

Referat i henhold til dagsorden som følger:

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslår Helle Toft andel 400 (HT), Helle Toft valgt med applaus. Dirigent fastslår at gf er lovligt indkaldt Der er mødt fremmødt 83 andelshavere heraf 7 fuldmagter. Dirigent orienterer om regler for afstemninger. Hvis der er flere pr andel er det kun 1 som har tale og stemmeret Der kommer 1 pause undervejs .Alle skal oplyse andelsnummer og navn af hensyn til referent.

2. Bestyrelsens beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år:

Mundtligt supplement til den skriftlige beretning på hjemmesiden. OEP orienterede om de sidste 10 års storme med forhøjet vandstand, og en tak til beredskabsgruppen. Samtidig en opfordring til at melde sig til havnefogeden hvis man vil være en del af havnens stormberedskab. Beretning godkendt med applaus.

3. Fremlæggelse af årsregnskab til godkendelse.

Erik Sewerin sagde: Det er med stor ære at kunne sige, som nystartede kasserer for vores andelsselskab, at kunne præstere et dejligt overskud. Og når vi tænker på, at vi har hentet 850.000 kr. ud af vores formue til at købe nye el standere. De gamle stander bidrog med 27.000
Årsregnskabet ender med, at vi får et overskud på 476.000 før afskrivninger.
Alt i alt har vi altså fået et overskud, som vi kan lægge ind i vores egenkapital på 338.471 kr.
Regnskabet godkendt med applaus.

4. Fremlæggelse af budget.

Budgettet er fremlagt med et forventet overskud på 143 kkr. Der er en prisstigning på 2% det er lagt ind i budgettet. Så er der nogle lønstigninger og Det kan se lidt voldsomt ud, men lønnen stiger indeksreguleret i forhold til industriens prisindeks, og er pristalsreguleret og det er cirka 8%, så derfor er lønningerne steget til 1.300.090 millioner kr.

Kjeld Petersen andel 76

Det er sådan set bare det at femårsplanen som vi ikke har mere eller som er skippet nu. Det kunne måske være rart uden egentlig at sætte beløb på hvis der var nogle større projekter der ligger og bobler lidt under overfladen, at de ligesom blev nævnt. Det kunne være en ny maste kran. Det kunne være en ny lift, at sådan er lidt større ting, så vi ligesom har en fornemmelse af hvad der ligger og venter ude i fremtiden. Der behøver ikke at være beløb på.

Budgettet vedtaget med applaus.

4.1 Fastsættelse og vedtagelse af kontingent og havneafgift.

Bestyrelsen foreslår en stigning på 2%, stigningen er baseret på prisindeks og dermed den almindelige prisudvikling. Forslaget vedtaget med applaus.

5. Valg af formand.

Ole Eckhardt Poulsen (**OEP**) er villig til genvalg for 1 år.
Ole genvalgt med applaus.

6. Valg af bestyrelsesmedlemmer.

Bo Steffensen, er villig til genvalg for 2 år.
Bo Clausen, er villig til nyvalg for 2 år.
Begge valgt med applaus.

OEP:

Knud Lyngs stopper sin deltagelse i bestyrelsesarbejdet. Knud har været aktiv siden havnens start, både i bestyrelsen og i sejlklubben, og han har lagt utallige timer på havnen. I den nuværende bestyrelse har han været sekretær, men arbejde og privatliv har nu højere prioritet. Vi forstår det fuldt ud og vil gerne takke Knud for hans enorme indsats gennem årene. Vi ønsker dig og din familie et godt sejlerliv fremover. Tak for alt, Knud – og jeg tror, Charlotte har en lille overraskelse til dig.

Jesper Strands, som sidste år blev valgt som første suppleant i bestyrelsen, stopper desværre også. Arbejde og andre forpligtelser gør, at han ikke kan fortsætte, hvilket vi er kede af, da han har ydet en enorm indsats. Især i samarbejde med FLID (Foreningen for Lystbådehavne i Danmark) har Jesper fået udarbejdet en faktabaseret undersøgelse om vinteropbevaring af både med mast – noget, vi vil gennemgå senere. Denne undersøgelse giver klare fakta, som vi har manglet i debatten. Jesper er desværre forhindret i dag, men vi ønsker ham held og lykke fremover og takker ham varmt for hans store indsats. Charlotte skal nok sørge for, at han får både blomster og vin.

7. Valg af første og anden suppleant. (vælges for 1 år)

1. suppleant, Henrik Jacobsen, A 320, er villig til nyvalg.
2. suppleant, Henrik Marcussen er villig til genvalg
Begge valgt med applaus.

8. Valg af 2 interne revisorer. (vælges for 1 år)

Intern revisor, Birgitte Struckmann er villig til genvalg.
Intern revisor, Kjeld Pedersen er villig til genvalg.
Begge genvalgt med applaus.

9. Valg af intern revisorsuppleant. (vælges for 1 år)

Intern revisorsuppleant, Helle Toft, er villig til nyvalg.
Valgt med applaus.

10. Behandling af eventuelle forslag fra Andelshavere.

Ingen rettidigt indkomne ønsker.

11. Behandling af forslag fra Bestyrelsen.

OEP:

På generalforsamlingen sidste år fremlagde Jesper Strands et forslag, som blandt andet indebar oprettelsen af en arbejdsgruppe, der skulle undersøge fordele og ulemper ved at tillade mast på land i havnen. Formålet var at kunne præsentere en beslutningsrapport for generalforsamlingen i 2025, så deltagerne kunne træffe en beslutning om, hvorvidt dette skulle være en mulighed her i havnen.

Arbejdsgruppen blev oprindeligt nedsat, men måtte ændre struktur undervejs, da opgaven viste sig at være større end først antaget. Der blev derfor indgået et samarbejde med FLID (Foreningen af Lystbådehavne i Danmark), og arbejdsgruppen har nu udarbejdet en rapport med titlen *"Vinteropbevaring på land med mast – en undersøgelse af fakta"*.

Det er vigtigt at understrege, at bestyrelsen ikke tager stilling til, om forslaget skal godkendes eller ej. Vi forholder os neutrale, og det er op til jer som medlemmer at træffe beslutningen. Vores rolle er at præsentere de fakta og den proces, som er blevet gennemført.

Rapporten er baseret på data indsamlet fra 300 FLID-havne, hvor 98 havne har responderet – svarende til 33% af de kontaktede havne. Af disse har 33 havne (11%) allerede tilladelse til mast på land, mens 65 havne (22%) aktivt har valgt at afvise det. De resterende havne har ikke svaret.

Baseret på dette grundlag har bestyrelsen besluttet at fremme et beslutningsforslag, som I skal tage stilling til. Hvis forslaget godkendes, har bestyrelsen følgende betingelser for at tillade mast på land:

1. Andelshaveren skal selv anskaffe et standard stativ eller et lignende stativ med mulighed for montering af eventuelle udlægger.
2. Hvis båden er længere end 30 fod, kan det kræves, at der monteres 1-2 udlæggere på siden.
3. Stativet skal kunne transporteres med havnens gaffeltruck.
4. Sejl, bom og agterkapel skal fjernes før optagning.
5. Vinddæmpere skal indsættes i hulkælene.

Disse betingelser kan justeres over tid, hvis der opstår nye erfaringer eller behov. Mindre ændringer kan træffes af havnefogeden uden behov for en ekstraordinær generalforsamling.

Dette er det forslag, som I nu skal tage stilling til. Hvis I har spørgsmål eller kommentarer, vil vi gerne besvare dem så godt som muligt. Men i sidste ende er beslutningen helt op til jer.

Kjeld Petersen, andel nummer 76:

Jeg vil gerne understrege, at jeg anerkender det store arbejde, der er blevet lagt i rapporten. Men efter min mening ændrer rapporten ikke ved det faktum, at der er en betydelig risiko ved at lade både overvintre med mast påmonteret.

Vi står overfor klimaforandringer, og stormene bliver både kraftigere og hyppigere. Det stiller større krav til afstivning af både på land. Risikoen for, at en båd med mast kan vælte, er langt større end for en båd uden mast. Det bør vi ikke ignorere. Der er simpelthen ingen grund til at introducere denne risiko.

Hvis en båd med mast vælter, vil det medføre skade på både ejeren af den væltede båd og på eventuelle andre både, der bliver ramt. For det første skal der repareres to både, og for det andet kan det skabe store forsikringsmæssige problemer. Hvis skadevolderen ikke har forsikring, kan der opstå civile søgsmål, hvilket vil være en uønsket og kompleks situation.

Jeg vil også påpege, at vi ikke har haft sådanne problemer tidligere her i havnen, og det er ikke noget, vi bør indføre fremover. Det vil skabe unødvendig bekymring for bådejere, som vil frygte, at deres båd kan blive ødelagt under vinterstorme.

Desuden er det ikke et problem at fjerne eller sætte masten på bådene. Det koster kun en smule arbejde, og vi har de nødvendige faciliteter: mastekran, mastevogne, god plads og hjælpsomme bådejere, som gerne giver en hånd. Det er en lille indsats, som er det værd for at sikre, at bådene ikke udgør en risiko.

Jeg vil derfor sige nej tak til at indføre mulighed for mast på land om vinteren. Dette vil også være i tråd med den beslutning, vi tidligere har truffet om at udfase rådne træstativ og undgå at have ledninger i stikkontakter, når vi ikke er til stede, for at forhindre brand. Disse beslutninger er truffet for at beskytte både vores både og vores havn.

Så mit klare nej er: Vi skal ikke tillade, at både overvintres med mast påmonteret. Vi har klaret os fint uden dette, og det vil vi fortsat gøre.

Andel 15 Michael Nielsen:

Jeg finder det meget interessant, at vi diskuterer muligheden for at lade både overvintre med mast påmonteret, og jeg kan godt forstå, at der er bekymringer omkring dette.

Som jeg ser det, er det vigtigt at sikre, at både på land står stabilt, selv i meget kraftigt stormvejr. Hvis man sørger for at bruge et korrekt stativ og eventuelle udlægger, kan man opnå stor stabilitet og forhindre, at bådene vælter. Jeg er overbevist om, at de informationer, vi har modtaget, viser, at det er muligt at sikre bådene på en måde, der gør dem stabile under ekstreme vejrforhold.

Jeg ved, at Rungsted Havn har haft stor succes med at implementere sådanne løsninger, også for større både. Der er specifikke regler for, hvilke stativer og udlæggere der skal bruges for at sikre stabiliteten, og ifølge de erfaringer, vi har fået, har der ikke været problemer med både, der vælter under stormvejr.

Jeg forstår godt bekymringen om, at en båd med mast kan vælte og skade andre både, men jeg mener, at hvis vi etablerer et regelsæt, der sikrer en rimelig høj stabilitet, bør vi ikke være så nervøse for at godkende løsningen. Med de rette forholdsregler kan vi mindske risikoen betydeligt.

Desuden, som jeg ser det, er det på mange måder lettere at arbejde med stativer til både, der står på land, end at skulle tage masten af og på hvert år.

OEP:

Kjeld har ret i, at culpa-princippet kan være problematisk. Hvis en båd vælter og skader en anden, hæfter man selv for reparationen, medmindre kaskoforsikringen dækker – dog med selvrisiko og mulig påvirkning af bonusklassen. Hvis båden er forsvarligt sikret, er man som udgangspunkt erstatningsfri ved hændelige uheld.

Et par gode råd: Sørg for at placere trykplader ved et skot for at minimere risikoen for delaminering, tilse båden hver anden uge og efter storme, og undgå underforsikring. Fagfolk anbefaler også årlig mastkontrol og en grundig inspektion hver 2-3 år, hvor masten afmonteres. Dette er ikke krav, men anbefalinger at overveje.

Allan, andel nummer 261:

Jeg har to spørgsmål, som jeg gerne vil have afklaret:

1. **Pladsforholdene på havnen:** Har man overvejet, hvordan pladsen på havnen vil blive påvirket af større stativer? Vi er allerede godt pakket, og når man går rundt her på havnen, er der ikke altid meget plads. Har bestyrelsen taget højde for dette, hvis flere både skal have større stativer?
2. **Støjgener fra master:** Jeg kan huske, at der for cirka 10-15 år siden var en dialog omkring støjgener fra masterne, især i forhold til vindens påvirkning. På det tidspunkt havde villakvarteret oppe bagved havnen nogle indsigelser. Er det noget, man har undersøgt igen? Det kunne være godt at få klarhed over, om der stadig er bekymringer fra de omkringliggende beboere.

OEP-svar:

Ja, i bestyrelsen har vi selvfølgelig tænkt meget over de spørgsmål, som Allan rejste. Hvis forslaget bliver vedtaget af flertallet, har vi overvejet, hvordan vi kan håndtere pladsforholdene på havnen.

Vi har fundet ud af, at området mod syd – som i dag benyttes af autocampere – vil være det bedst egnede til at placere bådene med mast på land. Hvis vi starter med de første 10 både, som eventuelt kan placeres dernede, vil de kunne stå tæt på hinanden. På den måde kan vi minimere risikoen for, at bådene vælter og rammer hinanden. Der vil også være god afstand til den næste række både, som står på asfaltpladsen længere oppe. Så vi håber, at vi kan minimere risikoen for skader og uheld.

Pladsen skal være tilgængelig fra 1. oktober til 1. april, hvilket betyder, at dem, der har stået i det område til autocampere, vil få behov for at finde en anden plads i den periode.

Når det gælder selve havnedriften, skal vi være opmærksomme på, at optagning og søsætning af både med mast bliver mere tidskrævende. Havnefogeden har også nævnt, og det fremgår af rapporten, at man for eksempel skal afmontere agter, for at man kan transportere bådene. Stativerne kan være så tunge og klodsede, at de kun kan håndteres med gaffeltruck, og det kræver mere plads at flytte dem rundt. Når stativet først er på plads, kan man ikke optimere pladsen på samme måde som i dag, hvor vi bruger vores travelift. Det vil fylde mere, og det betyder, at vi skal være forberedte på, at det kan tage op til en vis mængde ekstra plads.

Når det gælder støjgener, fremgår det også af rapporten, at nogle har oplevet støjgener fra naboer i havneområder, hvor masten står på land. Vi kan ikke gøre meget ved dette, men vi kan forsøge at minimere støjen ved at installere dæmpende lister eller materialer. Vi har ikke testet nogle løsninger, men det er ikke noget, der kan løses helt nemt.

Andel 329 Rikard Østergaard

Hvem godkender de godkendte stativer – er det havnefogeden? Og hvad definerer et standardstativ? Rapporten repræsenterer kun en lille del af de danske havne, men selv

hvor det er tilladt, nævnes der bekymringer. For mange år siden blev master forkastet i havnen på en generalforsamling på grund af støj og klager fra naboerne.

OEP:

Støjgenerne kan vi ikke undgå, og de bliver nok værre, hvilket kan skabe mere utilfredshed hos naboerne. Vedrørende stativgodkendelse er det bådejeren og forsikringssselskabet, der skal vurdere, om stativet er forsvarligt – ikke havnefogeden. Kim kan dog påpege åbenlyse fejl. Et "standardstativ" er blevet en floskel, men typisk refererer det til store, solide stativer som dem i Roskilde, der bruges med specialudstyr. Disse er dog ofte for tunge til vores gaffeltruck, men Kim kan fortælle, hvor grænsen ligger.

Andel 388 Per Harpsøe

Jeg vil lige høre, hvis forslaget bliver vedtaget – kan man så nægte at stå ved siden af to både med master på? Jeg kan næsten høre Ole sige: "Ja, det kan du godt, du kan bare blive liggende i bassinet." Men forstå mig ret, kan vi sige til Kim, at det ikke går, og at jeg vil have en anden plads?

OEP:

Jeg forstår godt spørgsmålet og bekymringen ved at stå ved siden af en mast. Det er en svær situation. Man kan forsøge at tage det op med havnefogeden, men reglementet er klart: havnen bestemmer placeringerne. Vi har ingen beslutning i bestyrelsen om dette, men hvis konflikter opstår, vil det være et bestyrelsesanliggende. Jeg forstår problematikken, men det er ikke let at håndtere.

Andel 15 Michael Nielsen

Der er gener for naboerne ved både med master, da de kan larme og forstyrre udsigten. Jeg bor selv tæt på og bemærker en enkelt båd med mast, som allerede virker lidt irriterende at se på. Hvis flere både med master opstilles, kan det føre til klager fra naboer, som vil finde det ærgerligt at se på master frem for fjorden – lidt som debatten om vindmøller i Øresund.

Kjeld Petersen andel 76

Spørgsmålet er til bestyrelsen: Alle bådejere skal have en ansvarsforsikring for at dække skader på andre både eller havnens anlæg. Men hvis en båd vælter, ophæves ansvarsforsikringen, hvilket skaber et stort problem og kan give bestyrelsen mange udfordringer. Det virker ikke logisk, hvis ansvarsforsikring er et krav. Hvorfor skal vi så have en ansvarsforsikring, når den ikke dækker?

Dirigent HT:

Jeg tror vi lægger den herfra. Det behøver vi ikke at diskutere. Det er sådan reglerne er i dag. Man kan tage den op igen, men det er ikke en del af forslaget her.

Andel 61 John Holst

Kan man kræve, at dem der har både på land med master på, at de har en tillæggsforsikring, der dækker det?

OEP:

Jeg kender ikke til det og har ikke set det nævnt i rapporten, så det virker som tidsspilde. Culpa-princippet gælder stadig – det kræver bevidst uansvarlig handling for, at lovgivningen træder ind. Det er indviklet, men sådan er reglerne.

Andel 261 Allan

Jeg har et supplerende spørgsmål: Hvis det bliver vedtaget, og der kommer flere både, end der er plads til på asfalterealerne, vil grus- eller græsarealerne så være egnede til den type stativer? Har der været nogen overvejelser omkring, om de kan bære vægten og håndtere belastningen fra bådene og stativerne?

OEP

Det vil helt klart stille krav til underlaget. Foreløbig har vi diskuteret, at der vil være 10 brugbare pladser, som tildeles efter først-til-mølle-princippet. Men at bruge græs eller grus til stativer er uansvarligt, og det fremgår også af rapporten. For at arealet skal kunne bruges, kræves et fast underlag som det, der er lavet med den nye asfaltbelægning, som blev forstærket med en karkasse for at sikre stabilitet.

Andel 297 Michael Ørskov

De standardstativer kommer jo til at fylde mere og de har faktisk et mindre areal de støtter på.

Kim Seerup (Havnefoged)

Dagligdagen på havnen er udfordret af sikkerhedshensyn, især når stativerne er tunge og kan forårsage skade. Bådejerne har ingen mulighed for at justere stativerne, hvis noget ikke står korrekt, medmindre man er flere personer til at hjælpe. Vore gafler er forlænget, hvilket gør dem fleksible og risikerer at bøje, hvilket skaber en sikkerhedsrisiko. Der findes udstyr til at sprede gaflerne for bedre greb, men vi har det ikke i øjeblikket.

Pladsen, vi har valgt, har en hældning, der gør det lettere at placere bådene korrekt. Grusarealet er derimod ustabil, hvilket gør det sværere at sikre stativerne ordentligt. Selve undergrunden er muligvis god nok, men overfladen kan være en udfordring.

Dirigent HT - Afstemning:

Vi nærmer os nu afstemningen. For at gøre det klart, så handler det om, at I skal tage stilling til, om der skal gives tilladelse til at sætte bådene op på land med mast, under de krav, vi har gennemgået tidligere. Jeg vil ikke læse kravene op igen, da de allerede står på tavlen, og Ole har også gennemgået dem. Formålet med kravene er at sikre, at bådene opbevares under de bedst mulige forhold.

Så spørgsmålet er simpelthen: Er I enige i at tillade båd med mast på land, under de nævnte betingelser? Hvis ja, så skal I stemme for.

Jeg beder nu om, at I rejser hånden, hvis I stemmer for forslaget.

(Afstemning finder sted)

Vi har 19 stemmer for forslaget.

Er der nogen, der ikke ønsker at stemme på dette punkt?

(Der er én, der ikke ønsker at stemme)

Der er hermed 63 medlemmer som stemmer imod forslaget.

Da der er flere imod end for, er forslaget ikke godkendt.

12. Eventuelt

Forslag:

Andel 450 Theis Palm Vil foreslå, at der rettes opmærksomhed mod mastekranen, som han finder usikker, især når man skal håndtere tunge master på grund af slup i toppen. Han er ikke sikker på vægten af sin mast, men vurderer den til omkring et par hundrede kilo. Der er betydelig forskel på at løfte denne mast eller mindre ting. Der er bekymring for svingninger.

Foreslår at installere en spand til at starte en motor uden brændstof og olie til sin jolle, hvilket kan forhindre problemer om efteråret med karburatoren.

Andel Rene190. Jeg synes jeg oplever det offentlige toilet nede ved new asian kunne godt trænge til en overhaling. Så en opfordring til, at vi får gjort noget ved det.

Andel 344 Lars

Det var mere mastekranen hvis nu det ender med at der skal laves en ny mastekran, så tænk lige ind at man kan hive trailer både op og ned.

Kjeld Petersen andel 76 altså Jeg vil give Theis fuldstændig ret i. Jeg er jo vant til at bruge den mastekranen og hvis man gør det rigtigt, så er det ikke noget problem, men den arm der sidder deroppe den sidder og svinger meget langt frem og tilbage.

Dirigenten (HT) konstaterer at der ikke er flere kommentarer og afslutter derfor Generalforsamlingen.

Referent:

Bo Steffensen _____

Dirigent:

Referat af ordinær Generalforsamling 2025 i Jyllinge Lystbådehavn a.m.b.a. Ny Asien, tirsdag
den 14. januar 2025 kl. 1830

Helle Toft_____