

Sub-liften i fokus – og gode meldinger fra havnefogederne.

Af Jan Hovald Petersen

Interview med de 2 havnefogeder Kim Lyngbak og Tom Larsen. Emne: SUB-LIFTEN, der er en stor investering for havnens ejere og andelshavere og dermed for sejlklubbens medlemmer – både sejlbåde og motorbåde.

Et års erfaringer eller mere er grundlaget for at interviewe de 2 havnefogeder om hvordan de ser på resultaterne med optagning og isætning af både af mange forskellige former.



Med det samme siger de til mig som interviewer, at der i efteråret kun er optaget 2 både af vognmænd med kran på lastbilen – resten af optagningerne er med subliften. Og altså efter brugernes eget ønske. Det lyder jo ganske godt, så jeg koncentrerer spørgsmål og emner meget i retning af, at der er gode meldinger fra de 2 fogeder, hvoraf den ene, Tom Larsen, som bekendt går på pension (ved årsskiftet 2017 – 18).

Et vigtigt emne at fremhæve: Der opbygges nu en slags carport til subliften på vinterpladsen. Der kan subliften stå 'indendørs' beskyttet så meget som muligt, når den ikke er i brug. Og mulig vigtig vedligeholdelse kan ske her.

Alt i alt er det et interview, der især skal være en slags præsentation af de 2 havnefogeders syn på tilstanden og resultaterne. Så her er hvad interviewet bragte:

INTERVIEW: JHP: *Det jeg er kommet for at høre om er om erfaringerne med subliften og så også gerne om en generelstatus om hvordan det går på havnen.*

Tom: Kun 2 både er taget op af vognmænd i efteråret. Det skulle jo gerne være stilen fremefter. Den ene ville ikke tages op her (centerløft) og den anden var en båd der stak 2,45 m.

Kim: Den var en med stor dybgang fra Frederikssund og faktisk kunne den ikke komme op i Frederikssund, da man ikke kunne komme så langt ud med deres optage udstyr. Hvis vi skal tage 2,45 skal vi også have højvande i havnen.

Tom: Ved dagligt vande er subliften nede i 2,80 m, men der skal være 20 – 30 cm frit under kølen for at få stropperne ind under kølen og på plads – og man skal også kunne komme langt nok ud i havnebassinet til at få stropperne på plads. Dybgang på 2,30 m er nok det maximale subliften og rampen kan klare.

JHP: 2,20 er vel noget af den største dybgang, som bådene her i havnen har?

Kim: Det ved jeg ikke, vi har ikke overblik over det.



Subliften på internettet. Omtaler og fotos.



Tom: Det er jo ikke behageligt at sejle rundt med dybgang over 2 m i fjordene.

JHP: Ja, det er klart bedst, når der er højvande i havnen!

Kim: Ja, vi kan bedst lide vestenvind! Vi er ikke så glade for østenvind, der giver lavvande, men vi kan mange gange planlægge os ud af det ved at vente med de større både, til der atter kommer vestenvind. Og vi kan jo tage småbåde i mellemtiden. Vi tager jo op mandag til fredag og har således nogen fleksibilitet. Vi fik oplyst at den anden båd (af de 2 omtalte) vejede ca. 20 tons, og da vi stod med

den i stropperne kunne vi ikke køre nogensteder. Efterfølgende har vi så fået at vide, at da den var på værft i Azorerne under krydsning af Atlanten flere gange vejede den ikke UNDER 25 tons. Det er de 2 scenarier vi har været ude for i år.

JHP: Det gode område er altså under 2,30 m i dybgang og bådvægt (max. Vægt med udstyr) bedst under 20 tons.!

Kim: Vi har ikke prøvet over 20 tons. Den jo bygget til at tage 25 tons. Den dag vi kommer ud for at tage f.eks. 24,5 tons er spørgsmålet så om alle forhold er optimale? Er rampen for fedtet – er der skidt i rampen, er der fedtede hjul og rigtigt dæktryk o.s.v. Det er jo en meget mekanisk maskine vi har med at gøre: Alle kræfterne overføres til de 2 bagerste hjul ved trækrolle og de er lige under den belastende vægt. Hvis rullen ikke er OK, og dækkene? Det er andet år vi kører med subliften. Dæktryk, slitage m.m. sådanne forhold kommer til at spille en større rolle når vi med store både kommer tæt på det maximale. Men kva det at vi har fremtidssikret os – købt så stor en maskine - ved at have overkapacitet, da vi i dag ikke har både over 20 tons. Så er vi jo sikret lang tid fremover.

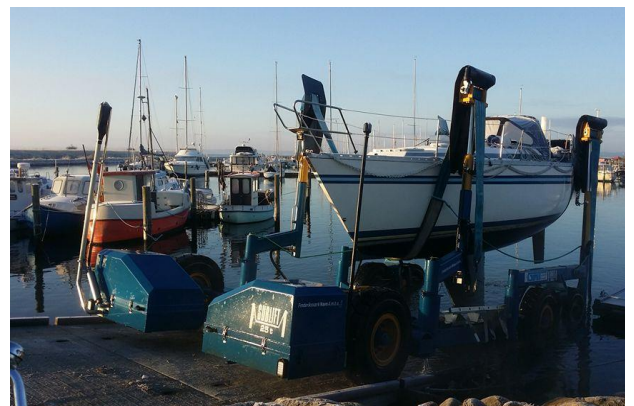
Tom: Vi har 3 – 4 stykker både, der vejer omkring 16 tons.

JHP: Nogle af de nervøse ting, der blev nævnt omkring købet af subliften var om slippet (rampen) var for stejl især hvis der blev fedtet overflade (begroet) – altså bl.a. forholdet mellem 6 og 8 grader? Og at subliften kunne glide ned af rampen.

Kim: Vi var usikre på om de langsgående trækkanter, der var monteret i siden på rampen (12 cm høje) var store nok så de kunne forhindre subliften i at glide ud over kanten og at den kunne komme op at ride på trækkanterne? Det viste sig ret hurtigt, at trækkanterne nogle steder blev trykket ud og at boltene, der holdt kanterne ville blive revet/trykket ud, nærmest uden at vi mærkede det. Boltene var jo monteret ret yderligt i betonen omkring der hvor armeringen i betonen holder op, så de blev trykket løse og ville give efter – vi har jo ikke en fysisk kontakt med subliften under vandet – så vi måtte tage svenskernes ord for gode varer om at køre det ene hjulsæt i en spunsrampe (skinne)! ”Så er I helt sikre så liften bliver ’styret’” og ikke vil kunne køre ret meget sidelæns.

Vi troede på den oprindelige løsning om at vi kunne bruge hele rampens bredde, men sådan kan man blive kogere.

JHP: Så I er ligesom kommet over indkøringen - I er kørt ind nu?



Subliften i funktion på havnen

KIM: Ja det kan vi godt sige! Vi har fået en helt sikker fornemmelse, når man kører i sporet, så er man på sikker grund. Der hvor man skal vænne sig en smule til det er når man står med sin fjernbetjening

ved siden af subliften i vandet på flydebroen – pludselig føler man, at du er langt fra den, men så skal man bare huske, at man står på en flydebro.

JHP: Kan man gøre flydebroerne mere stabile?

Kim: Vi har genbrugt pontonerne ude fra Hvide Klint badebroerne ude fra Hvide Klint, med de begrænsninger der er.

JHP: Nu skal du høre min betænkelighed ved flydebroerne, da ikke alle sejlere (selv om de er vant til bølger, dønninger og alt det der) har sådan en balance at man kan undgå, at der en dag ligger en sejler – eller en anden (person) i vandet!

Tom: Man må lære, at der kun skal være en person ad gangen på flydebroen. Det er jo nok en 'opdragelsesproces', vi skal igennem.

Vinterpladsen

Tom: Det største problem nu er at man skal bruge sit stativ 'mere mobilt' – d.v.s. ikke som før, hvor man satte sit stativ op og stillede det vandret og så kom vognmanden med båden og stillede båden lige ned i stativet. Men nu hænger båden i stropperne ind over stativet så man skal man i stedet flytte stativet (lidt) med støtterne nede hen på plads under den hængende båd – for så at skrue støtterne op når båden sættes ned på kølen.

JHP: Man kører båden på plads hængende i stropperne – og sikrer sig afstandene til de andre er rigtige. Og kører så støtterne op.

Tom: Bådene står meget bedre i år. Der er meget bedre afstande i år. Sidste år var vi nybegyndere – nu har vi plads til alle. Vi passer mere på afstandene. Der er plads til et stillads – det er det!

JHP: Jeg var for nylig i Lynæs og så på den traktor og trailer samt stativer de har. Og jeg har fået spørgsmålet – kan vi få det også i Frederiksværk. Mit umiddelbare svar var nej – nu har vi en subliff! Det er en anden løsning.

Kim: Den er købt fordi vi ønskede at bibeholde det vi havde og samtidig ønskede vi også at optimere vores plads. Hvis vi gik over til sildebensplacering på en mere firkantet plads vil vi få nye problemer. Vi har en rund plads med observationsbrønde og el- og vandstandere, der er placeret i cirkel på en gammel lodseplads. Med subliften har vi træk på de bærende hjulpar og det giver en ganske god manøvreedygtighed på vores runde plads.

JHP: Så umiddelbart er konklusionen ang. subliften og pladsen, at vi ikke behøver at lave pladsen om?

Tom: Vi har kikket på den tegning som Svend Jensen udmærket havde lavet over placering i fiskebensmønster på en firkantet plads, hvor han præsenterer forslaget for mig og jeg spørger om, hvor mange både har du fået plads til? Han svarer 120 – jeg siger der står 204! Hvor skal vi så gøre af resten? Det er altså scenariet og derfor er vi nød til at bibeholde pladsen med de cirkulære installationer, som den er født med.

JHP: Så det er ikke på jeres ønskeliste at lave pladsen om?

Kim: Slet ikke! Det der kan komme på vores ønskeliste er at få lagt op til en ½ meter stabilgrus på pladsen over det hele, så den primært afvander bedre, da det er det største problem vi har der oppe er afvandingen. Men vi har et nyt tiltag der kan bedre forholdene. Vi har fået en hedtvands-reenser, der bruger mindre strøm og vand. Den er hurtigere end de mange små private trykspulere, der bruger ret meget vand og strøm. Når så en båd er sat op spules den hurtigt med hedtvandsrenseren der så går

videre til den næste båd. Den blev introduceret lidt for sent i år og vi vil præcentere den her i foråret 2018.

Tom: Vi vil demonstrere den for hver enkelt optagning – for hver person.

Kim: En forbedring er derved at spare tid. Normalt tager rensning af en ca. 30 fods båd vel ½ time med koldt vand. Det klarer vi altså med ca. 10 min med en hedtvandsrenser.

JHP: Stropperne og placering af stropperne?

Kim: Vi skal være mere opmærksomme, når vi tager en møgbeskidt båd op. Bare 2 år i havnen så er den 'langhåret' og fuld af rugere. Og rengøre stropperne. Og et andet forhold er at når vi kommer op omkring 37 – 39 fod, så vender vi det ene tårn og så passer stroppen der.

JHP: Også på meget langkølede både med stævn der har skråt overhang?

Kim: Alfa og Omega er hvordan den bagerste strop placeres under vandet. Udfra hvor den placeres skal den forreste strop placeres. Vigtigt er det at der er klistermærker på, hvor stropperne (gjordene) bedst placeres og hver båd bør forsynes med klistermærkerne. Når den bagerste strop er placeret så giver den forreste sig 'af sig selv'. Det er så at sige vores håndværk at gøre det. Vi har en båd, uden at sige navne, der er en udfordring, da båden er rund (og nærmest halvcirkulær) i kølen – og den skal tages med opmærksomhed.



Eks: Dorrit II (B31) i subliften på rampen



Tom: Vi har observeret at der skal tages særligt hensyn til rulle-loggen, hvor den sidder, for ikke at skade den. Kim: Det er bådejeren, der skal være OBS på det! Der har jo været kritik af et og andet bl.a. fra seniorgruppen?

JHP: De mest negative sejlere i vores kreds har nok været imod det med stativerne og pladsen. Er pladsen bulet og ikke vandret - man gerne vil have en vandret stående båd (som dengang med vognmændene), så er det netop en stor forandring, at man nu skal skubbe stativet ind på plads under båden, efter at I har placeret stativet på den omtrentlige plads. Og er pladsen med tuer af græs og bevoksning – altså ujævn, måske med hulninger og huller, så kan resultatet blive en skidt placeret båd. Og det er så her, at vi må se om man kan lave forbedringer.

Tom: Du må også have lyttet til megen kritik?

JHP: Men jeg har også lyttet til den gamle kritik, at havnen var god, men manglede et godt optageudstyr! Og det var jo en stærk og vigtig kritik, som gjorde havnen mindre attraktiv i forhold til de andre konkurrerende havne, der kunne komme på tale (Lynæs, Frederikssund m.fl.). Nu synes jeg ikke der er så meget mere på det hold – nu er det mere om pladsen og stativer.

Tom: Det med stilbare stativer er løsningen – der er rigtig mange der har købt nye stativer, der er stilbare.

JHP: Så meget af kritikken er vel nu kun omkring pladsen og stativerne?

Kim. Angående at få pladsen gjort bedre f.eks. med en 10 - 20 cm nyt stabilgrus på overfladen, så er vi ovre i et kommunalt projekt. Det er en kommunal plads – vi har ca. 90 år tilbage i lejemålet. Der er en kommunal lodseplads nedenunder med bunden under grundvandet (fjordvandet) og med dræn og folie, og det er et vigtigt grundlag for at det hele fungerer.

JHP: Et afsluttende spørgsmål: I er ved at forberede en slags carport til subliften?

Tom: Vi har faktisk fået materialer i disse dage. Det er en stål buehal, der placeres bagved caféen og vi er ved at lave fundament til car-porten. Når vi kører i garagen, så skal subliften være slået sammen, armene og tårnene på plads. Vi vil sætte en kæde over rampen, så den ikke kan misbruges og ingen skal kunne komme galt af sted.

JHP: Et sidste spørgsmål: Det er om vedligehold af subliften. Det man kan frygte er at subliften en dag står stille på rampen og hverken kan komme op eller ned. Hvordan med vedligeholdelsen?

Tom: Kim har fået meget tag på vedligeholdet efter at svenskerne og korrespondancen har kørt. Svenskerne har, når de har været her ifølge kontrakten, været her en 3 timer og overført meget af deres viden om vedligehold. Kim har sat sig meget ind i forholdene – er uddannet mekaniker – så vi kan i buehallen lave meget vedligehold. Også rust og deslige er der taget hånd om – den er af god svensk kvalitet (red: som en Volvo? – eller bedre?).

JHP: Som det sidste emne at berøre - er din afgang, Tom. Jeg har hørt at der bliver reception d. 30. december og det vil vi forhåbentlig høre mere om.

Kim: Tom han ændrer bare 'mødetid' – han kommer så derefter ved 9-tiden i stedet for som nu kl. 7?

JHP: Tak for et godt interview.

JHP