

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT A/S



**Skibsbyggeri og reparation gennem 100 år
1917-2017**

Skibsbyggeri og reparation gennem 100 år

VED KAJEN LIGGER de pelagiske fiskefartøjer *Aine*, *Rockall* og *Voyager*, som skal afleveres til deres ejermænd i værftets jubilæumsår, hvor man allerede tidligere har sendt *Pathway* og *Grateful* afsted, der i maj og juli sejlede til hjemhavnene Peterhead og Fraserburgh i Skotland.

Ordrebogen viser at samme aktivitetsniveau vil tegne de næste to år, hvor der på nuværende tidspunkt er 16 skibe i ordrebogen, som beløber sig til en samlet værdi på ca. 2,4 milliarder kroner.

Uden at være forfaldet til rutiner, har Karstensens Skibsværft A/S oparbejdet en kolossal kompetence i udvikling og nybygning af større pelagiske fiskefartøjer. De pelagiske fiskefartøjer fisker efter stimefisk og fiskeriet foregår med not eller trawl. Fangsten opbevares i RSW tanke, hvor fisken opbevares i nedkølet havvand. I de fleste tilfælde står værftet selv for projektering af skibene i samarbejde med rederne. På denne måde opnås optimale løsninger med hensyn til funktio-

nalitet, kapacitet, kvalitet og design. Nøgleordene for alle nybygningerne har været erfaring, ekspertise, kvalitet og fleksibilitet. Kvaliteten af det udførte arbejde skal være i top, så skibet til enhver tid er fuldt funktionsdygtig. Alt foregår i et godt og inspirerende samarbejde mellem rederi og værft.

De pelagiske skibe fanger både fisk til fiskeindsustrien og de pelagiske fabrikker. Deres hovedfiskeri er efter sild og makrel. En anden stor indtægtskilde er fiskeri efter industrifisk, som blåhvilling, tobis og brisling, som bruges til fremstilling af fiskemel og -olie. Industrifisk eller proteinfisk, som de også kaldes, leveres ofte til Fiskernes Fiskeindustri i Skagen, og en del sild landes hos Skagerak Pelagic i Skagen. Således er havnen, værftet og fiskeindustrierne i mange tilfælde knyttet tæt sammen med fartøjerne, hvilket er til stor gavn for Skagen som by.



Western Viking

GENNEMBRUDDET MED DESIGN og bygning af større pelagiske skibe kom i 1997, hvor man afleverede nybygning nr. 374 SO 718 *Western Viking*. Skibet var bestilt af Frank Doherty fra Kin-casslagh, Donegal i Irland. Senere har værftet leveret yderligere 3 nybygninger til samme rederi:

Western Chieftain i 2003, *Western Viking* i 2005 og *Western Viking* i 2015, og for tiden bygges skroget til en ny *Western Chieftain*. Ligeledes får Franks bror Joseph til september i 2017 leveret *Aine* fra værftet – som afløser den *Aine*, der blev leveret af værftet i 2003. Karstensens Skibsværft har en stor

og trofast kundekreds, som hele tiden vender tilbage. De sætter pris på den uformelle tone og den tætte kontakt med alle værftets medarbejdere. Der er ikke så mange dikkedarer, og man snakker sig løbende til rette om de justeringer, der måtte være undervejs i byggeriet af et fiskefartøj til et par hundrede millioner kroner.

Den eksplosive udvikling på nybygningsområdet det seneste tiår bunder i positive konjunkturer for fiskeriet, som har kaldt på en fornyelse af flåden og ønsket om stadig større kapacitet i de enkelte skibe. Værftets ledelse har gennem årene oparbejdet et stort netværk i fiskerikredse, hvilket er afgørende for til stadighed at kunne indhente nye ordrer, og man viser naturligvis flaget på fiskerimesser i ind- og udland.

Diskussionerne mellem rederi og værft går i disse år meget på minimering af energiforbrug, optimering af sikkerhed og arbejdsmiljø ombord samt håndteringen af fisken efter fangst og ved losning til fabrikken. På værftet er man altid klar til at tage snakken og finde frem til den bedste løsning for skipper og reder.



Reparationer

NYBYGNINGERNE TILTRÆKKER sig mest opmærksomhed, men værftets reparationsafdeling fylder også godt i regnskabet.

Danmark har en kystlinje på 7.314 km, og hver dag året rundt sejler 1.500 fartøjer i de danske farvande. Det giver gode muligheder for et reparationsværft.

Gennem årene er der lavet adskillige forlængelser på værftet, hvilket også har været tilfældet i jubilæumsåret, hvor Thyborøn-kutteren *Aaltje Postma*, *Patrick* fra Skagen, Nexø-kutteren *Ocean*

Freja og Læsø-kutteren *Canopus* alle har fået øget deres kapacitet ved indsættelse af en ny sektion i skroget. Forlængelserne kan normalt klares på 12-14 uger, medens man må vente på en nybygning i ca. 18 måneder.

Reparationsafdelingen har mellem 125 - 150 projekter om året, og projekterne varierer fra større ombygninger til mindre vedligeholdelsesopgaver. Skibstyperne er både slæbebåde, fragtskibe, men der er naturligvis en overvægt af forskellige fiskefartøjer. Blandt reparationsafdelin-



gens mere spektakulære projekter kan nævnes ombygningen af *M/S Alondra* fra containerskib til kvægtransportskib. I midten af juli 2017 sejlede *Alondra* efter endt ombygning fra Skagen til Waterford i Irland for at laste opdrætskvæg til Bandirma i Tyrkiet.

Der har altid været stor synergi mellem reparationsafdelingen og nybygningsafdelingen. En del nybygningskontrakter er resultat af en længere relation, som er startet med at rederier er kommet på værftet som reparationskunder, for siden at vende tilbage som nybygningskunder.







Medarbejderne

ARBEJDET PÅ Karstensens Skibsværft A/S udføres af ca. 375 dedikerede medarbejdere, og en stor del af værftets succes må tilskrives denne stab, der loyalt har fulgt med virksomheden i mange år og aktivt været med til at udvikle værftet.

Langt størstedelen af værftets medarbejdere er bosat i byen, men i takt med virksomhedens vækst er der nu mange, som pendler ind fra hele Nordjylland. Kvalificeret arbejdskraft hænger ikke på træerne, og i løbet af de sidste 10 år, har værftet suppleret medarbejderstaben med faglærte kollegaer fra Tyskland, Polen og de baltiske lande. En del af medarbejderne er faldet så godt til på værftet og i byen, at de har valgt at bosætte sig med deres familier.

Med en lærlingeflok på 40 håber man at kunne uddanne og fastholde kvalificerede medarbejdere til de næste mange år, heriblandt primært

skibsbyggere, skibsmontører og elektrikere – men værftet uddanner også tekniske designere, tømrere, industriteknikere og overfladebehandlere og har derudover ofte skibsingeniører og maskinmestre i praktik.

Udover den faste medarbejderstab har værftet haft et tæt samarbejde med en række under-

leverandører. Firmaet Norisol har i mange år stået for isoleringsarbejdet, og det norske firma Maritime Montering har taget sig af store dele af apteringen. Topcoat er tilknyttet til at varetage overfladebehandlingerne. Værftet benyttede igennem mange år Hanstholm Elektronik og

Scanel, som underleverandører til elektriske installationer ombord på skibene. I juli 2016 blev der imidlertid etableret et nyt selskab, KS Elektro A/S med foreløbig 40 medarbejdere, som fremover skal stå for el entrepriserne på værftets nybygninger og ombygningsprojekter.

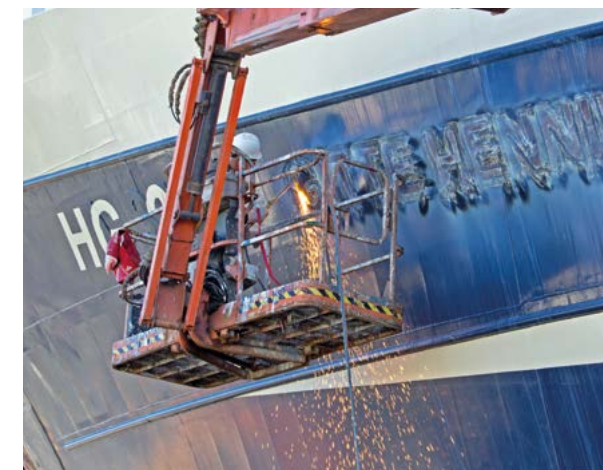
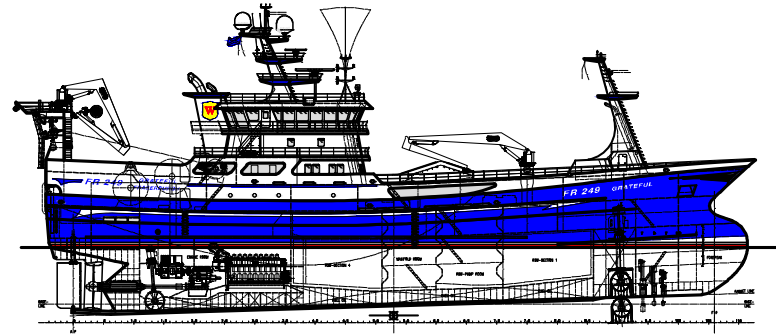


Foto: Peter Broen, Nordjyske Stiftstidende
– bragt på forsiden af Skagen Onsdag den 26.11.2014



Tegnestuen

EFTER GENNEM NOGLE ÅR at have købt konsulent tjenester, etablerede værftet egen tegnestue i 1983. I starten var der kun en enkelt medarbejder, og man benyttede sig fortsat af assistance fra eksterne konsulenter og tegnestuer. Bygningen af et moderne fiskefartøj kræver nu om

stunder et væld af tegninger, beregninger og specifikationer, så afdelingen er med tiden vokset til ni mand. Ligeledes har Karstensens Skibsværft etableret egen tegnestue i Polen med 5 mand, og benytter et konsulentfirma i Litauen til at assistere med produktionstegninger.

Søværnet

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT er aldrig bleg for at indgå kontrakter på nye områder. I 2008 søsatte man to inspektionsfartøjer til Søværnet, nemlig *Knud Rasmussen* og søsterskibet *Ejnar Mikkelsen*, og i 2013 blev optionen på bygning af det tredje inspektionsfartøj indløst, og kontrakten om bygning af *Lauge Koch* blev underskrevet. Skroge-

ne til alle tre skibe blev bygget i Polen og derefter slæbt til Skagen, hvor Karstensens Skibsværft udrustede skibene. Derefter blev alt militært udstyr monteret på Flådestation Korsør. De tre inspektionsfartøjer står for suverænitetshåndhævelse, fiskeriinspektion og fiskeriundersøgelser ved Grønland og Færøerne.





Nuuk Værft

KARSTENSENS SKIBSVÆRFT har også interesser i Grønland. Sammen med Grønlands Hjemmestyre købte værftet i 2002 aktierne i et nystiftet selskab, Nuuk Værft A/S og overtog ledelsen. Et par år senere erhvervede man hjemmestyrets aktier, så der nu er tale om et datterselskab, der ejes 100 % af Karstensens Skibsværft.

Nuuk Værft tager udelukkende reparationsopgaver ind, men har også et betydeligt lagersalg til det maritime Grønland. Nuuk Værft beskæftiger i dag ca. 15 medarbejdere fast og supplerer op i travle perioder med folk blandt andet fra værftet i Skagen.



Stålleverandører fra de baltiske lande

STÅLSKROG TIL NYBYGNINGER er i de seneste 18 år blevet bygget på værfter i Letland, Litauen og Polen, hvor hundredvis af værftsarbejdere er beskæftiget på vegne af Karstensens Skibsværft. Her har værftet inspektører ansat til at følge og kontrollere arbejdet med bygningen af skroget. Når skroget er malet og søsat, bliver det slæbt til Skagen, hvor Karstensens Skibsværft sørger

for udrustningen med rørarbejde, isolering, apering, elarbejde, elektronik, maskineri, spil og kraner samt slutmaling. Ved en nybygning regner man løseligt med, at der går seks måneder med projektering og tegning, mellem otte til ti måneder med at bygge skroget, og seks måneder med at udruste skibet.



Værft og havn

MED ÅRENE HAR Karstensens Skibsværft spredt sine aktiviteter ud over store dele af Vesthavnen. Man har bygget til og bygget om, så der nu er mere end 20 bygninger på værftsområdet. Administration og tegnestue ligger på Vestre Strandvej i nær tilknytning til beddingsområdet. Ved tørdokken, der blev etableret i 2007, er der lager og rørværksteder, og i de to tidligere fiskeindustribygninger P. Anthonisen og Nordsøen er der yderligere lagerplads og varemodtagelse.

På Vestre Tværmole fik man tilført rigtig mange kvadratmeter, da man først erhvervede sandblæsnings- og malerhallen kaldet »Katedralen« fra Nordpaint i 1995 og her senest i 2015 overtog Danish Yachts A/S og de dertil hørende produktionshaller. Hele nybygningsafdelingen blev i 2016 flyttet til Tværmolen med en forventning om, at man nu var fremtidssikret rent lokalemæssigt. Allerede nu er hver en kvadratmeter på molen udnyttet.



Ny tørdok

VÆRFTETS KRAFTIGE EKSPANSION er også baggrunden for, at man nu er langt fremme med planerne om at etablere en ny tørdok i bunden af Vestre Bassin. Etablering af den nye dok medfører at kun en af beddingerne bliver tilbage, og at en ny kaj anlægges. Tørdokken bliver 110 meter lang og 23 meter bred. Dokken ønskes overdækket, som det faktisk også var meningen med den gamle tørdok. Overdækningen, som bliver 35 meter høj, vil være en stor miljømæssig gevinst. Man minimerer støjgener og skaber samtidig de bedst tænkelige produktionsforhold for medarbejdere og kunder.

Den eksisterende tørdok forlænges med 15 meter, så den kan tage fartøjer på 150 meter. Vestre havnebassin uddybes, og Nokken på Vestre Tværmole ønskes fjernet for at lette passagen for de store fartøjer, der skal dokkes.



Ejerne

I DE FØRSTE HALVFJERDS ÅR af værftets levetid var der tale om et privatejet familieforetagende. Da tredje generation, i form af skibsingeniør Knud Degn Karstensen, købte værftet af faderen Niels Degn Karstensen, blev det omdannet til et aktieselskab.

Næste skridt frem mod et generationsskifte blev taget i 2003, da fem af værftets ledende medarbejdere overtog 35 % af aktierne. Karstensens Skibsværft ejes således i dag af skibsingeniørerne Knud Degn Karstensen, Tage Rishøj og Kent Damgaard, produktionscheferne Benny Hugaard Kristensen og Claus Hansen samt økonomichef Kim Lund Jensen.

Fjerde generation af Karstensen-familien har også meldt sig på banen, hvor Diddan Rahn Karstensen nu sidder som sekretær for direktionen, der består af Knud Degn Karstensen, Tage Rishøj og Kent Damgaard.

Karstensens Skibsværft omsætter i dag for over en milliard kroner om året, og intet tyder på, at tallet vil dale de kommende år.



Forhistorien

BELØBENE VAR NATURLIGVIS af en lidt anderledes størrelse ved værftets start i 1917, hvor man lagde ud med en kassebeholdning på 500,- kr og hvor man på de første tre uger havde samlede indtægter på 131,05 kr og udgifter på 563,10 kr.

Byggeriet af Skagen havn i starten af forrige århundrede skabte basis for etablering af egentlige skibsværfter. Allerede i 1906 kom brødrene Sofus og Søren Nipper, der var udlært på Bulls Skibsværft i Frederikshavn, til Skagen og startede kutterbyggeri.

På det tidspunkt havde Rasmus Gaihede og Chr. Ovesen længe været i gang med bådebygning i en mindre skala. Ovesen var dog startet med egentligt kutterbyggeri, og i oktober 1916 løb den 25 tons store kutter Magda af stabelen fra hans værft.

Fætrene

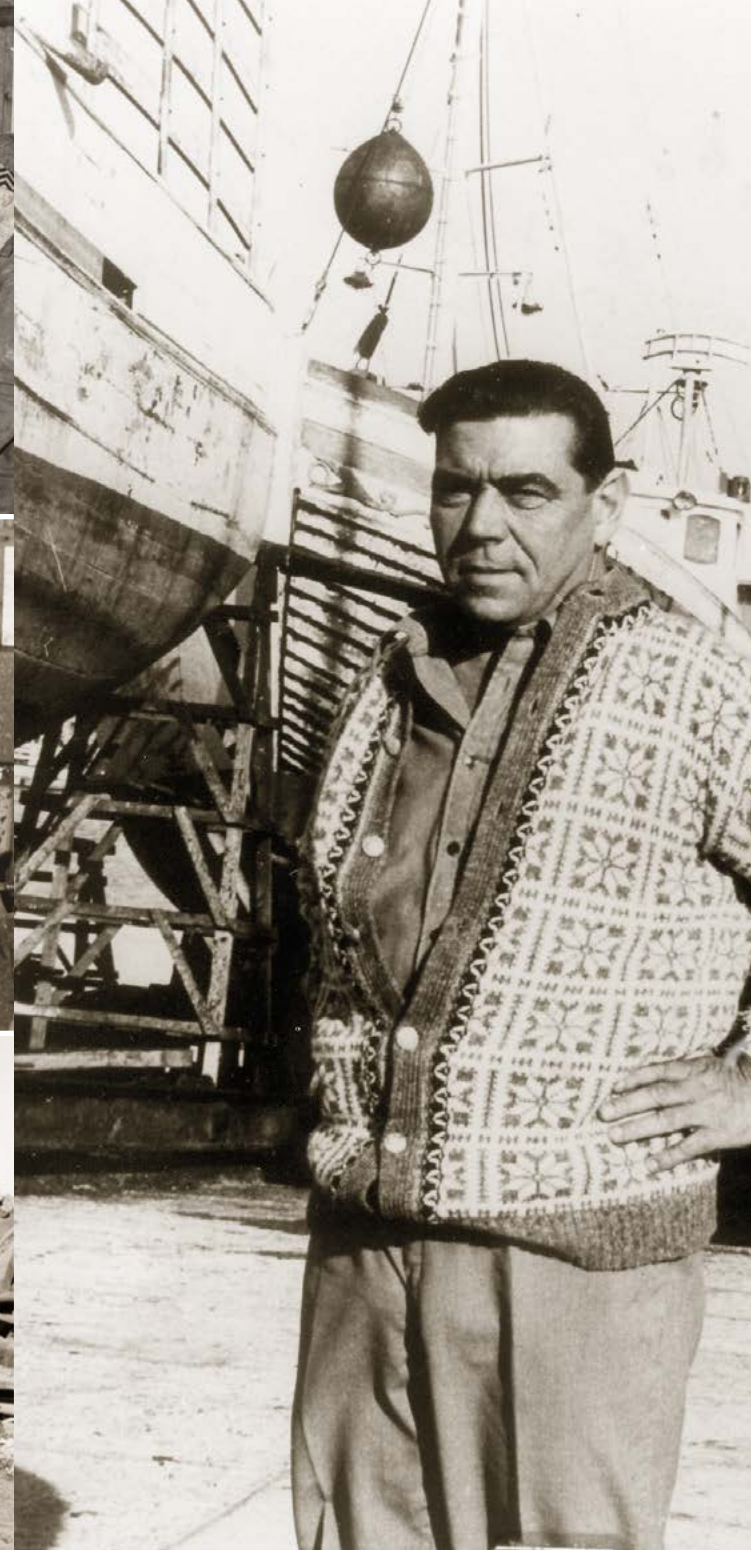
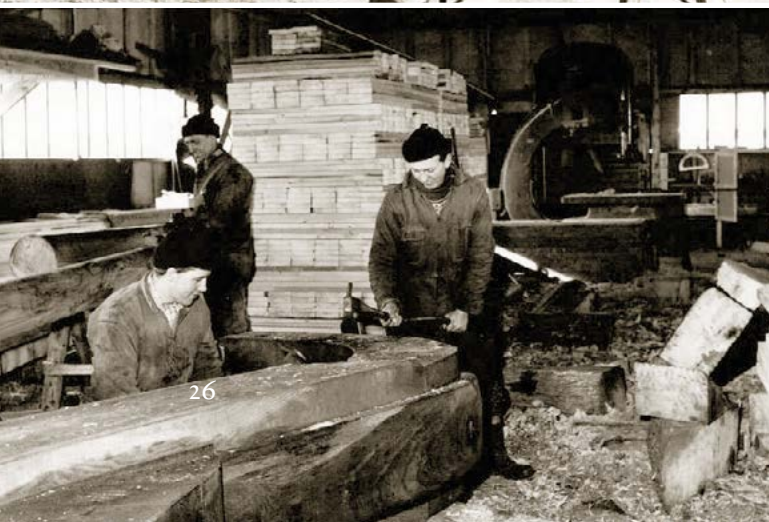
DE TO JÆVNALDRENDE FÆTRE Marinus Karstensen og Søren Henriksen var fra barnsben vant til at færdes ved havnen i Skagen. De kom i lære som skibsbyggere hos henholdsvis Chr. Ovesen og Rasmus Gaihede, og de forstod begge tidligt, at havnen ville medføre en opblomstring for skibsbyggeriet.

I efteråret 1916 annoncerede de to fætre, at de ville anlægge et nyt skibsværft umiddelbart vest

for Chr. Ovesens. Ovesen lagde kølen til en ny kutter i februar 1917, men kort efter, nemlig den 1. april, solgte han værftet til Marinus Karstensen og Søren Henriksen. Værftet »Karstensen og Henriksen« var etableret.

Så gik fætrene på med krum hals. Parallelt med Brdr. Nippers Værft blev der bygget fiskekuttere i stor stil, og der var ikke langt mellem stabel-afløbningerne. Fartøjerne var primært beregnet på hjemmefiskeri, men mange af dem blev også sat ind i det englandsfiskeri, der for alvor tog fart i 1920'erne.



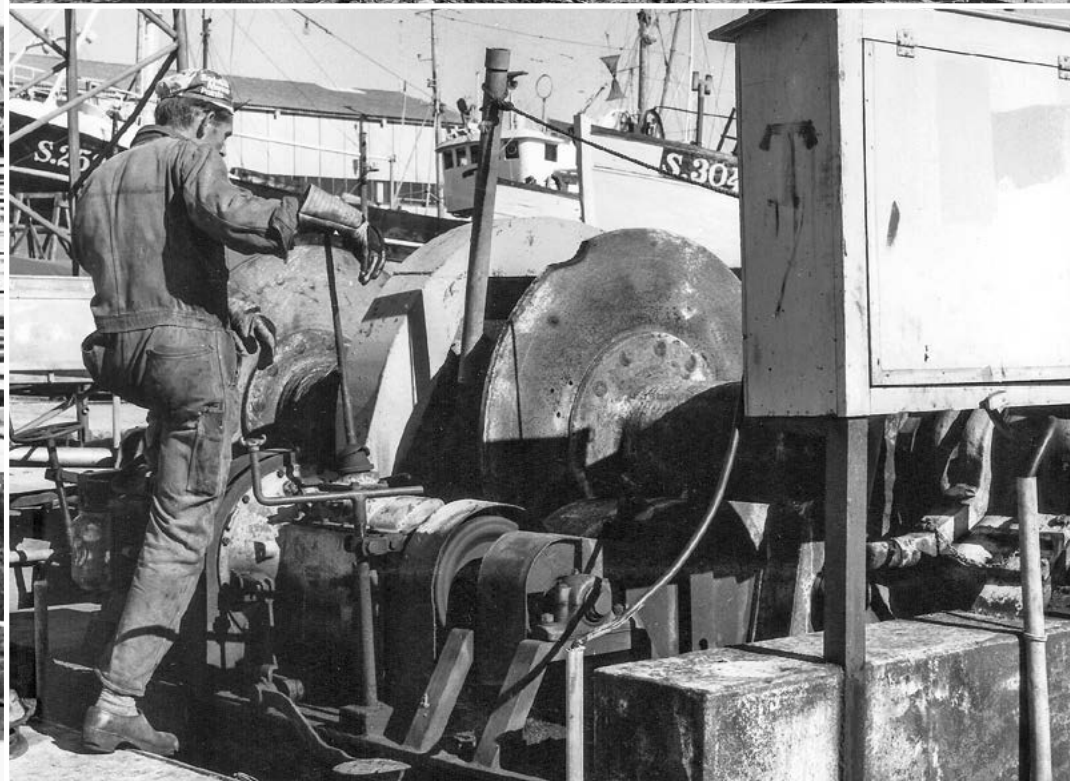


På en tragisk baggrund, en minesprængning, der ramte kutter *Nordcap* i 1942 og hvor skibstømrer Svend Karstensen omkom, blev hans bror Niels Degn Karstensen inddraget i værftsarbejdet. Han kom i lære og fik senere uddannelsen som skibssingeniør.

Med ham ved roret kom værftet ind i en stærk udvikling, og da Skagen havn i 1950'erne blev udvidet mod vest, var han klar til at flytte værftet med. Beddingskapaciteten blev udvidet, og der blev bygget savværk og opskæringsafdeling på Buttervej.

Søren Henriksen benyttede lejligheden til at trappe ned og solgte sin del af firmaet til Niels Degn Karstensen. Marinus Karstensen var svækket, men havde stadig sin daglige gang på værftet. Da han døde i 1959, blev Niels Degn Karsten-

Skibssingeniør og værftsejer Niels Degn Karstensen (1922-2000) var oprindelig fisker, men blev siden uddannet som skibstømrer og skibssingeniør. Han så de store muligheder for værftet ved havneudvidelsen i 1950'erne og drev i øvrigt selv rederivirksomhed i betydelig skala. På havnen var han kendt som en initiativrig og karismatisk skikkelse, og på hjemmefronten havde han en solid støtte i hustruen Marie (1927-1987).



sen enejer og værftet skiftede navn til Karstensens Skibsværft og Maskinværksted.

I 1971 skulle Farvandsvæsenet have et nyt inspektionsskib bygget. Både Nippers Værft og Karstensens Skibsværft bød på opgaven, som gik til Karstensen. Kontrakten krævede dog, at skibet skulle bygges indendørs, hvilket kun Nippers Værft kunne honorere. Den simple udgang på sa-

gen blev, at Karstensens Skibsværft købte Brdr. Nippers Værft den 15. september 1972, og de to konkurrerende værfter blev lagt sammen.

Tredje generation

DET LÅ STRAKS I KORTENE, at Niels Degn Karstensens søn Knud skulle gå i faderens fodspor.

Han blev sendt til Hakvoort Skibsværft i den idylliske Monnickendam nord for Amsterdam, hvor han fra 1968 til 1970 blev udlært som skibsbygger. I 1974 tog han eksamen som skibsingeniør fra Helsingør Teknikum.

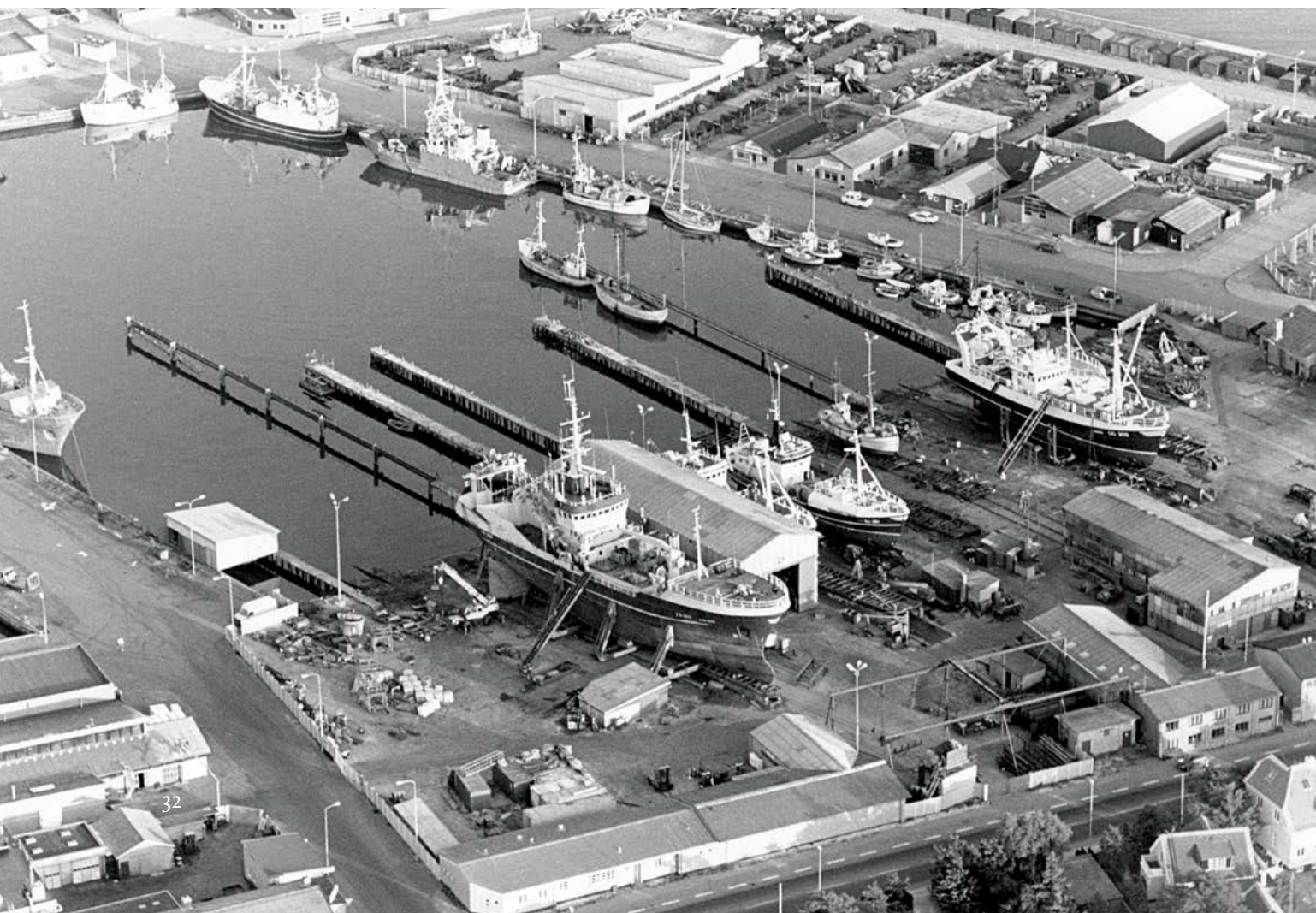
I mellemtiden var stålskibene kommet ind i billedet, hvor gunstige afskrivningsregler havde skabt et regulært byggeboom. De første stål-

skrog kom fra Holland. Senere kom leverandører af stålskrog i Aalborg og Nakskov ind i billedet. Karstensens Skibsværft kunne dog endnu bygge fartøjer i træ, men der blev stadig længere mellem nybygningerne. I begyndelsen af 1980'erne byggede man *Atlantica* til Svenska Krysserklubbens Seglarskola og FN 129 *Karen Tvilling*, der var specialbygget til en strandbyfi-



sker. I løbet af 1980'erne skete der flere produktionsændringer og beddingskapaciteten blev udvidet ad to omgange til først 500 tons og senere i 1985 til 1.500 tons. Kapacitetsudvidelsen gav plads til nye skibstyper og kundekredsen

blev udvidet, samtidig med, at der kom nye folk og nye kompetencer til værftet. Der leveredes i alt 8 nybygninger i 1980'erne og mange danske, skotske, islandske og færøske skibe blev ombygget og forlænget.



DANIDA

TIDERNES UGUNST FOR FISKERI og værftsindustri i 1990'erne blev mildnet for så vidt angår Karstensens Skibsværft ved nogle store kontrakter med Udenrigsministeriets DANIDA (Danish International Development Agency). Værftets første store opgave i udlandet var i Tanzania, hvor

færgen *Liemba* blev ombygget. Herefter kom flere millionstore ordrer på fartøjsrenoveringer, nybygning af færger og udstrakt konsulenttjeneste i først de afrikanske stater Tanzania, Malawi, Ghana og dernæst Cambodja og Vietnam i Asien.

Nye tider

I 1990'ERNE HANDLEDE DET mest om reparations- og vedligeholdelsesopgaver på værftet, samt enkelte større ombygninger. Blandt andet havde den nye bedding fra 1985 gjort det muligt at tage tankskibe og andre fragtskibe på land. Langsomt vendes skuden, og i løbet af de sidste

år i 1990'erne vokser værftet med 50%. Langs kajen lå fartøjer fra Skotland, Irland, Grønland, Island, Canada, Norge, Sverige og Danmark, og ordrebogen rakte for første gang langt ind i det næste år. Skagen Erhvervsforening udnævnte i 1996 værftet til årets virksomhed i Skagen.



I 1997 afleveredes *Western Viking* til Killybegs og kort tid efter kom brødrene Bruce og Graham Thomson fra Lossiemouth i Skotland til Skagen og bestilte en nybygning, hvor skroget blev leveret fra Poul Ree, Stokkemarke. Skibet blev 33,95 meter langt og 10,50 meter bredt. Skibet blev navngivet *Westro*, og var udrustet til at fiske efter havkat, torsk, kuller og havtaske med to trawl samtidig på op til 1000 meters havdybde.

Herefter går det slag i slag for værftet, som i

2009 tildeles Vækst og Vilje-prisen af Frederikshavn Erhvervsråd.

Indenfor en kortere tidshorisont vil værftet ramme nybygning nr. 500. Retfærdigvis skal det siges, nybygningerne fra det hedengangne Nippers Værft er talt med – men der er stadig tale om et imponerende stykke industrihistorie, som værftets ledelse, medarbejderne og Skagen by kan være stolte af.

