

Ørskov-Sprøjt



Udgivet i anledning af Ørskov Stålskibsværfts 25 års jubilæum

28. OKTOBER 1983

Jubilæumsår gav byen nyt vartegn



Her i dette beskedne maskinværksted startede det hele. Ørskov satsede alt og fik succes i skibsbygningsbranchen.

1983 var det år, da Frederikshavn fik nyt vartegn. Pludselig skød en række blå haller op på Nordhavns-arealet, og bygningerne kunne ses viden omkring fra både sø- og landsiden.

Ikke alene var de blå haller et nyt vartegn for byen. De vidner også om fremgang i krisetider, gåpåmod og dygtigt skibsbygningshåndværk.

Hallerne var Ørskov Stålskibsværfts nye stålafdeling. Indtil hallerne stod færdige hav-

de denne afdeling befundet sig under særdeles trange forhold på det gamle værftsareal. Nu skulle det imidlertid være, og mindre end et halvt år tidligere havde værftets bestyrelse taget det første spadestik i den sandede jord, som dengang var helt nyt land.

Årsagen til udflytningen af stålafdelingen var egentlig en ny ordre. Den skyldtes, at Ørskov i licitation havde fået en ordre på et skib, som ikke kunne være på den gamle værftsbedding.

Ordren var et nyt fragtskib,

nr. 127, til Den Kongelige Grønlandske Handel/DIFKO. Skibet bliver det største, som værftet indtil nu har bygget. Nemlig 110 meter langt, og det har yderligere medført, at værftet må udvide sine monteringsfaciliteter ved pier VI.

Begyndte i foråret

I foråret blev de nye haller færdige, og stålafdelingen begyndte straks at tage afdelingen i brug. Man gik i gang med at bygge sektioner til en 1599 brt. coaster, og er nu i fuld gang med at

bygge skibet til KGH/DIFKO.

Den nye afdeling har en kapacitet på 5500 tons netto-stål pr. år forarbejdet. Det kunne man også klare før, men med en del besvær.

Stålafdelingens udflytning betyder også, at Ørskov Stålskibsværft har taget højde for fremtiden. Man kan nu bygge skibe helt op til 150 meters længde, og det vil der sikkert blive brug for i fremtiden.

Ved at flytte stålafdelingen ud på sit nuværende sted fik man

mere plads ved byggebeddingen på det gamle værft.

Den bestående byggebedding fik mere plads, da man flyttede flere haller fra arealet, og skibene kan nu søsættes i ét stykke, mens man tidligere har monteret stævnen efter søsætningen.

Fuldt moderne produktionsapparat

Den nye stålafdeling er indrettet efter helt moderne principper. Der er fast svejseplan og sektionshal. Man starter i den ene en-

de med de allerede faconskårne plader. Her har man pladelager, og stålpladerne vandrer så ned gennem hallerne gennem panel-linien, der måler 100 meter i længden.

Transporten af pladerne gennem hallerne foregår hydraulisk, og hallerne er indrettet således, at man på midten kan vende pladerne til svejsning fra den anden side. Deraf »puklen« midt i byggeriet.

Samtidig kan man bruge gulvarealerne ved siden af panellinien til fremstilling af færdige hussektioner og bundsektioner, og produktionen foregår efter samlebåndsprincippet med muligheder for mellemlagring inden sektionerne fragtes til byggebeddingen på det gamle værft.

Transporten hertil foregår på en selvkørende blokvogn, der kan laste 90 tons, og det er et dagligt syn at se den gule blokvogn komme kørende på havnen med store sektioner fra stålafdelingen.

Yderligere muligheder

Med beliggenheden af den nye stålafdeling har Ørskov Stålskibsværft slået to fluer med ét smæk. Frederikshavn har i de sidste par år puslet med planer om en havneudvidelse mod nord.

Det bliver i så fald en dybvandshavn, og Ørskov får mulighed for kaj anlæg lige ud til de nye bassiner, hvis man udvider. Værftet har sikret sig. Man har nemlig fået tilsagn om yderligere arealet ved den nye afdeling, og har således sikret sig mulighed for at vokse mange år frem i tiden.

I dag er det beskedne maskinværksted blevet til et tip top moderne værft, og der sejler Ørskov skibe på alle verdenshave.



HVORFOR HENTE SKIBE I HOLLAND?

Det som i dag er et stort moderne værft med alle faciliteter begyndte egentlig i et hønhuse i Jerup uden for Frederikshavn.

Værftets grundlægger maskinmester Arne Ørskov Christensen havde sammen med ingeniør C. Smidt-Olsen startet en produktion af el-varmebeholde-

re.

Det greb om sig og man flyttede til Fladstrand Maskinfabrik. Her havde han set, at man begyndte at købe skrog til ståltraw-

lere i Holland, og den tanke, at man ligeså godt selv kunne bygge dem fra bunden af ville ikke forlade ham.

En ordre på gastætte døre til

militæret havde givet lidt overskud, og han besluttede at starte en produktion af ståltrawlere.

Han satte sig i forbindelse med skibskonstruktørfirmaet Knud E. Hansen i København, og her tegnede man så værftet og den trawler, der inden længe skulle blive kendt som »Ørskov-typen«.

Trawleren var en sildetrawler og havde en længde på 85 fod. Så at sige på åben strand gik Arne Ørskov ufortrødent i gang med den første, og den kunne sættes i april 1959. Man havde da bygget sin første trawler med en mandskabsstyrke i starten på otte mand, som øgedes til 50 inden trawleren blev afleveret.

Trawleren var den første helt danskbyggede, og de første fire blev købt af det samme rederi til Skagen.

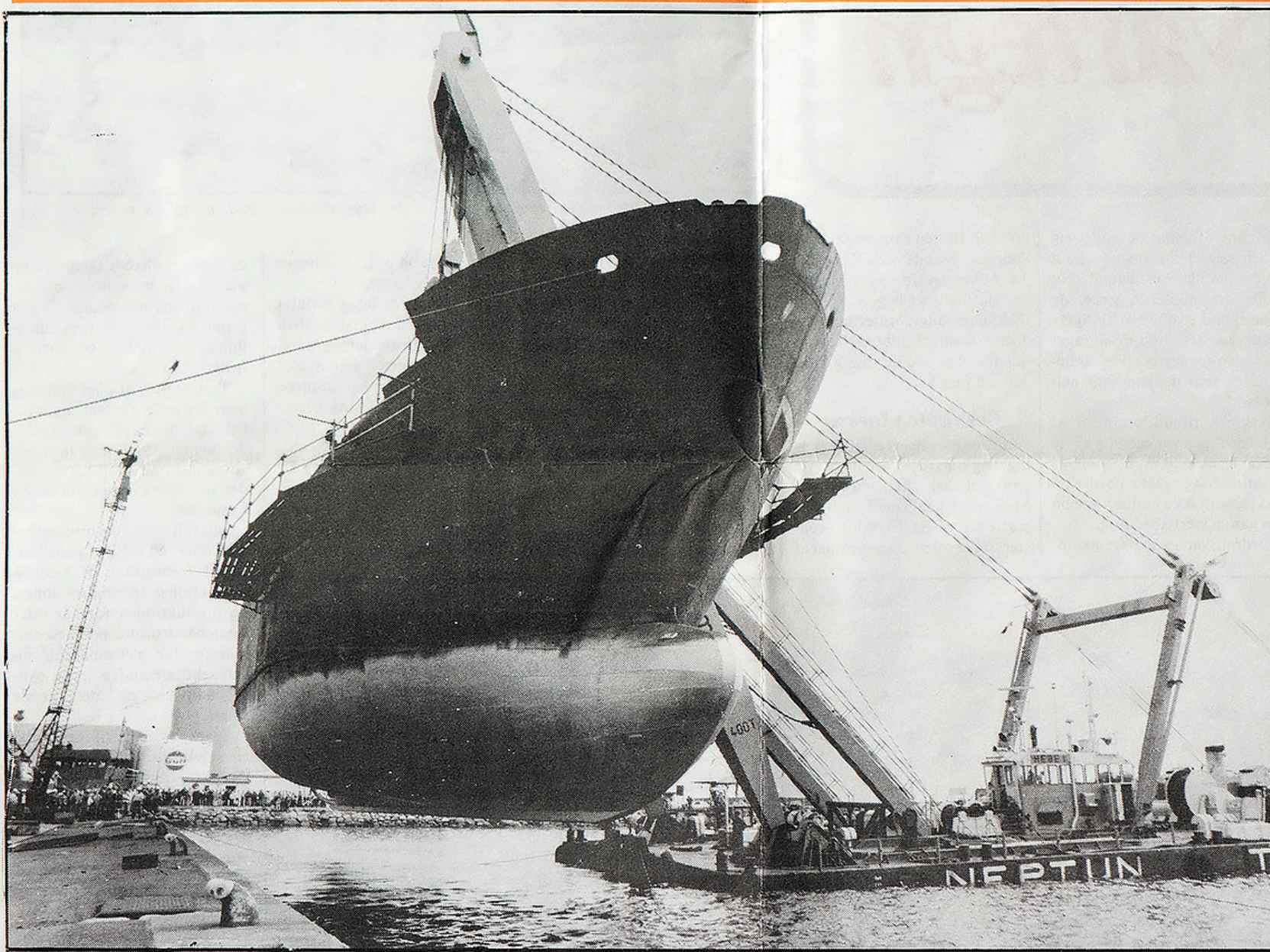
Trawleren fik navnet »Ulla Skawbo«, og den fisker endnu fra Nordjylland i bedste velgå-

ende. Det blev hurtigt til flere, og inden værftet havde set sig om, var ordrebogen fuld af ordrer.

I 1961-62 byggede man så yderligere værksteder, mandskabsfaciliteter med mere, og trawlere gled konstant i vandet fra værftet.

Det varede dog ikke længe før værftet fik forespørgsel om at bygge et mindre fragtskib. Igen blev Knud E. Hansen konsultant, og resultatet blev en 299 bruttoregisteret coaster, som også fik stor succes.

Senere blev Ørskov igen foregangsmand for fiskeriet. Det skete med en Ørskov-bygget rejsetrawlertype til fiskeri ved Grønland. En type, som senere er bygget i stort tal på værftet.



Byggede trawler på havnekajen

I 1981 beviste Ørskov Stålskibsværft igen, at man er fleksible. Midt i en serie af 1599 bрт. fragtskibe fik man ordre på en kombineret hæktrawler til Grønland, som skulle leveres året efter.

Byggebeddingen var indstillet på bygning af de større fragtskibe, og skulle have løbet stille om, hvis man skulle bygge trawleren ind imellem.

Man tog en hurtig beslutning, og med velvilje fra havnemyndighederne byggede man skroget til trawleren på Mellemkajen i Frederikshavn.

Sideløbende med fragtskibene byggede man altså trawler, og gennemførte bygning af skroget til normal tid. En tysk flydekran blev rekvireret, og skroget blev løftet i vandet fra kajen, hvorefter det blev forhalet til monteringskajen ved Pier seks.

Her lagde man maskiner i og apterede, og i december 1982 kunne skibet så sejle på fiskeri uden at have forsinket byggeriet af fragtskibene på værftet.

Udvidede med flydedokker

Ørskov Stålskibsværft byggede skibe, så det stod om ørene. I de første 11 år af værftets levetid afleveredes ikke færre end 23 trawlere og 34 fragtskibe, og så havde man bygget special-typer ind imellem.

I 1964 tog værftet endnu en aktivitet op. Indtil da havde det udelukkende været nybygninger man havde koncentreret sig om.

Nu købte man en flydedok fra et hollandsk fallitbo, og dermed var man så også gået ind i reparationsmarkedet. Dokken havde en løfteevne på 800 tons, og det blev nu bl.a. muligt at dokke

egne nybygninger. En ting man længe havde savnet.

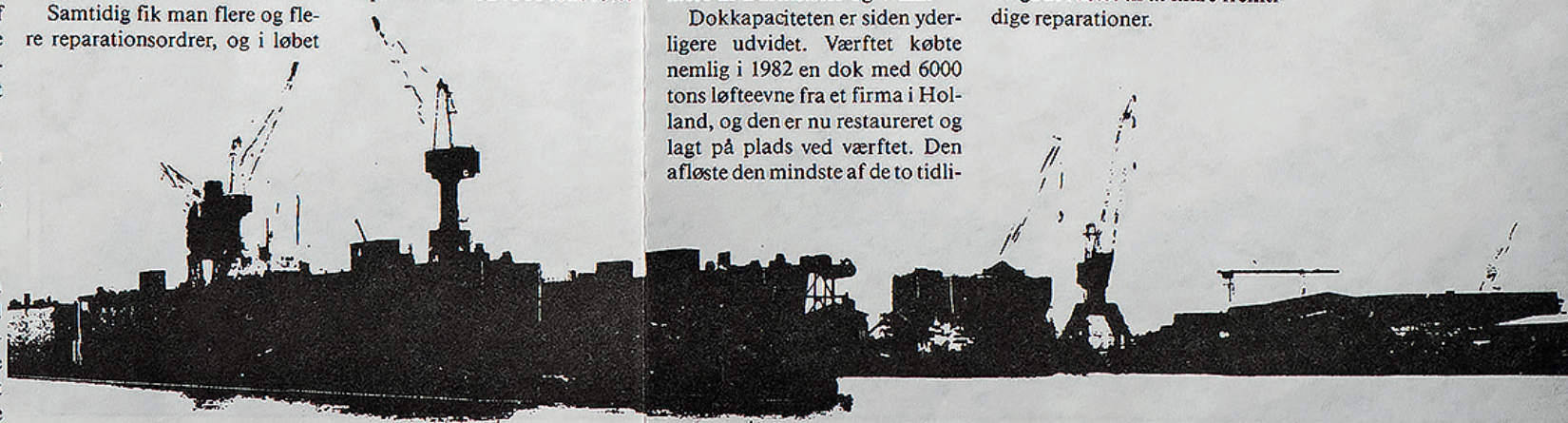
Samtidig fik man flere og flere reparationsordrer, og i løbet

af nogle år forhøjede man dokkapaciteten med 7500 tons løfte-

evne, da man købte en flydedok mere af Burmeister og Wain.

Dokkapaciteten er siden yderligere udvidet. Værftet købte nemlig i 1982 en dok med 6000 tons løfteevne fra et firma i Holland, og den er nu restaureret og lagt på plads ved værftet. Den afløste den mindste af de to tidli-

gere flydedokker, og Ørskov står nu godt rustet til at klare fremtidige reparationer.



Fra 193 til 600 ansatte på 11 år

Arne Ørskov Christensen drev selv værftet frem til 1972. På det tidspunkt blev sønnen Niels Ørskov Christensen adm. direktør, og Arne Ørskov overlod roret til Niels Ørskov, som købte faderens aktieandel i 1981, da han blev eneejer af værftet.

Niels Ørskov har selv taget den »sorte« vej. Han kom i lære på værftet som skibsbygger i 1959. Efter endt læretid blev det Helsingør Teknikum, hvor han fik en uddannelse som skibsinjører.

Soldatertiden blev overstået i marinen, og 1969 vendte Niels Ørskov tilbage til værftet, hvor han startede i indkøbsafdelingen.

Forskellige ansvarsområder førte så til direktørposten, og her var det salg, han fik som hovedopgave. I 1972, da Niels Ørskov blev direktør, havde værftet 180 ansatte i produktionen, og derudover var 13 funktionærer ansat.

I dag - 25 år efter værftets start - har værftet 54 funktionærer og ca. 550 i produktionen, så

man kan roligt sige, at værftet er vokset op gennem 70-erne.

Arne Ørskov driver stadig sin maskinfabrik i Vangen ved Frederikshavn. Dog har han selv taget bolig i Spanien i 1977, men han besøger flere gange årligt maskinfabrikken.

Arne Ørskov er 67 år, men fremdriften er ikke gået af ham gennem årene. I Spanien har der været flere tilfælde til at starte nye ting, men foreløbig er det altså maskinfabrikken i Frederikshavn det gælder.

Sådan ser 25 års produktion ud i tal

Tørre tal lyver aldrig, og hvis man opsummerer antallet af skibe, som gennem de 25 år er bygget og afleveret fra Ørskov Stålskibsværft, kommer man op på et aneligt antal.

Mange af skibene er bygget i serier, hvor dog skibene i serierne løbende har fået små forandringer for at holde skibene forsynet med de sidste nye finesser, men ind imellem blev der også tid til at bygge specialskibe til forskelligt formål.

Den samlede produktion ser således ud:

- 20 sidetrawlere
- 29 299 brt. fragtskibe
- 5 hæktrawlere
- 7 hæktrawlere
- 3 299 brt. shelterdækkere
- 8 499/1399 brt. fragtskibe
- 4 køleskibe
- 6 130 fods sidetrawlere
- 4 1399 brt. fragtskibe
- 2 1500 brt. fragtskibe
- 8 499 brt. fragtskibe
- 3 ringnottrawlere
- 13 1599 brt. fragtskibe
- 7 specialskibe.

Værftet har desuden startet nybygning af sit hidtil største skib. Det er en såkaldt »uniload« til Den Kongelige Grønlandske Handel/Difko. Skibet er 110 meter langt.

I ordrebogen har man en kombineret hæktrawler til reje og torskefiskeri.

To færges til Bangla Desh med tilhørende tre landingsstationer, samt en 1599 brt. under bygning.



Niels Ørskov Christensen er nu eneejer af værftet. Med hensyn til pladsforhold og produktionsfaciliteter er værftet nu helt up to date, og han kan se fremtiden i møde med hensyn til store opgaver.



Arne Ørskov Christensen er ikke i ro. Han er stadig aktiv i både Spanien og Frederikshavn, og vil blive ved til han fylder 80 år.

19 år gammelt og 100 skibe var bygget

Ørskov Stålskibsværft kan på jubilæumsdagen se tilbage på over 100 skibe fra eget værft. Helt nøjagtigt bliver det 134 nybygninger, hvis man tager den nuværende ordrebeholdning med, men allerede inden værftet var 20 år gammelt rullede man skib nummer 100.

Det var i november 1977, og skibet, som markerede det runde tal, var »Pep Sun«, der var et i en serie til rederiet Pepnautica i København.

Der har således været fart på fra værftets start, og selvom det er relativt få redere man har bygget til, er det blevet til mange skibe gennem årene.

Rederne har været trofaste kunder, og det er stadig samme rederiavnne, der går igen, når værftet holder søsætning på nye skibe.

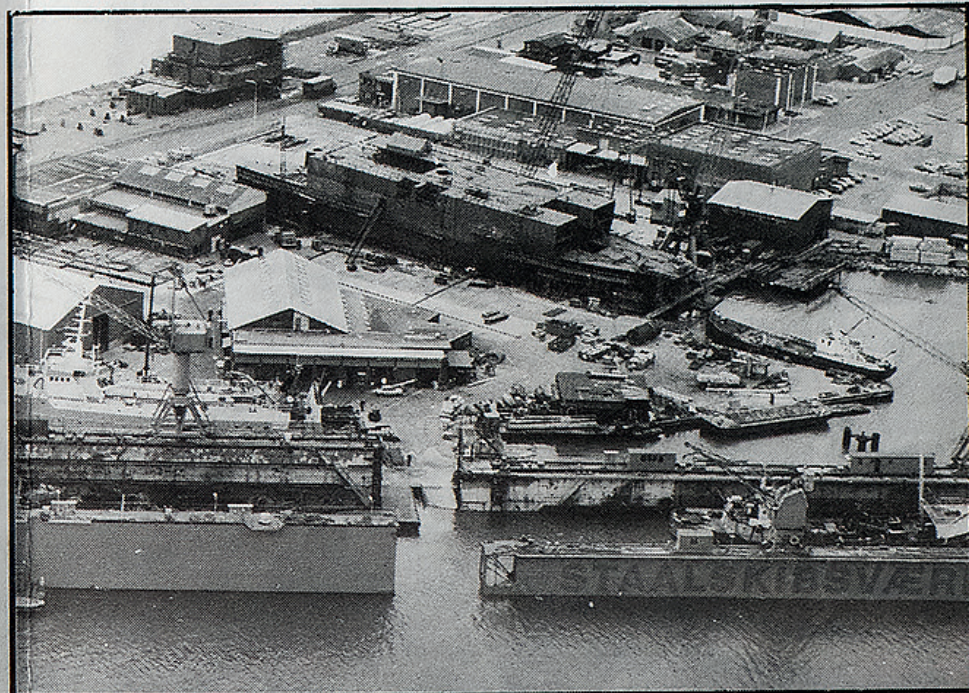
Pladsforholdene på værftet har i flere år været for trænge.

Der er sket mange udvidelser hen ad vejen, og man har formået sig ved en art knopskydning inden for et begrænset areal på havnen.

Dette er nu også afhjulpet. Med den nye afdeling på Nordhavnen og den nye dok, har man skabt sig pusterum et langt stykke ud i fremtiden, og værftet står bedre rustet end nogensinde til at løse opgaver for skibsfarten.



Sådan så værftet ud i 1963. Det fyldte ikke ret meget.



I 1983 er værftet vokset til dette store areal.

Mest seriebyggeri men også tid til »skrædderi«...

**Blandt de mange
specialskibe er to
miljøskebe til
Miljøstyrelsen.
Skibene har
høstet meget ros i
ind- og udland**

Midt i seriebyggeri af forskellige skibstyper, har værftet også bevist sit alsidige temperament ved aldrig at sige nej til nye udfordringer.

Man har bygget adskillige specialskibe sideløbende med serierne, og det er i tidens løb blevet til lodså, stenfiskerfartøj, specialkøleskibe, sand-

suger, oprensingsfartøj, og et havundersøgelsesskib til Grønlandske farvande.

Rosinen i pølseenden - hvad specialopgaver angår - var to oliebekæmpelsesskibe til Miljøstyrelsen, som blev afleveret i 1981.

De to skibe, som kan alt lige fra brandslukning, bekæmpelse af olieudslip, udlægning af flydespærringer og bekæmpelse af kemikalier, er i dag de to største enheder i statens miljøskibsflåde.

Disse skibe har nu virket i et par år, og har fået meget ros for deres alsidighed. Der har allerede flere gange været brug for dem i danske farvande og alle opgaver er klaret med bravur.

Samtidig er der også blevet tid til et enkelt færdigbyggeri.

Det var en ny færge til ruten Læsø-Frederikshavn, som også blev leveret i 1980, og den passerer nu værftet flere gange dagligt på sin vej ind og ud af havnen.

Derudover har Ørskov forlænget flere skibe. Sidst en ståltrawler fra Grønland. Den er netop færdig, og her satte man en helt ny midtersektion i på 12,1 meter.

Alt i alt kan man sige, at værftet stadig er i stand til at levere »skrædderi« efter opgave, og man har bevaret sin alsidighed gennem den store udvikling, som de 25 år i branchen har bragt med sig.

Værftets folk er trofaste

I værftets jubilæumsår, har man også oplevet, at en meget stor del af værftets ansatte har jubileret.

Mange har - eller skal have - 25 års jubilæum som ansat i virksomheden, og andre har fejret 10 eller 20 års jubilæum på virksomheden.

Det siger en smule om, at værftets arbejdskraft er meget stabil. Det smitter igen af på værftets leveringsfrister.

Vendssysel er imidlertid kendt for stabile folk. Her »løber man ikke af pladsen« i utide, og det betyder samtidig, at dagligdagen går uden kommunikationsbesvær mellem ledelse og ansatte.

Ingen af værftets folk er bange for at tage fat, og man holder ikke strengt på faggrænser. Alle er parat til at give en hånd med overalt, og man skal ikke blive

forbavset, hvis man en dag spørger efter underdirektøren, og han ikke er på sit kontor.

Det kunne nemlig meget vel være, at han tidligere var smuttet i en kedeldragt og stod på et stillads ved en nybygning, som lige skulle have malet navn på siden. Det var han så i færd med at klare. Næste gang møder man ham måske med salgsmappen under armen, hvis han ikke sidder ved det nye dataregnskabsanlæg på kontoret.

Alle hjælper alle, hvor behovet opstår, og værftet regnes i byen for at være en arbejdsplads med »go« i.

Ørskov- Sprøjt

er udgivet af Ørskov
Stålskibsværft A/S
i anledning af værftets
25 års jubilæum
fredag den 28. oktober
1983

□□□

Redaktion:
Stephan Bretby

Sats & montage:
Foco-Sats ApS, Fr.havn

Tryk:

Skagens Avis Offset,
Aalbæk

□□□

Ørskovs navn præger
havnen på mange fronter.
Her er det magasin- og
kantinebygningen ved
monteringskajen.
Denne kaj bliver nu
udvidet til større skibe, og
man forøger også her
kapaciteten.

