

ORØ-FÆRGEN: ENKEL

ADMINISTRATION

– under radarhøjde



I LØBET AF DE SIDSTE TO ÅR ER STRUKTUREN OMKRING ORØ-FÆRGEN ÆNDRET OG FORENKLET, BÅDE HVAD ANGÅR REDERANSVAR, ARBEJDSGANGE OG DAGLIG LEDELSE. FØR LÅ FÆRGEADMINISTRATIONEN SPREDT I FLERE AFDELINGER I HOLBÆK KOMMUNE, OG ANSVARET FORTONEDE SIG. I DAG LIGGER Ø-FÆRGEN UNDER VEJ OG PARK, HVOR CHEFEN, KIM RADMER, ER REDER, OG HVOR LARS W. HANSEN ER OVERFARTSLEDER. ENKELT OG EFFEKTIVT.

- En ø-færges er en lidt "skæv" størrelse i en kommunal administration. Der er besætning, certifikater, bunkerregnskab, dokninger, booking og en stor økonomi med udgifter, der ofte kommer i "klumper". Desuden er der rederansvaret, som – set med mine øjne – bør ligge hos en person, der rent faktisk har med færgen at gøre, siger Lars W. Hansen. Han fik stillingen som overfartsleder for Orøfærgen for to år siden, og han er siden lykkedes med at få administrationen af færgen lagt ind under Vej og Park – med en helt enkel struktur:

- Det er enkelt; og så er der meget synergi. Vej- og Park har smede, værksted og værktøj. De kan altid fixe noget for os. Vores administration og økonomi ligger også hos en sekretær i Vej og Park, hun tager sig af ø-kort, den månedlige økonomirapport osv. Det fungerer fint; det hele er samlet et sted, og vi er en integreret del af Vej og Park.

- Det er Vej og Parks chef, Kim Radmer, der står som reder, og han tager til leder-



møderne i kommunen – så jeg kan koncentrere mig om færgen.

Vej- og Parkchefen er også godt tilfreds med sin status som reder:

- I min optik skal rederen ikke være politisk udnævnt. Det skal være en person, der har fokus på færgen, og som kan give en orientering til kommunen.

Færgen er godt placeret her hos os, og jeg er glad for at være reder. Det er et spændende og vigtigt område.

Maritim baggrund

Nu har overfartsleder Lars W. Hansen en rigtig god baggrund for at tage sig af færgen. Han er uddannet skibsfører og har sejlet blandt andet i Søværnet, i coastere og har arbejdet på VTS Storebælt og senest hos støvsugerfirmaet Nilfisk – langt fra den maritime verden.

- Da jeg så, de manglede en overfartsleder til Orøfærgen, søgte jeg med det samme – det var Mit Job – en god mulighed for at komme til at bruge min maritime uddannelse, fortæller Lars W. Hansen. Han lægger vægt på at have fingeren på færge-pulsen, så han kommer på færgen hver dag og sejler med over til Orø et par gange om ugen.

God tårn

Besætningen består af to navigatører – skipper og styrmand – og besætningsfastsættelsen lyder på sætteskipperne. Alligevel er der flere ansatte med skibsførerpapirer, en enkelt dualt uddannet og et par kystskippere med dispensation.

Der er otte navigatører ansat i fire faste hold – her ud over er der et par pensionister, der tidligere har været ansat på færgen – de bliver kaldt ind som afløsere. Og som Lars W. Hansen siger:

- De er glade for at kunne bruge deres erfaringer.

Holdene sejler hvert andet døgn i 14 dage. Tårnen går fra klokken 12.00 til klokken 12.30 næste dag, og besætningen sover på øen. Afrigning fra sidste tur slutter kl. 23.20, og de tårner til igen kl. 05.30. Ef-



ter en vagt er der et døgn frihed før næste døgnvagt. Og efter de 14 dage er der 14 dages fri.

Færgen er forpligtet til at sejle øens skolebørn over, derfor ligger den på øen om natten, klar til første tidlige afgang med 7., 8., og 9. klasser, der skal i skole inde i Holbæk.

- Det er en god tårn, og der er ingen spildtid, understreger Lars W. Hansen, der tilføjer, at vagtplanen hvert år den første oktober bliver fastlagt for det næste år.

Tårnen betyder i øvrigt, at flere af besætningsmedlemmerne har hobbyjobs, en enkelt har en vikarhyre i fridøgnene.

Det er besætningen, der passer maskinerne i dagligdagen. Herudover er der et firma fra land, der går hele maskinrummet igennem hver sjette uge.

Kede af FOA overenskomst

Færgen er på FOA-overenskomst.

- Det er vi kede af; vi hører til i Søfartens Ledere, lyder det fra Lars W. Hansen, der selv er medlem af Søfartens Ledere, han tilføjer:

- Vores bedste mulighed for at rekruttere folk er, at FOA-overenskomsten bliver

erstattet af en Søfartens Lederes overenskomst så hurtigt som muligt.

Lars W. Hansen har ikke selv sit sønæringsbevis længere, så han kan ikke afløse på færgen.

Til gengæld er det ham, der tager de tre tilbud på den årlige dokning hjem, og han tager altid med på værft som skibsinspektør. Sidste dokning foregik i Assens, og overfartslederen kørte ganske enkelt ned på værftet og aftalte detaljerne.

- Værftet har givet tilbud på de arbejder, der står på doklisten – her efterfølgende kommer diskussionen om timerne og den endelige pris, siger overfartslederen.

Besparende tiltag

Med egne ord holder de to færgansvarlige færgen under radarhøjde i forhold til ekstravagante og dyre ideer som fx skift til batteridrift og andre store forandringer. Til gengæld sørger de for, at den bliver passet godt:

- Færgen er fra 2003, og jeg sørger for, at den er i ordentlig stand, så vi holder driftsudgifterne nede. Fx har vi lige fået nye dyser på hovedmotorerne, det har givet bedre bunkerøkonomi.





- Der er meget synergi i, at Orøfærgen ligger i Vej- og Park. Det er Vej og Parks chef, Kim Radmer (tv), der står som reder, og Lars W. Hansen (th) er overfartsleder.

Desuden fandt jeg ud af, at der var sprunget en dokning over i 2014. Det betød, at hele bunden var voldsomt begroet i 2015, fx var der 18 cm muslinger ved slingrekølen; det var som at sejle færgen med en islandsk sweater på. En rensning af bunden betød, at bunkerforbruget faldt fra 7000 liter til 5000 liter om ugen.

Akselgenerator

Et andet sted, hvor Lars W. Hansen jagter unødigt forbrug, er på generatorerne. Færgen er udrustet med to hovedmotorer og to hjælpemotorer, der driver skibets generatorer. De kører med en belastning helt nede omkring 20 pct., hvad der giver en dårlig udnyttelse af brændstoffet.

- Vi er i gang med at få installeret en akselgenerator, der drives af hovedmotoren. Det betyder mindre dieselforbrug og samtidig færre driftstimer på hjælpemo-

torerne, så de holder i flere år, forklarer Lars W. Hansen, der forventer, at akselgeneratoren kommer til at koste i omegnen af 200.000 kr. og har tjent sig hjem på en fem til seks år.

- Nytænkning – uden at det bliver alt for alternativt, lyder overfartslederens beskrivelse af politikken for tiltagene:

- Det har hidtil betydet, at vores økonomi ser fornuftig ud, og at vi bliver friholdt fra store kommunale besparelser. I den forbindelse er det vigtigt, at Kim Radmer og jeg altid er til stede og er til at få fat på. Vi kan svare lige med det samme, når der er henvendelser. Det betyder meget i vores samarbejde med resten af kommunen.

Fragtstøtte er nyttig

- Vi er godt tilfredse med tilskuddet til godstransport, siger Kim Radmer:

- Orø har samme postnummer som Holbæk, så der er mange leverandører, der ikke opdager, at varen skal leveres på en ø. Men nu kan vi tage en palle over for 20 kr., og en gulpladebil kan komme retur for 50 kr., så der er mange, der bare sejler over på øen og afleverer varerne.

Orøfærgen bliver brugt til andet end at sejle frem og tilbage mellem Holbæk og Orø. I sommerperioden har der de seneste to år været solnedgangsture med jazz ombord, arrangeret i færgens pause om aftenen fra klokken 20.00 til kl. 21.50.

- Der er tale om "ledig kapacitet" – og vi har IKKE dumpingpriser. Det er vigtigt i forhold til de charterskibe, der ligger i området, at en kommunal færgen sejler på lige vilkår, understreger overfartslederen, der tilføjer, at turene har været en pæn forretning. ■



TØRNEN BETYDER ALT

SAMMENHÆNGENDE VAGTER OG SAMMENHÆNGENDE FRIDØGN ER HELT AFGØRENDE FOR ET ARBEJDE PÅ EN Ø-FÆRGE.



Nis Refner er sætteskipper og har sejlet som overstyrmand på Orø-færgen i to måneder; et job, han er meget tilfreds med:

- Der er god stemning, vi har en dygtig overfartsleder, og – det vigtigste – vi har en perfekt tårn, hvor vores vagter ligger inden for en 14 dages periode, hvorefter vi har 14 dage fri. Det er lang tid nok til, at der er mulighed for, at man kan mærke, at man har fri; og jeg kan gå og bygge på mit hobbylandbrug ved Faaborg.

Nis Refner har været lidt omkring, før han fandt jobbet i Holbæk. Oprindeligt sejlede han på Farvandsvæsenets bøjeskib, Jens Sørensen, i seks år, og han troede egentligt, at han skulle blive der

karrieren ud. Men omstruktureringen betød, at tårnen og vilkårene blev forringet væsentligt, og da man, med Nis Refners egne ord, i forvejen ikke tjener mange penge på et statsskib, søgte han andre græsgange.

Spredte vagter

- Jeg er "færgemand". Jeg var kadet i Scandlines, og jeg ville ikke på langfart, så jeg fik et afløserjob på Ø-færgen fra Faaborg til Avernakø og Lyø. Tårnen på Faaborg III lå med spredte vagter. Der var ikke nok sammenhængende fridøgn, så jeg syntes, at jeg var på arbejde hele tiden. Desuden kunne overfartslederen ikke love mig en fast stilling, derfor flyt-

tede jeg videre til Lolland Færgesart, fortæller Nis Refner.

En dag mødte han overfartsleder Lars Hansen fra Orø; han var på besøg på færgen.

Da jeg hørte, hvordan han driver færgen, lagde jeg billet ind på et job der, og heldigvis kunne jeg ret hurtigt flytte til Orø-færgen, fortæller en tilfreds Nis Refner, der tilføjer, at en anden væsentlig årsag til, at han er glad for Orø-færgen er, at selv om færgen er på FOA-overenskomst, så er der lavet en rimelig lokalaftale.

- Vores overfartsleder forstår, at vi skal have ordentlige vilkår, ellers bliver det en gennemgangslejr. Og det ender altid med at være dyrt. ■

- Jeg kan rigtig godt lide kontakten med kunderne. Vi lærer folk at kende og snakker med dem. Fx er der mange landbrugere på Orø, så jeg får mange fiduser til mit hobbylandbrug, fortæller Nis Refner (th), overstyrmand på Orø-færgen. Her på vej med aviser – sammen med skipper, Jesper Skjoldager Hansen.

