



"Hermes" har en trækraft på 46 tons. Her er slæbebåden ved at assistere et skib i Containerterminal Nord. I 2004 udførte havnens to slæbebåde tilsammen mere end 900 bugseringer.

## Slæbebåde 24 x 365

"Ét er et søkort at forstå – et andet skib at føre," sagde Ludvig Holberg og hans kloge, gamle ord er lige så aktuelle i dag, som da han levede for ca. 250 år siden.

I Århus behøver ingen at føre skib, hvis de er usikre herpå. Eller for den sags skyld, hvis de prioriterer produktivitet, anløbssikkerhed og en ukompliceret indsejling til den anviste kajplads. De to slæbebåde, "Hermes" og "Aros", ligger klar til at manøvrere, når behovet opstår – 24 timer i døgnet, 7 dage om ugen, 365 dage om året.

Ifølge havnekaptajn Knud Erik Møller er det en del af Århus Havns forretningsstrategi

altid at kunne tilbyde kunderne slæbebåds-service. Inden for normal arbejdstid kan en slæbebåd være klar med bare 15 minutters varsel, og resten af døgnet, når bådene er lukket ned og motorerne er afkølede, er tids-horisonten på 90 minutter.

"Vores kunder tjener penge, når skibene er på havet og transporterer gods fra A til B – de tjener intet ved at ligge stille i en havn. Derfor skal selve havnebesøget gennemføres så hurtigt og effektivt som overhovedet muligt," fortæller Knud Erik Møller.

Effektiviteten er altid væsentlig, men rederierne har også andre argumenter for at bruge slæbebåde, når de er på vej ind eller ud af Århus havn. Mange steder er havnen relativ snæver, og det øger risikoen for påsejling og dermed for skader på både skib og havnens materiel.

”Vores folk kender forholdene. Derfor kan vi manøvrere både hurtigere og mere sikkert. Men det er selvfølgelig ikke alle rederier, der vil betale for slæbebåds-service, og derfor ser vi da også ind imellem eksempler på, at skibe på egen hånd sejler ind i havnen og beskadiger både sig selv og f.eks. nogle af vores kraner.”

### Ingen tvang

Århus Havn stiller ikke krav om, at skibene skal bruge lods eller slæbebåde. Men mange rederier – i særdeleshed de helt store – vælger næsten konsekvent at bruge slæbebåde og lods. Det eneste krav er, at hvis man vil bruge slæbebåd, skal man også bruge lods. Den sammenhæng forklarer Knud Erik Møller sådan her:

”Vi skal have en lods på broen, som vi kan kommunikere med fra slæbebåden. Lodsens er skibsførerens rådgiver – hyret af kaptajnen, fordi han har lokal kendskab. Det er en kæmpe fordel rent sikkerhedsmæssigt, at mandskabet i slæbebåden og på broen kender hinanden, kender havnen og taler samme sprog.”

Når slæbebåden møder skibet typisk 2-3 sømil ude i bugten, har de i forvejen etable-

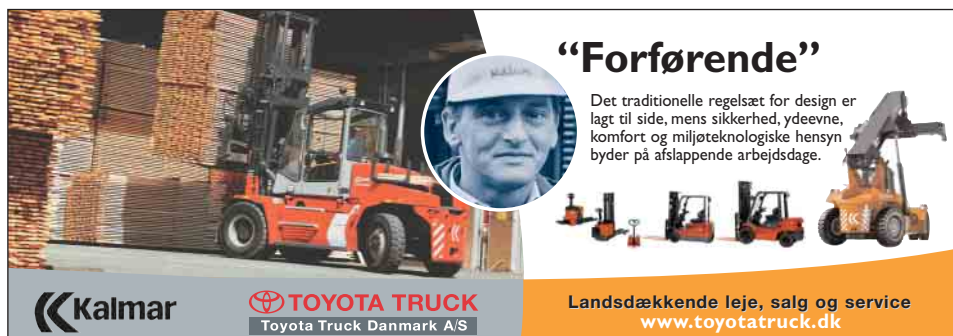
ret radiokontakt med skibet, hvor én af Århus Havns egne lodser i forvejen er gået om bord. Derefter går de sammen i gang med at få skibet ind til det sted, der er aftalt.

De to slæbebåde, ”Aros” og ”Hermes”, har tilsammen et pæletræk på ca. 100 tons, og derfor er det aldrig et problem at assistere selv de allerstørste skibe.

”Aros”, der stadig kun er to somre gammel, er født med to skruer, der kan dreje 360 grader rundt, hvilket giver en fantastisk manøvre-evne.

”Skibet er utroligt manøvreedygtigt og trækker næsten lige godt over forenden som over agterenden, og det sparer tid, fordi slæbebåden ikke behøver at bruge tid på at vende,” fortæller havnekaptajnen og tilføjer, at de to arbejdssøheste kan håndtere selv de meget store Mærsk-skibe, der er op til 350 meter lange, i vindforhold op til 18 meter pr. sek.

”Og hvis vinden er stærkere end det, kan vi ligevel betjene skibene. I givet fald bestiller vi endnu en slæbebåd udefra, men det er faktisk meget sjældent, at det viser sig nødvendigt.”



**“Forførende”**

Det traditionelle regelsæt for design er lagt til side, mens sikkerhed, ydeevne, komfort og miljøteknologiske hensyn byder på afslappende arbejdsdage.

**Kalmar** **TOYOTA TRUCK**  
Toyota Truck Danmark A/S

Landsdækkende leje, salg og service  
[www.toyotatruck.dk](http://www.toyotatruck.dk)