

ENESTE DANSKE FIRMA PÅ SYV KONTINENTER:

KNUD E. HANSEN - DANSK SKIBSDESIGN I VERDENSKLASSE

Det innovative skibsdesignfirma Knud E. Hansen A/S med hovedkontor i Helsingør og afdeling på Lindø har oplevet sit bedste år nogensinde og fortsætter på fuld kraft med en utrolig bred vifte af aktiviteter - fra et olieopsamlingskib der nærmest kan sejle i en vandpyt til ombygning af krydstogtskæmpere og avancerede ventilationsanlæg til effektive kemikalietankere.

En temmelig enestående bredde i aktiviteterne gør sammen med stor fleksibilitet og innovationskraft skibsdesign virksomheden Knud E. Hansen A/S til noget særligt, hvilket også bekræftes af tildelingen i april af Ship-pax prisen for ro-ro skibet Bahri Abha, der er designet i Helsingør.

- Vi er et firma, som arbejder meget bredt i marine og offshore og vi arbejder i hele verden. Jeg tror vi er det eneste danske firma som sidste år var aktiv på alle syv kontinenter. Det tror jeg ikke engang Mærsk var. Vi var bl.a. på

Antarktis med to projekter, fortæller adm. Direktør Finn Wollesen.

- Firmaet, der er stiftet i 1937, har altid være i forfront. Op til slutfirserne var Knud E. Hansen vel verdensførende på passagerskibe inden for både færger og krydstogt. Man var worldwide en klar nummer 1. Og det er den indgangsvinkel, der er videreført.

- Der var nogle lidt hårde år i 90'erne hvor firmaet mistede noget, fordi man ikke fik lavet et ordentligt generationsskifte, men så kom man tilbage efter 2000 med ro/ro skibe, rustfrie kemikalietankskibe og vindmølleinstallationskibe og var først med at lave jackup skibe, der kunne installere store vindmøller. Den allerførste af dem, Resolution, blev designet af os for Mayflower, berettet Finn Wollesen.

- Næste generation er Swire-skibene Swire Orca og Swire Osprey, som vi har designet, og som sejler for dansk rederi i øjeblikket. I det

hele taget er vi i dag meget aktive i offshore og offshore vind. Vi designer en del projekter, som er til isklasse, fordi ismeltingen gør, at man kan begynde at sejle nogle steder, man ikke kunne før. Der kommer jo nye regler om hvordan man opererer på arktisk og antarktisk, så der er vi meget fremme i skoene.

Et andet felt, hvor firmaet har stået stærkt i de sidste 10-12 år, er ombygninger:

- Vi har lavet meget for Stena, bl.a. forlængelse af eksisterende færger, så de kan gå på andre ruter, herunder opgradering med ekstra dæk. Faktisk har vi været igennem hele flåden, fordi vi har været involveret i alle deres projekter. Bl.a. har vi ombygget Saga Sapphire, som var et tidligere Pullman Tour skib. Det var et projekt som blev færdigt sidste år på Palermo værftet. Så ombygninger er noget, som vi også står stærkt i, siger Finn Wollesen og nævner, at man har delt forretningen op i segmenter.

Et af de stærke specialer her er HVC, heating, ventilation og aircondition.

- Det største projekt vi har lige nu er britiske hangarskibe, hvor vi har været involveret i designet af airconditioning helt siden 2008, hvor vores kunde er et stort tysk ventilationsfirma. Men vi har også meget ventilationsarbejde inden for offshore. Og en hel del for mindre skibe, hvor vi hjælper ventilationsfirmaer med designet, ofte som en buffer til deres egne tekniske afdelinger.

KRYDSTOGTSKIBE I USA

- På vores USA kontor har vi meget fokus på de to store krydstogtsrederier Royal Caribbean og Carnival. Det er simpelthen forefaldende arbejde fra dag til dag – alt fra hjælp med små ombygningsprojekter. Der skal måske flyttes noget maskineri eller vi skal have opdateret safety planen.

Men ud over krydstogt skal USA-kontoret også fokusere på offshore i Mexicanske Golf, når vi kommer lidt længere frem.

- Vores kontorer uden for Danmark er - i modsætning til mange af vores konkurrenter, som





har lagt kontorer i lavprislande for at spare omkostninger - bevidst lagt dér, hvor vores kunder er. Og det er London, Færøerne (her er ikke andre konsulenter end os), Australien (på grund af offshore på Vesta Australien), Piræus, Grækenland (færger og hele Middelhavet).

LINDØ

- Desuden har vi et Odense-kontor, som supporter Vestdanmark og de værftsaktiviteter, der er på Lindø bl.a. Faryard. Vi ligger på værftet i Lindø Industripark, hvor der er mange aktiviteter. Placeringen på Lindø skyldes bl.a. at det er lykkedes os at få nogle medarbejdere, der boede i området, men som ikke var interesseret i at flytte til Helsingør. Så i dag er vores næststørste kontor Odense, som tiltrak medarbejdere, så vi ret hurtigt kunne supportere Vestdanmark og Fyn.

- Lindø-kontoret kører meget i samarbejde med hovedkontoret i Helsingør. Alle vores kontorer arbejder tæt sammen med Helsingør, så hvis der ikke er meget at lave lokalt, er man koblet på projekterne i Helsingør. Odense arbejder på fuldstændig samme måde som Helsingør. Vi har en platform med hurtig assistance til lokalområderne, fortæller Finn Wollesen.

Blandt de innovative projekter er også design af et floating power plant for et dansk firma.

- Det er et bølgeanlæg, som flyder nede ved Nakskov og nu er inde i næste fase efter at prototypen er ved at blive testet. Vi er i gang med fullscale.

- Vores projekt for det saudiske rederi, Bahri, blev nomineret som bedste design inden for ro-ro. Det var vi meget stolte af. Det var et meget optimeret design. Ro-ro markedet har været vældig godt for os i de sidste par år. I bladet "Significant Ships" er to af vores designs således nomineret. Det er CMN fra Frankrig. Og for to år siden var Pacific Orca også i "Significant Ships", fortæller skibdesignchefen, som også fremhæver, at Knud E. Hansen har designet de skibe som skal sejle på Fogo og Change Islands ved New Foundland.

- De skal bygges i Rumænien og leveres til den canadiske regering om ca. to år. De er isklaskibe, som er lidt specielle, fordi området har en barsk natur.

ENERGIBESPARELSER

Knud E. Hansen arbejder meget med energioptimering i disse dage.

- Vi har haft kæmpeprojekter med Carnival Cruise Line omkring disse besparelser. Primært omkring ventilation. Også for andre rederier, har vi kigger på energibesparelser:

- Man kan simpelthen skære forskibet af og sætte en ny bulb op. Der er jo sket meget i og med, at man har sænket farten på skibene. Så er skroget ikke optimalt til den lavere fart, og derfor kan det godt betale sig at ændre forskibet og få en bedre skrogform. Det har vi gjort for adskillige rederier.

Også omkring trim-optimering har vi lave energi-undersøgelser, altså hvordan skibet skal ligge i forskellige trim, alt efter om man sejler med og uden last eller dellaster. Det kan betale sig at trimme skibet forskelligt, alt efter dybgang og så kan man regne på, hvad det mest optimale trim er.

Designfirmaets bredde omfatter også drill platforme og drillskibe. Pt. dokkes Maersk Galant på Fayard. Her er vi også strækt involveret med design og beregning af en række ombygninger, siger han.

- For et par år siden lavede vi et helt koncept, faktisk et arktisk drillskib for et amerikansk



rederi, Frontier Drilling. Det blev så ikke bygget på grund af finanskrisen, men vi er inde på drillskibe og arbejder på projekter, siger Finn Wollesen uden at komme ind på, hvem opdragsgiveren er.

Et andet projekt med relation til olie, er et lille olieopsamlings skib, SWORC, som Knud E. Hansen har designet.

- Det er et let fartøj, som kan samle olie op på kystnære områder. Det var egentlig ideen, at der skulle laves et sådant beredskab i Danmark, men politisk er der ingen, der kan finde ud af at tage en beslutning, så der sker ikke noget. Men vi har bygget ét fartøj i spekulation.

Man har jo det problem ved et olieudslip, at hvis man ikke når at få flydespærringer ud, og udslippet kommer ind på lavt vand, så kan man kun stå på stranden og vente på at skulle skrabe det op. For hvert ton olie, der kommer ind skal man grave 13 tons sand væk. Men dette lille fartøj kan sejle ind på 30 cm og samle olien op i plastiksække, som bliver dumpet ned – det er en katamaran – mellem skrogene, så man næste dag kan hente dem med en traktor eller hvad man vil. Man kan skimme 400 kg ad

gangen, så kaster den sækken. Vi kan spare mange tons fra at komme ind på sandstranden og derved kan man redde dyreliv og undgå forurening og tab af turistindtægter.

- Hvis man placerede ti af dem i Danmark, ville man kunne nå enhver kyst inden for 2-4 timer. Den politiske plan siger, at det skal man gøre, men det hele sejler rundt mellem kommuner, Søværnet, Marinehjemmeværnet og politikkerne, påpeger han.

Knud E. Hansen ser meget lyst på fremtiden: - Finanskrisen var i starten en fordel for os, fordi mange rederier sagde ok, nu bliver værfterne presset, og de bliver sultne, så lad os få en masse tender designs på hylderne, så vi kan få billige skibe, når værfterne er klar til at sænke priserne. De der har fået købt billigst bliver succesfulde de næste 20 år.

- Men ingen vidste, hvornår bunden var nået, og der er kun én, der køber det billigste skib, så derfor begyndte vi at mærke krisen. 2009 og 2010 var ok, men 11 og 12 blev lidt hårde ved os, mens 2013 derimod blev vores bedste år nogensinde. Så vi er fortrøstningsfulde, siger Finn Wollesen, som ud over Nordamerika også har forventninger til det kinesiske marked, hvor man har haft to succesfulde projekter: - I Kina skal man jo vinde fortrolighed, og det har vi, så når de får de næste projekter ind, tror vi også, at vi er med dér.

Knud E. Hansen har kunder, der har været med i en 40-50 år.

- Bl.a. Stena, som altid har projekter. Også Canada er og har historisk været et stort marked for Knud E. Hansen. F.eks. bestilte Ralph

Misener i begyndelsen af 1965 Knud E. Hansen til at designe skibe, og det nye skib skulle være flådens største i kapacitet og selskabets første selvstændige bulk carrier med dækmontet system til selvaflæsning. Knud E. Hansen er i budrunden for tilsvarende skibe til anden canadisk reder, ligesom to KEH-designede skibe er under konstruktion mens kemikalietankere og multipurpose er under kontrahering.

Sammen med energioptimering, er de også med til at trække firmaet fremad.

- Men selv om man har bestemte mål eller targets, kommer tingene nogle gang som lyn fra en klar himmel. Pludselig har en reder, som er vant til at arbejde med os, gang i noget, der skal være færdigt i overmorgen. Derfor handles tingene ofte fra dag til dag. Et firma som vores har sjældent ordrebogen fuld i mere end 3-6 måneder. Vi har haft nogle meget lange projekter som er gode at have – bl.a. den britiske aircraftcarrier. Men ofte har vi kun haft en horisont på kun en måned. Vores medarbejdere er heldigvis meget fleksible, fortæller Finn Wollesen som lægget vægt på at Knud E. Hansen er sit eget brand.

- Noget unikt er, at vi 70 mand i firmaet repræsenterer 15 forskellige nationaliteter. Vi er et meget multi-etnisk firma og det gør tingene meget spændende, når man har lært at håndtere det, siger Finn Wollesen, som påpeger, at medarbejder ressourcer i dag er en udfordring, fordi der er kamp om de erfarne hoveder.

- Det betyder, at vi i princippet konstant efterspørger og ansætter senior maskiningeniører og senior skibsingeniører med skibsdesignerfaring, oplyser han.

Maritime Danmark

16. ÅRGANG · JULI 2014 · NR. 7

DKK 49,50



SEA CHALLENGER

Nyt installationsskib til A2SEA

NY TERMINAL

Ingen plads til søfarende

KROMANN

Slut med rederi efter 112 år