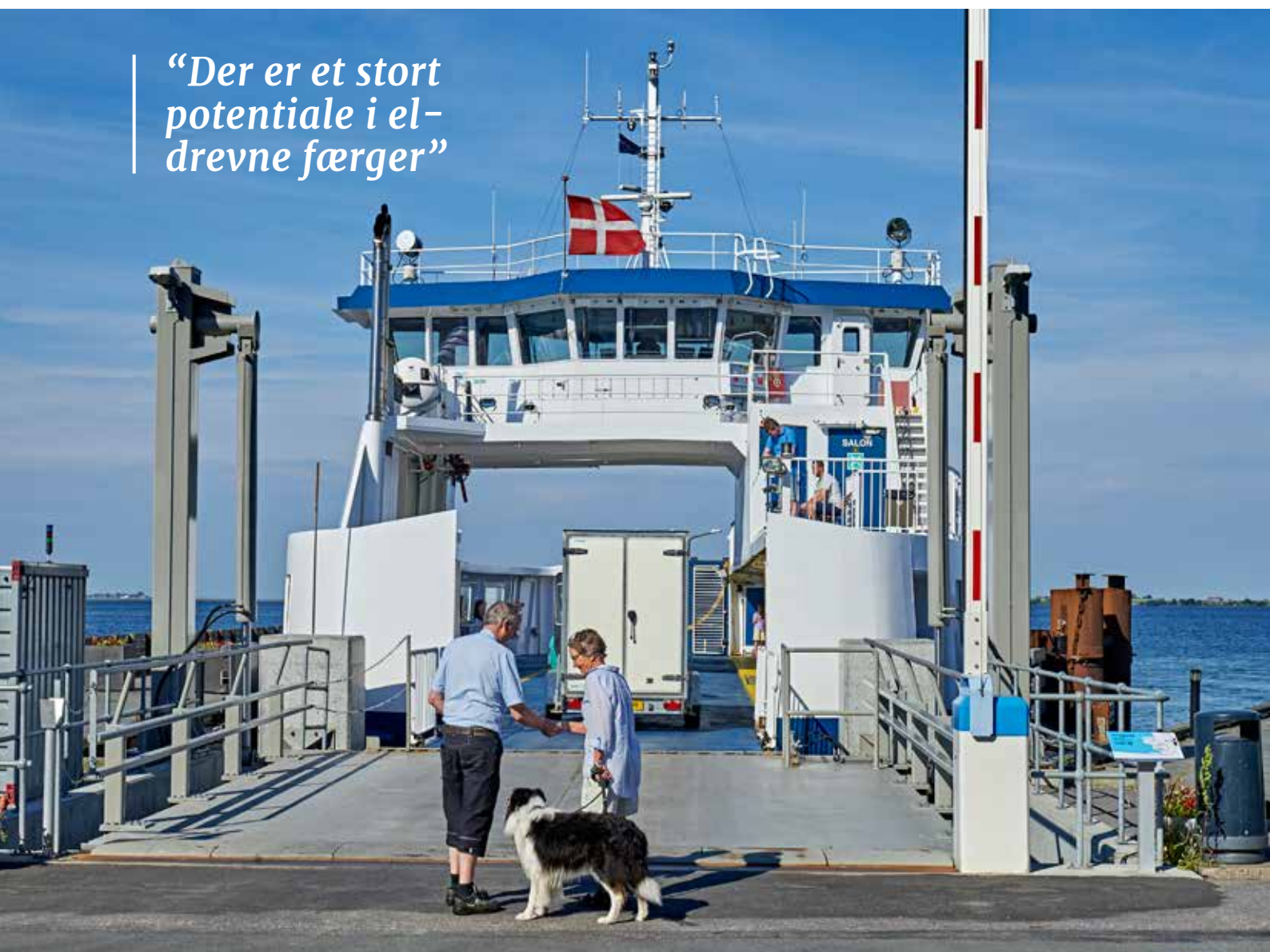
De mange dage man kan være undervejs uden at se land består af vekselvirkninger mellem praktisk arbejde (i riggen, i kabyssen, i maskinen og på dækket...) og mange timers refleksion, læsning, samtaler osv. Og netop i den vekselvirkning ligger nøglen til noget grundlæggende i den menneskelige dannelse for den sejlede højskole. Grundtvig var ophavsmanden til begrebet den levende vekselvirkning, og bl.a. derfor giver det utrolig god mening at have ham med ombord.



Det giver god mening at have Grundtvig med ombord på et skib, mener forstanderne på Den Sejlede Højskole

Færgen er livlinen til ø-livet

“Der er et stort potentiale i el-drevne færger”



Sejladsen til og fra danske småøer er en afgørende del af infrastrukturen i Danmark, hvor der i alt er mellem 25 - 30 ø-færger i drift.

15 11.00 – 12.00 Gryden

Effektiv færgefart er en afgørende forudsætning for bosætning, turisme og udvikling på vores små øer. Det skal sikres med en blanding af ny teknologi, venligheds-kurser og yderligere fokus på samarbejdet mellem ø-kommunerne.

Sejladsen til og fra de danske småøer er en vigtig del af infrastrukturen og sammenhængskraften i Danmark. En femtedel af landets kommuner har ø-færger, der betjener borgerne. Samlet er der mellem 25 og 30 ø-færger i drift. Politisk er der både forståelse og opbakning til ø-færgerne, og der bliver ydet tilskud til både drifts- og investering i færgerne. For eksempel er det politisk vedtaget et såkaldt landevejsprincip, så transport omkostningsmæssigt svarer til prisen på transport ad en landevej. Når denne plan gradvist gennemføres, vil det blive betydeligt billigere at besøge de danske øer.

Men der kan og skal gøres mere endnu, mener Jan Fritz Hansen, sekretariatsleder i færgesekretariatet, som i marts 2015 blev etableret af 18 kommuner med det til fælles, at de alle har en ø med en færge til i kommunen. Formålet med sekretariatet er at sikre en effektiv, omkostningsbevidst og driftssikker færgefart til de små øer.

“Landevejsprincippet er meget vigtigt for livet på øerne, da man ved at fjerne barriererne for at komme til og fra vores øer sikrer en mere økonomisk ligestilling mellem de mennesker, som vælger at bosætte sig på vores øer med dem som vælger at bo på fastlandet. Men der er mange andre ting vi også skal arbejde med,” siger Jan Fritz Hansen.

Fælles udvikling af færger

“Et af de områder vi også er i gang med, er at tænke i en fælles færgemodel. I dag holder en færge måske 25 år, og i stedet for, at hver kommune skal starte helt fra bunden med at skaffe en ny, er vi i gang med at udvikle en ny færgemodel i fællesskab. Håbet er at få flest mulige kommuner med i det samarbejde. Færgerne behøver

ikke at se ens ud, men hvis motoren er ens, de passer til hinandens ramper og så videre, så kan man både låne og lære af hinanden og optimere driften markant. Og i selve produktionen vil man kunne få rabat, hvis der bestilles flere på samme tid af den samme model.”

Elfærger og flere men mindre færger er nogle af de tiltag, Jan Fritz Hansen også ser i horisonten.

“Der er et stort potentiale i eldrevne færger – også i forhold til klimadagsordenen. Men det er også her en stor opgave for en enkelt kommune at kaste sig ud i at implementere ny teknologi. Mindre men flere færger vil også gøre færgefarten mere fleksibel. Udenfor turist-sæsonen er der måske kun behov for en mindre færge, mens der i sæsonen så skal sejle nogle flere færger og med flere afgang. Også her vil det være en fordel at samarbejde med andre kommuner.”

Ny færgeoperatøruddannelse

En anden kommende udfordring for ø-færgerne er rekruttering. Der mangler ikke medarbejdere lige nu, men det kommer der ifølge Jan Fritz Hansen til de kommende år. Derfor er færgesekretariatet ved at udvikle en ny færgenavigatøruddannelse i samarbejde med Marstal Navigationsskole.

Med den nye uddannelse er det målet, at færgere-derierne skal kunne rekruttere folk helt uden maritimt baggrund til en kort navigatøruddannelse, der er skræddersyet til færgesejlad. Det betyder, at de personer, der bliver rekrutteret til uddannelsen, som udgangspunkt har som mål og ønske at blive hjemme og sejle lokalt. Færgere-derierne kan altså 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.

Kursus i venlighed

“Vi har mange ansatte på ø-færgerne, der er både tæt på og over pensionsalderen, og samtidig kommer der færre medarbejdere fra for eksempel fiskeriet og handelsflåden end tidligere. Med den

nye uddannelse løser vi derfor både færgerederiernes behov for arbejdskraft, men vi skaber også mulighed for nye jobs på øerne, og at de ansatte på færgerne i højere grad har jobbet som førsteprioritet,” siger Jan Fritz Hansen.

Det sidste er ikke helt uvæsentligt i et turisme- og tilflytterperspektiv, da personalet på færgerne typisk er de første man møder, når man besøger øen.

Det er også derfor man arbejder med for eksempel venlighedskurser, hvor besætningerne lærer, hvordan man undgår eventuelt konfliktoptrapning i forhold til turister, og en bevidsthed om den rolle man som personale har som ambassadører for øen.

Ønsker til politikerne

Et stort ønske fra færgesekretariat til politikerne er at trykke landevejsprincippet helt i bund. Der mangler måske 50 mio. om året, før det kan lade sig gøre, men det vil betyde en kæmpe forskel for livet på øerne, mener Jan Fritz

Hansen. “Hvis prisen sættes yderligere ned for færgebilletterne, kan det fx betyde, at man på en lille ø kan holde en café åbent i 5 måneder frem for kun 3, at sommerhusejerne vil forlænge sæsonen, venner og familie til de fastboende vil komme mere på besøg og så videre.”

En anden udfordring er investeringsbehov til en lang række færger, der skal skiftes de kommende år.

“Der arbejdes på at få pensionskasser til at investere, så udgiften ikke kun belaster det offentlige, men det vil kræve nogle garantier, som politikerne skal stille. Derudover arbejdes der på en generel regelsanering, så små ø-færger ikke behøver at være underlagt omfattende regelsæt for international skibsfart.”

Så opgaver er der nok af i ø-kommunernes færge-sekretariat, som glæder sig over at have tilflyttertallene med sig, da alle øer med under 25 minutters sejlads melder om stigende bosætning. På øvrige øer falder befolkningstallet, men samlet går det i plus.



**Vi gør Det Blå Danmark
dygtigere!**



I samarbejde med Færge sekretariatet præsenterer Marstal Navigationssskole

ny uddannelse til færgenavigatør

**ADGANGS-
KRAV**

Min. 2 i snit i dansk og matematik i Folkeskolens afgangsprøve.
Uddannelsesaftale med et indenrigsfærgeselskab.

INDHOLD

Obligatorisk grundforløb af 5 ugers varighed.
Praktiktiden er indeholdt i uddannelsen med et samlet forløb på 90 dage.
Obligatorisk uddannelsesforløb af 20 ugers varighed
Fokus på nautik, sikkerhed og operation.

**INFORMATION
OG VIDEN**

For mere information om vores uddannelser se www.marnav.dk.
Følg os, vores aktiviteter og studerende på facebook.
Ring til Bente for info om kurser og efteruddannelse 6253 1075.
Læs om Færge sekretariatet på www.faergesekr.dk.

Danske Maritime 100 år i den maritime industrijs tjeneste

Danske Maritime er brancheorganisation for den samlede danske maritime land-baserede industri, der designer, bygger, udstyrer, vedligeholder, servicerer og genbruger skibe og maritime konstruktioner. Danske Maritime arbejder for at sikre medlemmerne de bedst mulige erhvervsvilkår i Danmark, i Europa og globalt – og det har vi gjort i 100 år.

Den landbaserede maritime industri skaber beskæftigelse til næsten 40.000 mennesker over hele Danmark. Det gør den til det største delerhverv i Det Blå Danmark målt på antal medarbejdere. Danmark er den 7. største maritime industri i verden målt på produktionsværdi for eksport. Danske maritime virksomheder er verdensførende inden for en lang række grønne maritime teknologier og leverer løsninger til hele verdensflåden.



Den moderne og fleksible erhvervshavn med fokus på dine behov indenfor skibsfragt. Vi er din lokale havn i Slagelse Kommune.

KORSØR HAVN

55°20.1'N-011°08.2'E



4. ETAPE AF
POST DANMARK RUNDT
STARTER KL. 13.00 PÅ
FLÅDESTATIONEN

I samarbejde med Det Blå Danmark og Slagelse kommune indbyder Flådestationen Korsør til åbent hus

Lørdag d. 24. august 10.00 - 16.00
Sylowsvej 8, Korsør

Læs mere på www2.forsvaret.dk



SØVÆRNET

Debat- oversigt

15 11.00 – 12.00 Gryden

Bæredygtige investeringer i kyst- og naturturisme

Udnytter vi potentialet for kyst- og naturturisme optimalt i Danmark eller går vi glip af både arbejdspladser og omsætning, fordi vi hænger fast i utidsvarende regler og berøringsangst? En debat om balancen mellem erhverv og natur, og hvordan vi skaber økonomiske betingelser for en bæredygtig vækst og udvikling.

10 14.00 – 15.00 Værtet

Kampen om havnen:

Bolig eller erhverv? Caffeer eller containere?

Hvordan bruger og udvikler vi vores havne bedst muligt i fremtiden? Har vi råd til at lade havnen blive brugt til industri, når de kan udvikles til attraktive boligområder og på den måde skaffe penge til en kommune? Eller kan vi ikke undvære de blå erhverv i byerne? En debat om den rigtige balance mellem bolig og erhverv på vores havne.

11 Kl. 10.00 – 11.30 Værftet

Åbning af folkemøde med søsætning af kanonjollen

Officiel åbning af Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde og herefter søsætning af kanonjollen Corsør fra beddingen tæt ved værftet. Taler af borgmester i Slagelse Kommune, John Dyrby Paulsen, Flådens kommandør Per Hesselberg med flere. Fra jollen aflyres den 2 tons tunge kanon, og herefter er der musik og sang, afsøring af maleri og flere talere. I dagens anledning er der en faddøl/vand til de første 500 fra ca. kl. 11.00

25 12.00 – 12.45 Flådestationen

Foredrag: Kærlighed og klima

Foredraget Kærlighed og klima handler om at bruge sejskibe som rejseform og skibsdækket som platform for læring og fællesskab. Om bord er der brug for alles kompetencer og alles indsats. På Den Sejlende Højskole er havet et vilkår, skibet den ramme, der indkredser dagligdagen – og horisonten det mål langs hvilken der gemmer sig nye oplevelser og eventyr. Vi vil opleve verden og bruge den uden at misbruge den. Joachim Juel Vædele og Kristian Hansen fortæller om erfaringerne med at bruge sejskibet, sørejsen og den maritime kultur til dannelse og uddannelse

25 14.00 – 15.00 Flådestationen

Maritime startups i søløvernes hule

Hvad er opskriften på den perfekte maritime forretningsidé? Og hvad er det særlige ved at være maritim iværksætter? I samarbejde med Fyns Maritime Klynge, deres professionsnolle advisory board for maritime startups og en nystartet maritim succesvirksomhed går vi helt tæt på opskriften for en god maritim forretningsidé. Har du en idé i skrivebords-skuffen, så tag den med og få en snak med medlemmerne fra det maritime advisory board.

17 10.30 – 12.00 Flådestation

Uddannelse og rekruttering til maritime erhverv

Hvordan tiltrækkes flere unge til de maritime uddannelser, hvordan synliggøres fx et arbejdsliv til søs – og hvad vil det sige i dag at gøre karriere indenfor maritime erhverv. Bliver det ved med at være muligt at tiltrække mennesker til maritime erhverv, og udvikle maritime kompetencer, der adresserer fremtidens behov? En samtale mellem panel og publikum om, hvad skal der til fremadrettet på uddannelsesområdet for at vi kan fastholde Danmark som globalt maritimt kraftcenter?

15 12.00 – 13.00 Gryden

Rens verdenshavene for plastik

– hvor svært kan det være

Der findes i dag over 150 millioner tons plastik i verdenshavene, og i en ikke fjern fremtid spås vægten af plastik at overstige vægten af det samlede antal fisk. Den massive forurening påvirker miljøet, men giver også et økonomisk tab, da plastik i havet er en ressource, der går til spilde, går ud over fiskeri og påvirker turismen. En debat om, hvordan vi renser havet for plastik – og hvor svært det egentlig kan være.

25 15.00 – 16.00 Flådestation

Maritim teknologi – er grænsen nået?

Selvsejlende skibe ude af kurs og robotter, der ikke kan konkurrere med menneskelig arbejdskraft, når skibe skal losses og lastes. Der kan opstilles mange scenarier om ny teknologi. En debat om mulighederne i ny teknologi indenfor skibsfart, og om vi er klar til at implementere ny teknologi i de maritime erhverv.

Se flere detaljer om de enkelte debatter og det fulde program for alle aktiviteter på [folkemødet på mkof.dk](http://mkof.dk)

FIND VEJ PÅ

Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde

- 
- 1 P-plads
 - 2 P-plads
 - 3 Fiskehuset ved Broen
 - 4 Stejlepladsen
 - 5 Åbent hus i Minibyen
 - 6 Åbent hus i Roklubben
 - 7 Det Gamle Rådhus
 - 8 Opvisning ved Slagelse brand og redning
 - 9 Pålidelighedssejlad
 - 10 FGU – Værftet
 - 11 Kanonjolle, søsætning
 - 12 Søfartsstyrelsen
 - 13 Johanne sejltur
 - 14 Maritim Kultur
 - 15 Maritim Bæredygtighed
 - 16 PostNord Rundt, Start
 - 17 Maritim job- og uddannelsesdag
 - 18 Den Maritime Allé
 - 19 Musik på Caroline S
 - 20 Den Maritime By
 - 21 Overfart
 - 22 Overfart
 - 23 Vandcykler
 - 24 Vandcykler
 - 25 Åbent hus, Flådestationen



Gammel Banegårdsplads

Magleøgade

Egøgade

Region Sjælland

Slagelse Kommune

Amerikalejevej

Tårnborgervej

Lilleobakken

Lilleøvej

Kulgårdsvej

Batterivej

Slottensgade

Havnegade

Havnearkaderne

Caspar Brands Plads

Solens Plads

Nygade

Baggeres skolen

Jens Baggeres Gade

Gasværksvej

Teilmanns Alle

Netto

Nygade

Nygade

Grevsensgade

Algade

Fladskan

Parkvej

Dyrhaugesvej

150
265

150
265

150
265

150
265

150
265

1 P

1 P

23

22

24

10

11

15

14

13

19

9

4

16

12

8

21

3

7

17

25

18

+

P

P

P

P

P

P

nsvej

vej



Program 2019

Maritime Kulturdage i Korsør

TIRSDAG DEN 20. AUGUST – SØNDAG DEN 25. AUGUST

Tirsdag den 20. august

- Kl. 18.30 Koncert i Gryden. Maritim Kultur
Kl. 19.00 Rundvisning på det gamle rådhus (Caspar Brandts pl. 6) ved Flemming Erichsen max. 25 personer. Maritim By

Onsdag den 21. august

- Kl. 09.30 Børnekarneval samling ved det gamle rådhus. Maritim By
Kl. 10.00 Børnekarneval afgang fra det gamle rådhus
Kl. 10.30 Børneunderholdning i Gryden. Maritim Kultur
Kl. 18.30 Gåtur med Kurt Rehder Maritim Kultur
Kl. 18.30 Onsdagssejlad med start fra værfet. Maritim Kultur
Kl. 19.00 Foredrag Med Kaare Johannessen. Maritim Kultur
Kl. 19.30 Rundvisning på det gamle rådhus ved Flemming Erichsen max. 25 personer. Maritim By

Torsdag den 22. august

- Kl. 13.00 Sildebord. Maritim Kultur
Kl. 15.00 Tip et hit med Klaus og Karin. Maritim Kultur
Kl. 18.30 Cykeltur med Kurt Rehder Maritim Kultur
Kl. 19.00 Bankospil i Magasinbygningen i samarbejde med Cityforeningen. Maritim Kultur

Fredag den 23. august

- Kl. 10.00 Børneunderholdning. Maritim Kultur
Kl. 17.00 Johanne sejler. Maritim Kultur
Kl. 18.00 Helstegt pattegris
Kl. 19.00 City evening. Maritim By
Kl. 19.00 Musik: Marineforenings Kor. Maritim Kultur
Kl. 20.30 Underholdning. Maritim Kultur
Kl. 22.00 Fyrværkeri. Maritim Kultur

Lørdag den 24. august

- Kl. 09.00 Tilmelding til sejlad
Kl. 09.30 Skippermøde til sejlad
Kl. 09.55 Borgmesteren byder velkommen til Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde
Kl. 10.00 Koen brøler og salutskud afgives.
Kl. 10.00 – 17.00 Petanque på fæstningen med Familie- og Firmaidræt Korsør
Kl. 10.00 Maritime allé, pladsen, skibe og flådestationen åben
Kl. 10.00 – 17.00 Flyboard i havnen.
Kl. 10.00 – 16.00 Kabeldepotet maler med børnene – arbejdende kunstnerne.
Kl. 10.00 – 16.00 Åbent hus i Roklubben og Minibyen.
Kl. 10.00 Johanne sejler.
Kl. 10.05 Stabelafløbning af Kanonjolle.
Kl. 10.30 Sejlad
Kl. 10.30 Indskrivning og underholdning
Kl. 11.00 Opvisning ved Slagelse brand og redning
Kl. 11.30 Sea-Safe præsenterer sikkerhedsudstyr til brug i erhvervs- og lystbådehavne samt i boligområder i vandkanten.
Kl. 13.00 Musik på Caroline S
Kl. 13.20 Post Danmark start
Kl. 14.00 Sliske bådrace ved Søfartsstyrelsen
Kl. 14.00 Johanne sejler
Kl. 14.00 Opvisning ved Slagelse brand og redning
Kl. 15.00 – 16.00 Timm Vladimirs Køkken
Kl. 16.00 Musik på Caroline S
Kl. 17.00 Pladsen lukker

Søndag den 25. august

- Kl. 10.00 Gudstjeneste ved kajen
Kl. 13.00 Rundvisning på fæstningen

Se mere på mkof.dk

Bæredygtige investeringer i kyst- og naturturisme

Dorthe Winther, formand for sammenslutningen af Danske Småøer og Poul Højlund, partner og ejer af firmaet NORRØN deltager i debatten om bæredygtige investeringer i kyst- og naturturisme. Vi har bedt dem om et bud på de største udfordringer i forhold til at udvikle kyst- og naturturisme og deres største ønske i den forbindelse.



De Hvide Dronninger omkring Faxe Ladeplads er udviklet i samarbejde med NORRØN. Det er udover kystbeskyttelses anlæg også rekreativt område, promenade mm. Projekter er forankret i lokal kultur og historie.

SAMMENSLUTNINGEN AF DANSKE SMÅØER

Dorthe Winther er formand for Sammenslutningen af Danske Småøer. Hun fremhæver strandbeskyttelseslinjen som et eksempel på en utidssvarende regel, som gør det svært at udvikle kyst- og naturturisme.

“På nogle øer er det virkelig en udfordring, at vi har strandbeskyttelseslinjen, som betyder, at du ikke må bygge noget 300 meter fra kysten. På de mindste øer er der ikke alverden tilbage, når de 300 meter er trukket fra hele vejen rundt,” siger Dorthe Winther.

På flere øer vil det være muligt at udvikle projekter i samarbejde med kommunen uden at det går ud over naturen, men selv om det er muligt at få dispensation på småøerne, når forholdene ellers tillader det, kan dialogen med Kystdirektoratet ofte være lidt svær. Men det er ikke det værste.

“Hvis du fx tager Venø, som er en lang tynd ø, så er det ifølge de nuværende regler faktisk ikke muligt at lave ret meget udvikling uden dispensation. Men en anden ting, som virkelig sætter en dæmper på udviklingen af projekter, er ventetiden. Der kan nemt gå 6 – 9 måneder og nogle gange et år, før du får svar tilbage om tilladelse til at etablere en restaurant eller en udbygning. De fleste projekter og projektmennesker kan ikke holde til at vente så længe i uvished.”

Dorthe Winther understreger, at der ikke skal være tvivl om, at man på småøerne vil gøre alt for at passe på vores kyster og natur.

“Kyst og natur er øernes kendetegn og den primære årsag til, at der kommer turister til øen, og netop derfor er de projekter, man forsøger at få gennemført udarbejdet, så de ikke skader naturen. Det kan for eksempel være aktiviteter på havet som muligheden for at prøve en havkajak.”

Dorthe Winters største ønske til udvikling af kyst- og naturturisme er en udvidelse af det såkaldte landevejsprincip, så de blå og grå landeveje sidestilles prismæssigt ved at færgepriserne sænkes.

“Hvis landevejsprincippet kan komme til at gælde hele året, vil det for alvor kunne gøre en forskel for udviklingen på øerne. Det vil betyde, at vi kan tiltrække turister hele året, som vil skabe et potentiale for en mere bæredygtig turisme, som på sigt også kan føre til bosætning. Derudover vil landevejsprincippet også betyde, at det vil blive billigere for familie og venner til øboerne at komme på besøg. Vi skal så et frø hos potentielle bosættere. Vi kalder det: turist for en dag, en uge – et liv.”



ARKITEKTFIRMAET NORRØN

Poul Høilund er partner og ejer af arkitektfirmaet Norrøn, som er specialiseret i bæredygtige projekter, der passer ind i naturen. Det han ser som den helt store udfordring er at opretholde den unikke frie adgang til vores kyster samtidig med, at den nødvendige sikring og udbedring foretages.

“Kysterne er vores største naturværdi og samtidig allemandseje. Det er en helt unik ting, vi altid bestræber os på at værne om i vores arbejde, så vi kan skabe mere af den kvalitet, der er forbundet med at tage ud til kysterne,” siger Poul Høilund.

NORRØN har specialiseret sig i løsninger, hvor man ikke skal udfordre f.eks. strandbeskyttelseslinjen, da man i stedet tager afsæt i de steder, hvor kysten alligevel skal udbedres eller klimasikres. Et eksempel på det er Faxe Kommune, der i 2014 stod overfor et større anlægsarbejde med kystbeskyttelse omkring Faxe Ladeplads.

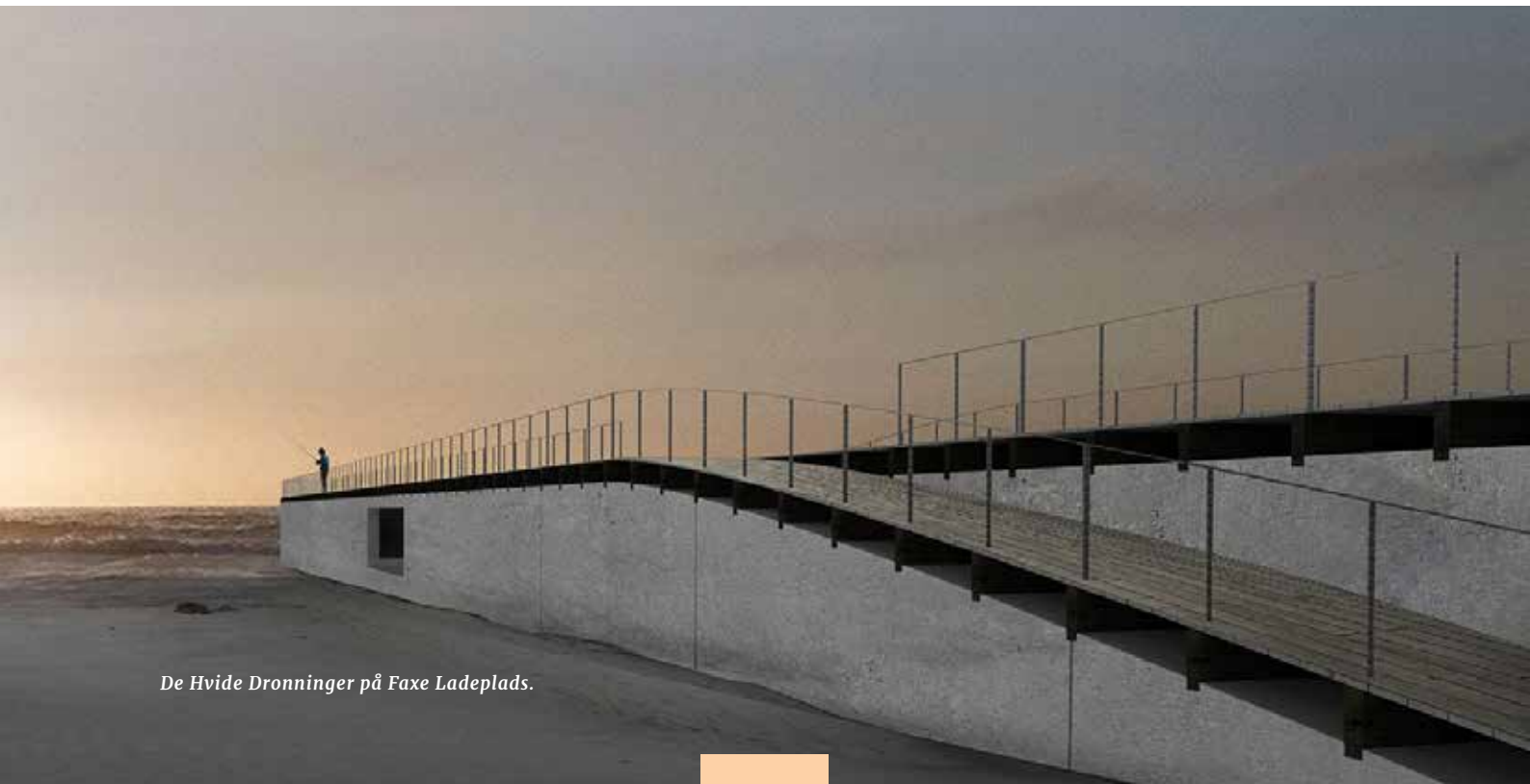
“Kommunens formål var at beskytte mennesker og ejendom mod oversvømmelser samt nedbrydning fra havet. Det vi hjalp dem med, var at løse den opgave, men på en måde, hvor du samtidig skabte et nyt rekreativt område, der genskaber Faxe Ladeplads som badeby for både kommunens egne borgere og udefrakommende turister.”

Projektet – De Hvide Dronninger – indeholder udover kystbeskyttelses anlæg også svømmebane, sauna, omklædning, udspring, sejlkлуб, udendørs fitness, kajakhotel, promenade mm. Og dertil kommer en tredje dimension, som handler om forankring i lokal kultur og historie.

“Projektet griber fat i to stærke fortællinger for området. Kalken i undergrunden og den rige skibsbyggerhistorie med især dronningeskonnerter. Det er fortællinger, som de lokale kan genkende sig selv i, men som andre også vil rejse efter. Med dem som afsæt skabte vi De Hvide Dronninger.”

Pointen med at tage udgangspunkt i den lokale historie er at sikre projektet en identitet, der passer til området og som altid vil være unik. Det gør, at man som kommune kan brande sig på projektet, og at de lokale føler mere ejerskab og derfor i højere grad også vil bruge faciliteterne.

Poul Høilunds største ønske til udviklingen af kyst- og naturturismen er, at man i højere grad vil se potentialet i projekter, hvor man tænker på tværs af naturstyrelse, kommuner, private jordbesiddere. etc., da det er en vej til at skabe unikke steder, som understøtter den vigtige allemandseje.



De Hvide Dronninger på Faxe Ladeplads.

DFDS er klar til både grøn omstilling og digitalisering

Den maritime teknologi har historisk udviklet sig relativt roligt, men til det næste spring – drevet af grøn omstilling og digitalisering – er der væsentligt kortere tid til at omstille sig. Det vurderer DFDS' Head of Innovation and Technology, Jakob Steffensen, som bruger åbne netværk og utraditionelle samarbejder.





Head of Innovation and Technology, DFDS, Jakob Steffensen.

25 15.00 – 16.00 Flådestation

Historisk har maritime erhverv oplevet teknologispring, der fuldstændig har revolutioneret erhvervet. Mens skiftet fra vind til damp og senere damp til olie er sket relativt stille og roligt, står vi i dag ved tærsklen til et spring drevet af grøn omstilling og digitalisering, hvor der er væsentligt kortere tid til at omstille sig. Det mener Jakob Steffensen, Head of Innovation and Technology i DFDS A/S.

“De seneste mange år er de største teknologiske udfordringer blevet drevet af samfundets krav til industrien om at reducere vores miljøpåvirkning. Tankskibe skal have dobbeltskrog for at minimere risikoen for olieudslip, stort set hele DFDS’ flåde er blevet opgraderet med kæmpe anlæg, der vasker svovlen ud af skibenes udstødningsskiver, og for at minimere risikoen for spredning af levende organismer fra én havn til en anden, er vi ved at opgradere vores flåde med anlæg der renser skibenes ballastvand,” siger Jakob Steffensen.

At nye krav skaber teknologiske og økonomiske udfordringer, er ikke nyt for DFDS. Det er noget rederiet investerer rigtig mange penge og mandetimer i at løse, men det har altid været muligt at følge med, da kravene stilles gennem internationale love og regler.

Mangel på de rette kompetencer

“Det, der fremover vil skabe kæmpe udfordringer, er nødvendigheden af den grønne omstilling, mulighederne i digitalisering og kunstig intelligens, og den stigende hastighed ændringerne skal føres ud i livet med. Det, og det faktum, at de danske rederier typisk ikke har nok medarbejdere med de nye kompetencer, gør at det er svært at følge med,” siger Jakob Steffensen.

DFDS har de senere år arbejdet meget fokuseret på at få værdi ud af digitaliseringen og f.eks. lave systemer, der via Machine Learning og kunstig intelligens understøtter processer og hjælper medarbejdere med at træffe de rette beslutninger hurtigt og effektivt.

“De første år var det svært at tiltrække medarbejdere til at arbejde med kunstig intelligens, men det er blevet lettere efterhånden som det spreder sig i IT-kredse, at det er virkelig spændende opgaver hos DFDS. Men jo mere praktisk erfaring vi får, jo mere bliver vi også opmærksomme på det kæmpe potentiale, vi endnu ikke kan høste, og det stresser vores organisation.”

Samarbejde og åben innovation

DFDS har den samme udfordring med grøn omstilling. De er specialister inden for shipping, men har brug for adgang til ny viden for at kunne træffe de rigtige beslutninger om nye skibe etc. Løsningen er samarbejde og åben innovation.

“På den måde skaber vi et netværk af dybt kompetente medarbejdere fra universiteter, leverandører, start-up virksomheder og myndigheder, der kan hjælpe DFDS på vej. Det har vist sig som en yderst effektiv måde for os som organisation at lære på. Vores bidrag er typisk via sparring at hjælpe andre til at få deres teknologi til at virke i en maritim kontekst. Bare det at benytte vores skibe aktivt som “test platforme” er et kæmpe aktiv. Det skyldes, at det for mange leverandører og start-up virksomheder er en stor udfordring bare at få adgang til et rederi, der på en nem og gnidningsfri måde vil hjælpe dem med at få testet deres teknologi.”

Kampen om havnen:

Bolig eller erhverv? Caféer eller containere?



Udviklingschef i By og Havn, Per Schulze.

10 14.00 – 15.00 Værftet

Flere boligområder i havnene er en naturlig udvikling

Udviklingschef i By og Havn, Per Schulze, ser det som en helt naturlig udvikling, at de bynære havneområder udvikler sig i retning af flere boliger og mindre plads til erhverv. Der er tale om en transformation, som også er et svar på hvordan man kan etablere en meget omkostningstung kystnær klimasikring af byerne.

Hvis man spørger Per Schulze, er der ikke noget entydigt svar på, hvordan vi bedst bruger og udvikler vores havne i fremtiden, men tendensen er klar. I de bynære havneområder viger industrihavnen mere og mere pladsen til fordel for by og boligområder. Og det har en naturlig forklaring.

“Den forandring, der foregår i mange havne lige nu, er transformationen fra industrihavn til en rekreativ havn med boligområder. I takt med, at industrivirksomhederne flytter fra havnen, kan arealerne udnyttes på nye måder. For mig er det en naturlig udvikling, da behovet for boliger og bykvarterer vokser, samtidig med at den tunge industri flytter. Det sidste skyldes, at det ikke er tidssvarende for industrivirksomheder at holde til i fx Københavns inderhavn.”

Industrivirksomheder flytter ud

Det er altså ikke et spørgsmål om, at den ene del vokser

på bekostning af den anden del, mener Per Schulze, og som eksempel fremhæver han Papirøen i København. Den er der ikke længere brug for i industrien, da aviserne for længst har flyttet sine trykkeriopgaver ud af København, hvor der er nem adgang til transport for trykkerierne etc.

“By og Havn er et udviklingsselskab der er sat i verden for at udvikle Københavns havn og de omkringliggende havneområder. Det giver indtægter fra salg af byggegrunde, som blandt andet er med til at finansiere store infrastrukturprojekter som metrobyggeriet. Men vi bruger også en del af indtægterne på at udvikle havneområderne.”

Udvikling af det blå rum

I By og Havn er en del af byudviklingen også at udvikle det blå rum – altså at sørge for at give plads til havkajakker, vinterbadere eller måske et flydende aktivitetshus. Det er



den slags, som er med til at gøre boligerne og områderne ekstra attraktive, mener Per Schulze.

“Det er her jeg må sige, at vi er langt forbi den romantiske forestilling som nogle måske har med udsigten fra altanen til fragtskibe, der lægger til kaj og læsser frugter og krydderier af. Den slags industri findes ikke mere. Når du køber en bolig i et havneområde, køber du dig til at bo tæt ved vandet med højt til himlen og adgang til kajsteder, havnearealer og muligheder for aktiviteter i vand. Det er ikke for at være tæt på klassisk havneindustri.”

Behov for at se på adfærd

I København kommer du med en bolig i et havneområde også tæt på et pulserende byliv, da områderne er meget besøgte – det kan ind i mellem skabe nogle udfordringer f.eks. i forhold til støj for dem der bor der, siger Per Schulze.

“I Danmark har vi en lang tradition for, hvordan man opfører sig ved kyster og strande, men vi kan se, at det halter lidt med adfærd omkring havne. Mange springer i vandet, hvor de ikke må, og der opstår farlige situationer, når der festes på kajkanten. Vi ser det også som en del af vores ansvar at gøre det mere sikkert i

havneområderne. En opgave, hvor det er vigtigt at finde den rigtige balance mellem de forskellige aktører på havnen, og hjælpe hinanden til en god løsning.”

Byudvikling understøtter kystsikring

Et af de elementer, der vil komme til at fylde mere i udviklingen af vores havne, er ifølge Per Schulze klimasikring. En udfordring der grebet rigtigt an så at sige kan integreres i den fortsatte udvikling af vores byer.

“Der vil fortsat være en enorm søgning mod byerne, som fremadrettet er med til at opretholde et stort behov for boliger. Samtidig vil en række havne få brug for kystsikring som følge af klimaforandringer med stigende vandstand etc. Der er et stort potentiale i at sammentænke de to udfordringer fra begyndelsen.”

I København er By og Havn for eksempel ved at udvikle Lynetteholmen til en bæredygtig bydel for fremtidige generationer. Det projekt bygges, så det samtidig er kystsikring.

“Pointen er, at vi kan tjene penge, mens vi samtidig etablerer kystsikring, som ellers kan være en kostbar affære. Den slags projekter tror jeg vi vil komme til se flere af i fremtiden.”

**Drømmer du om et liv
til søs? Og ønsker du
at gøre karriere i
et globalt erhverv?**

Så kom med ombord!

Læs mere på www.blaapraktik.dk - en verden af muligheder

**Praktikplads-
garanti**



Danske Rederier

15 12.00 – 13.00 Gryden

Hvis plastaffaldet skal væk fra havene, skal vi gøre det til en ressource

Opskriften på at gøre Danmark til en front-runner-nation indenfor genanvendelse af plastik er lige så enkel som potentialet for et nyt erhvervseventyr er enormt. Det handler om politisk vilje.

Af CEO i Plastix A/S, Hans Axel Kristensen

Plast er et vidundermateriale: Det er overalt i vores hjem, forlænger fødevarers holdbarhed, og vores yndlingsgadgets ville ikke fungere uden plast. Derfor har verden aldrig produceret så meget plast som i disse år. Intet tyder på, at behovet for plast falder. Tværtimod – vi får brug for større mængder fremover.

Men plast har også en skyggeside, som bliver mere åbenlys dag for dag. Vi kan ikke fortsat leve med de negative følgevirkninger, plast skaber med stigende mængder plastaffald i nærmiljøet, på fremmede strande, i bugen på dyr eller som gigantiske flydende øer i verdenshavene.

Der må gøres noget for at redde kloden. Det ved enhver, og derfor ser man hyppigt politiske initiativer, der forbyder f.eks. engangssugerør og tynde plastposer ligesom mange private plast-indsamlingsinitiativer søger at mindske problemet. Initiativerne er velmenende, værdifulde og værdsatte. Men de er også utilstrækkelige, for plastaffaldsbunkerne vokser hurtigere, end de forsvinder.

Stop for eksport af plastaffald

Vesten har hidtil anvendt “ude af øje, ude af sind”-princippet. Vi har eksporteret plastaffaldet til den 3. verden, men nu har Kina og andre lande nægtet at modtage vores

plastaffald. I juli sendte Indonesien således 49 containere plastaffald retur til Vesten med beskeden: “It is also your problem”.

Det er uetisk at Vesten bare har sendt problemet videre. Men den mulighed er slut nu, og fremover skal vi for alvor til at håndtere de voksende bjerge af plastaffald, når vi ikke længere bare kan sende det til Ghanas strande, Kinas lossepladser eller dumpe det i havene.

Herhjemme bryster vi os ofte af vores evne til at indsamle og sortere affald i miljøets tjeneste. Ikke desto mindre indsamler vi blot 34 % af al vores plastaffald. Resten brænder vi af. Er det grøn verdensklasse? Er det tal, der fjerner de stigende miljø- og klimaudfordringer? Nej! Dertil kommer, at hovedparten af det dansk indsamlede plastaffald læsses på diesellastbiler og fragtes sydpå. Kan vi ikke indsamle mere, sortere det bedre og i stedet omdanne det herhjemme? Jo!



CEO i Plastix A/S Hans Axel Kristensen.

Plasten i verdenshavene

Ca. 20% af verdens plastaffald er såkaldt *ocean based plast*. Det er trawl, reb og fiskegrej lavet hovedsageligt af plast. Plastix er en seks år gammel moderne recycling-virksomhed. Vi har et topmoderne fabriksanlæg på den jyske vestkyst. Vi er specialister i *ocean based plast* og sikrer at plastaffald fra verdenshavene renses, omdannes til "pellets" og kan genanvendes i nye produkter.

Vi samarbejder bl.a. med WWF og Plastic Change, og vi sonder mellem sort konventionel plast og grøn plast. Skal man fremstille et kilo sort plast, skal man foruden en masse vand, store mængder energi, diverse kemikalier bruge 2 liter råolie.



Den gode nyhed er, at vi kan erstatte sort plast med grøn plast. Teknologien og know-how'en er nu til stede. Hos Plastix har vi ekspertisen og udstyret til at forarbejde plast fra fibre fra den maritime industri og landbrugsindustrien. Derfor henvender flere og flere virksomheder sig til os: de søger bæredygtige alternativer til konventionel plast. Derfor har vi travlt, og derfor får vi endnu mere travlt fremover: for grøn plast kommer i massiv vækst de kommende år.

Større indsamling og større lokal genanvendelse

Skal vi for alvor komme bjergene og de flydende plastaffaldsøer til livs, og skal Danmark gøres til en

front-runner-nation, skal der fra politisk side prioriteres et kommunalt indsamlingssystem, en ensartet mærkningsordning, mindstestandarder, og grøn plast skal gøres til et erklæret indsatsområde.

Der er en stærk klimabevidsthed blandt vælgerne, og krydsene til både årets EP- og FT-valg var grønne. Det viser en stor vilje til klimaforbedrende forandringer. Den grønne plastbølge er altså begyndt at rulle, og Danmark kan skubbe effektivt på udviklingen, hvis vi fremover fokuserer mere på anvendelse og knap så meget på indsamling. For så er plastaffald ikke mere et problem, – så er plastaffald en ressource.

OPSKRIFTEN PÅ AT GØRE DANMARK TIL EN FRONT-RUNNER-NATION INDENFOR GENANVENDELSE AF PLASTIC:

Et bedre kommunalt indsamlingssystem

- Alternativet til at afbrænde plastaffaldet eller eksportere den via lastbiler forudsætter et bedre kommunalt indsamlingssystem. Den danske regering bør arbejde for en langt højere genanvendelsesprocent. Med en investering i to state-of-the-art sorteringsanlæg i størrelsesordenen 2 x 300 mio. kr. vil dette kunne realiseres. Det er småpenge.

Ensartet mærkningsordning

- Der er ingen klar og ensartet mærkningsordning, der hjælper forbrugerne med at træffe ansvarlige valg. Regeringen bør indføre en mærkningsordning – i stil med dem man f.eks. kender på fødevarerområdet – der kan hjælpe forbrugerne til at købe produkter af genanvendt plast, og som kan adskilles til genanvendelse i overensstemmelse med den cirkulære økonomi.

Indførelse af mindstestandarder

- Regeringen bør arbejde for indførelse af mindstestandarder for mængden af genanvendt plast i nye produkter. På tværs af brancher og sektorer bør der sættes minimumskrav for mængden af genanvendt plast, der indgår i produkterne. Uanset om det er sko, biler eller teknologiske produkter bør det være regeringens ambition at fastsætte et højt niveau på dette felt.

Grøn Plast gøres til et erklæret indsatsområde

- Den danske vindmøllesektor er betydningsfuld, men var aldrig kommet op på sit nuværende leje uden visionære politikeres indsats. Jeg opfordrer til at regeringen gør Grøn Plast til et erklæret indsatsområde, som der investeres i fra statslig side. Går staten forrest vil det accelerere de private investeringer, og fremme uddannelse, forskning og udvikling i dansk plasthåndtering.

MARITIMT IVÆRKSÆTTERI:

Fynsk drone skal måle Europas havne

DanaDynamics er en nystartet virksomhed, der har brugt halvandet år på at udvikle en drone til ubemandede søopmålinger. Efter et målrettet forløb i en maritim startup hub har virksomheden i dag otte ansatte, en færdig drone og er klar til at indtage markedet – også udenfor danske grænser



Stifterne af DanaDynamics, Lasse Skriver Møller og Martin Stockholm (th) til præsentationen af dronen.

FAKTA OM MARITIM STARTUP HUB

- En plads i hubben giver adgang til et struktureret acceleratorforløb med milepæle undervejs
- Desuden fri adgang til at bruge professionelt udstyr, værktøj, maskiner og 3D printere til udvikling og test af prototyper på Svendborg Erhvervsskole, SIMAC og en række erfarne virksomheder
- Forløbet indebærer sparring med professionelle erfarne forretningsudviklere, kontakt til investorer og adgang til test-, udviklings-, værksteds- og kontorfaciliteter
- En plads i hubben er gratis og hubben kræver ikke ejerandele
- Fyns Maritime Klynge leder og driver hubben
- Maritim Startup Hub er finansieret gennem Syddansk Vækstforum og EU Socialfondsprojektet ShareFifty5

Flere danske havne har allerede tilkendegivet at de vil benytte dronen til opmåling af bundforholdene, og på sigt er det planen, at dronen skal indtage havne i hele Europa, så de to grundlæggere af DanaDynamic, Lasse Skriver Møller og Martin Stockholm, har alt mulig grund til at være stolte. Og idéen er da også både enkel og rigtig smart.

“Bundforholdene i en havn ændrer sig hele tiden på grund af strømforhold, sedimentudvaskninger eller brugen af bowthrusterne på større skibe. Det betyder, at der løbende er brug for opmålinger, så havnene altid kan garantere skibene en tilstrækkelig vanddybde, når de anløber. Det er derfor et enormt marked, vi kigger ind i, fordi vores drone kan lave søopmålinger hurtigt og til en konkurrencedygtig pris. Og så er driften bæredygtig, fordi den sejler på el”, siger Martin Stockholm.

Stort kommercielt potentiale

De to stiftere af virksomheden fik idéen, da de var til et foredrag om autonomi til søs, og for et år siden pitched de sig selv og deres gode idé ind i den maritime startup hub i Svendborg som den første virksomhed i hubben. Advisory Boardet begrundede blandt andet optagelsen med, at de så et stort kommercielt potentiale i den nytænke teknologi.

“For os har det hele tiden handlet om at skabe noget, som der er et reelt behov for. Vi vil ud og se det leve, og



25

14.00 – 15.00 Flådestationen



Dana Dynamics drone er et eksempel på den autonome udvikling i forhold til det maritime.

det kan vi allerede nu 1½ år efter vi fik idéen”, siger Lasse Skriver Møller.

“Det skyldes i høj grad, at vi har været en del af startup-hubben, som har bidraget med et solidt fundament for udviklingen af vores virksomhed. Hubben har givet os et stort netværk at trække på, og den har været med til at sikre fundingen af vores projekt, som betyder, at vi har kunne ansætte alle de rigtige folk.”

Del dine idéer og søg hjælp

På kun et år har Lasse Skriver Møller og Martin Stockholm ansat seks medarbejdere og de forventer at ansætte yderligere tre i løbet af det næste halve år. De to iværksættere har kendt hinanden professionelt i mange år, og var begge parate til at prioritere deres nye fælles virksomhed fuldt ud, da de først havde fået idéen.

Hvis de skal give et råd til kommende iværksættere, så er det, at man ikke skal være bange for at dele sin

gode idé med andre og søge hjælp – fx i et af de mange innovationsmiljøer, der findes rundt omkring.

“Det vil være forkert at sige, at vi ikke var lykket uden hjælp fra Maritim Startup Hub, men vi har helt sikkert fået et kæmpe løft. Vi kom hurtigere afsted, og der blev åbnet nogle døre, herunder specielt til Den Danske Maritime Fond, som vi måske ikke havde fået op ved egen hjælp,” siger Martin Stockholm.

Styrket maritim autonomi i Det Blå Danmark

Fyns Maritime Klynge som leder og driver hubben arbejder bl.a. for at tiltrække autonom testaktivitet til det Sydfynske Øhav. Dette skal understøtte ambitionerne for Det Blå Danmark i Vækstplanen fra 2018 og sikre, at Fyn og Danmark får en bid af et væsentligt fremtidigt globalt vækstmarked. Ifølge en markedsanalyse fra 2018 vil det samlede globale marked for autonom skibsfart have en værdi på næsten 100 mia. kr. i 2030.

Historisk kanonjolle søsættes på folkemødet

Efter tre års byggeri på Korsør Produktionshøjskoles værft er eleverne klar med en tro kopi af en kanonjolle fra 1809. Jollen søsættes og fyrer kanonen af for første gang til Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde.

Korsør Produktionshøjskoles værft fik i 2013 den første henvendelse om muligheden for at bygge en original kanonjolle efter tegninger fra 1809. Man brugte derefter tre år på at skaffe midler til projektet, så man i vinteren 2016 kunne begynde på byggeriet. Siden da, er der brugt rigtig mange timer i værftet på at blive klar til søsætning af kanonjollen, som får navnet Corsør.

I 1807 stjal englænderne hele den danske flåde og alt grej, og Danmark stod på bar bund i forhold til at forsvare sig til søs. Inspireret af den svenske konstruktør Chapman opbyggede man derfor på få år en flåde af såkaldte kanonbåde i flere størrelser. De mindste er kanonjollerne, dernæst kanonchalupperne og endelig var der flere småskibe, som blev armeret med kanoner. I alt blev der bygget omkring 250 fartøjer til at forsvare Danmark og Norge.

Kanonbådene, som de betegnes, blev placeret strategisk fornuftigt rundt i kongeriget, klar til at kapre engelske skibe og konvojer, som sejlede gennem danske farvande for at handle i Østersøen. Perioden kaldes for "Kanonbådskrigen 1807-14". I Korsør var der med adgang til Storebælt naturligvis også udstationeret kanonbåde. En kaserne med plads til 400 mand fra kanonbådene og kystbatterierne gav liv i byen i den ellers barske tid.

Mere fredeligt bliver det på kanonjollen Corsør, når et laug af frivillige mænd og kvinder i fremtiden skal fortælle historien om Kanonbådskrigen til interesserede, som også får mulighed for at komme med ud og ro og salutere, fortæller leder af Korsør Produktionshøjskoles værft, Christian Dyrlov.

"Fremover skal kanonjollen ud at fortælle historien om den barske tid som herskede i Danmark og Norge under Kanonbådskrigen 1807-14 og ikke mindst senere tabet af Norge. Vi forstiller os, at skoleklasser kan få et historisk indblik i denne periode ved først selv at ro og siden få krudtrøg i øjnene. Den store drøm er at etablere et museum, hvor kanonjollen også kan vinteropbevares."

"Allerede nu har interessen været stor for projektet. Søfartsstyrelsen har fulgt med i hele perioden, så jollen formelt kan få sin tilladelse til demonstrationssejladser, flådestationen har fulgt med og stiller rigtige kanoner til rådighed for jollen, og alene i 2018 var der 1300 nysgerrige forbi produktionshøjskolens værft for at følge byggeriet af kanonjollen."

"Derudover har projektet budt på rigtig mange gode og udfordrende opgaver i forskellige sværhedsgrader for både lærlinge og elever på værftet," siger Christian Dyrlov.

11

Find vej til søsætningen

Kanonjollen søsættes kl. 10.00 fra beddingen tæt ved Værftet
Taler af borgmester, John Dyrby, Flådens kommandør, Per Hesselberg mfl.

Fra jollen affyres den 2 tons tunge kanon.

Musik og sang, afsløring af maleri og flere talere.



Christian Dyrlev er leder af skoleværftet, hvor elever og lærlinge har været med til at bygge kanonjollen

FAKTA OM

Kanonjollen

Kanonjollen er 15 meter lang og 3 meter bred. Funktionsvægt er ca 13 tons.

Besætningen på kanonjollerne har været skiftende fra 16 - 22 mand.

Der er 16 årepladser. Årene er 5,60 meter.

Kanonjollen har tre master og får et sejlareal på ca 55 kvadratmeter.



SØFARTSSTYRELSEN



SØFARTSSTYRELSEN PÅ PLADS I KORSØR TIL FOLKEMØDET

Søfartsstyrelsen er på alle måder kommet til Korsør. Vi er både på plads på kajen i Korsør Havn under det Maritime Kultur- og Folkemøde 24. august 2019, og desuden bliver vi fuldtallige i vores nye dagligdag i Korsør fra 1. oktober 2019. Kom og hils på os og hør mere om, hvad vi laver.

Søfartsstyrelsen er en del af Erhvervsministeriet. Vi er cirka 300 medarbejdere fordelt på flere lokationer. Fra 1. oktober 2019 sidder der cirka 200 medarbejdere på hovedkontoret i Korsør (Caspar Brands Plads, Fjordvænget og Batterivej). Vores øvrige medarbejdere er fordelt i resten af landet samt på vores inspektionsskib.

Hvad arbejder Søfartsstyrelsen med?

'Søfartsstyrelsen arbejder for sikkerhed og vækst i Det Blå Danmark. Vi sørger for et højt niveau af sikkerhed på skibe og i danske farvande, samtidig med at vi arbejder for gode rammevilkår for Det Blå Danmark, så endnu flere kan få job i branchen', fortæller chefen for presse og kommunikation i Søfartsstyrelsen, Peter Krog-Meyer.

Oplev sniffer-dronen!

'Den maritime verden dækker over mange forskellige sjove og udfordrende opgaver. Vi er fx med til at bistå Miljøstyrelsen i at sikre, at skibe ikke udleder for meget svovl. Et af redskaberne i dette arbejde er en drone, som kan følge efter skibe og "sniffe" om røggassen indeholder for meget svovl. Du kan se en lille udgave af sådan en sniffer-drone ved vores telt i Korsør', siger Peter Krog-Meyer.

Bøjer og andre søafmærkninger er et andet område, som er væsentligt for skibene på havet, og som administreres af Søfartsstyrelsen. Søafmærkninger højner sikkerheden på havet, og vi står for vedligehold og drift af afmærkninger på havet. Som en lidt abstrakt demonstration af, hvordan bøjerne hjælpe dig til at navigere, kan du tage dine børn med til Søfartsstyrelsens telt, hvor de kan prøve vores løbehjulsbane, der er markeret med bøjer.

Sejl sikkert med Søsportens Sikkerhedsråd

Søsportens Sikkerhedsråd er en del af Søfartsstyrelsen, som laver kampagnearbejde om sikkerhed til søs for fritidssejlere. Oplysningskampagner skal sikre god sikkerhedsadfærd hos fritidsbrugerne.

Under det Maritime Kultur- og Folkemøde i Korsør kan du møde folk fra Søsportens Sikkerhedsråd i Søfartsstyrelsens telt. Kom og se sikkerhedsveste samt sikkerhedsbåde og få en snak om, hvordan du bevæger dig sikkert på havet.

Kom og mød os på kajen

Søfartsstyrelsen vil være til stede på kajen (ved driftscenteret på Søbatteriet 2) under det Maritime Kultur- og Folkemøde 24. august 2019. Udover en snak med medarbejdere fra styrelsen kan du også smage en ægte skibskiks, samtidig med at dit barn prøver løbehjulsbanen.

'Vi glæder os over at være på plads i Korsør. Så kom ned på kajen under under folkemødet og tag en snak med os om søfart og vores nye arbejdsliv i Korsør', opfordrer Peter Krog-Meyer.



Kom sikkert hjem

Hvad enten du færdes til lands, til vands eller i luften, er du afhængig af, at dit sikkerhedsudstyr kan klare ekstreme situationer, hvis uheldet er ude.

VIKING har i mere end fem årtier udviklet sikkerheds- og redningsudstyr, der beskytter og redder menneskeliv overalt i verden. Vores udstyr anvendes blandt andet indenfor den kommercielle skibsfart, på offshore installationer, af professionelle helikopter og redningstjenester, af forsvaret samt af fiskere og lystsejlere.

Se vores store udvalg af sikkerhedsløsninger på www.VIKING-life.com.

VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT

Sædding Ringvej 13, 6710 Esbjerg V, Danmark
Tel 76 11 81 00, Email: VIKING@VIKING-life.com, www.VIKING-life.com

Esbjerg Havn: Hårdt brexit åbner nye muligheder

Brexit vil sætte yderligere pres på den massive trængsel omkring Europas logistiske knudepunkter. I Esbjerg Havn har forberedelserne været i gang et stykke tid, og man er rustet til både udfordringer og nye muligheder.

Trængsel. Så kort kan en af de helt store udfordringer for den europæiske transport af gods beskrives. I branchen har man i flere år haft fokus på, hvordan de stigende udfordringer omkring de logistiske knudepunkter løses. Skal det ske med flere motorveje, mere jernbanetrafik eller den blå vej via havnene.

I de seneste år har der været en stigende interesse for at flytte varer over vand, fortæller salgsdirektør i Esbjerg Havn, Jesper Bank, som har været klar til brexit i snart nogle måneder.

Investeringer for millioner

“Et hårdt brexit vil afgjort forværre trængselssituationen. Udfordringerne kan opdeles i to. Vi har den helt banale øgede administration omkring behandling af import og eksport til Storbritannien. Den anden handler om, at lastbilerne med trailere skal holde længere tid på havnen,” siger Jesper Bank.

Esbjerg Havn modtager 200 – 300 trailere i døgnet, som i tilfælde af hårdt brexit alle skal toldbehandles. Det vil erfaringsmæssigt tage 10 – 15. minutter ekstra pr lastbil, hvilket betyder, at Esbjerg Havn samlet skal indrette sig på 50 timers ekstra parkeringsfaciliteter. For at klare det, har havnen investeret i vejanlæg,

parkeringspladser og velfærdsfaciliteter til chauffører. Og derudover er der bygget faciliteter til toldmyndighederne. Indtil nu har brexit kostet Esbjerg Havn lidt over tre millioner i den slags udgifter.

Potentiale i andre markeder

For Jesper Bank er brexit ikke kun udgifter. Han ser også nye muligheder for Esbjerg Havn, som følge af brexit.

“På den kortere sigt kan brexit betyde mere aktivitet, da vi i europæisk sammenhæng er en lille havn, der har mulighed for at øge kapaciteten hurtigt. Det kan blive en udfordring andre steder i Europa, og de varer kan så søge til Esbjerg havn.”

På længere sigt er der også andre perspektiver for Esbjerg havn. F.eks. foregår handlen med Irland i dag ved at sejle varer til England, transportere dem med lastbil, og så med færge det sidste stykke til Irland. Måske skal der fremover sejles direkte til Irland. Noget man også skal holde øje med, er den engelske vækst.

“Hvis den engelske købekraft og vækst falder, så skal de klassiske danske eksportprodukter som smør, mælk og bacon finde andre markeder. Her er det interessant, at f.eks. Kina er et vækstmarked for dansk landbrug. Og den nye frihandelsaftale,



Der er ikke andre muligheder end at forberede os på et hårdt brexit, siger salgsdirektør i Esbjerg Havn, Jesper Bank.

som EU netop har indgået med Argentina, Uruguay, Paraguay og Brasilien kan potentielt også betyde øget aktivitet.”

Benhårdt scenarium

For Esbjerg Havn har der ikke været andre muligheder end at forberede os på et hårdt brexit, selv om det ikke er afgjort endnu, om den bliver hård eller blød – og hvornår det sker.

“Vores scenarium er et benhårdt brexit, da vi ikke kan risikere ikke at være klar til at kunne håndtere transportopgaverne i tilfælde af hårdt brexit. Her skal man også huske på, at det brexit man snakker om nu til oktober kun er en overgangsordning frem til 2020. Man er slet ikke i gang med de langsigtede endelige forhandlinger endnu,” siger Jesper Bank.

Han er også fortrøstningsfuld, da det er i alles interesse at få fragt og handel til at fungere så nemt som muligt mellem Storbritannien og EU.

“Alle parter vil gerne have det her til at fungere så fleksibelt og enkelt som muligt, så omkostningerne holdes nede og værdiskabelsen oppe. På det praktiske niveau er der en rigtig god dialog mellem alle parter.”

“Alle parter vil gerne have det her til at fungere så fleksibelt og enkelt som muligt”



er medlem af



**Danmarks største
og stærkeste
maritime faglige
organisation**

FAGFORENING TIL SØS

for menige og officerer

Vi prioriterer at have tæt kontakt med medlemmerne og er ofte på medsejladts samt skibs- og skolebesøg.

Metal Maritime har politisk indflydelse og samarbejder med alle parter i de maritime erhverv til fordel for vore medlemmer.

Som overenskomstbærende part, kan vi tage en faglig sag for et medlem hele vejen i det fagretlige system.

Medlemsfremgang for 8. år i træk, siden Metal Maritime blev dannet ved fusion mellem to maritime fagforeninger i 2011.

MØD OS
Flådestation Korsør

LØRDAG
24. august

Ring til os
36 36 55 85

eller få hjælp til
indmeldelse
her



www.co-sea.dk

VI HAR OVERENSKOMSTER FOR:

navigatorer
cateringpersonale
hovmestre / kokke samt lærlinge
ansatte i shop / reception på passagerskibe
business ledere
supervisorer

skibsassistenter / ubefaren / befaren / faglært
skibsmekanikere og lærlinge
maskinister
maskinofficerer i skibe under 3000 kW
cateringansatte i offshoresektoren

NYHEDSBREV FOR DANMARKS MARITIME KULTUR- OG FOLKEMØDE
TILMELD DIG OG VIND

VIND EN FLASKE KORSØR ROM

Tilmeld dig
nyhedsbrevet
på mkof.dk



Alle modtagere af nyhedsbrevet deltager i en lodtrækning om fem flasker KorsørROM. De fem vindere trækkes i september og får direkte besked. Nyhedsbrevet udkommer 6-10 gange årligt og er til dig, som gerne vil holdes opdateret om Danmarks Maritime Kultur- og Folkemøde

KORSØR CITYFORENING STØTTER DANMARKS MARITIME KULTUR- OG FOLKEMØDE





BUSINESS BRUNCH Glasværket, Korsør

Lørdag 24. august
kl. 8.30-10.00

En del af det
Maritime Kultur- og
Folkemøde 2019

Maritim morgen tager dig med på tur i det blå univers

Vi sparker lørdagen godt i gang på årets Maritime Kultur- og Folkemøde i Korsør med en særudgave af vores netværksaktivitet Business Brunch. Her tager Kommandørkaptajn Steen Engstrøm dig med ind bag hegnet på Flådestation Korsør i en fortælling om flådestationens aktiviteter samt muligheder og udfordringer, når det gælder fremtidens uddannelse og arbejdskraft. Efterfølgende giver direktør Finn Poulsen dig et indblik i den lokale, gennem generationer familieejede shippingvirksomhed, J. Poulsen Shipping.

Programmet for dagen er som følger:

- Morgenbord og netværk
- Velkomst v. Poul Møller
- Bag om Flådestation Korsør v. Steen Engstrøm, Kommandørkaptajn og Stabschef, Flådestation Korsør
- Om Glasværket v. direktør Poul Møller
- Introduktion til J. Poulsen Shipping v. direktør Finn Poulsen

Alle, der driver virksomhed i Slagelse Kommune er meget velkomne til arrangementer, der er gratis. Efterfølgende er der rig lejlighed til at gå ud og nyde de mange aktiviteter, der fylder Korsør i anledning af det Maritime Kultur og Folkemøde 2019. Denne Business Brunch afholdes i samarbejde med Korsør Erhvervsforening.

TID

Lørdag d. 24. august
kl. 08.30 – 10.00

STED

Glasværket
Norvangen 3D
4220 Korsør

ANSVARLIG

Morten Hass Augustsen
morten@slagelseerhvervscenter.dk
Tlf. 40 73 50 85

TILMELD DIG

Tilmelding senest 20. august
på www.slagelseerhvervscenter.dk under
arrangementer



J. Poulsen Shipping A/S



Korsør Erhvervsforening



SLAGELSE
erhvervscenter



Vi ses i 2020 til
**Danmarks
Maritime
Kultur- og
Folkemøde**

Hvert år i uge 34
i Korsør



MKOF.DK