

# Gråt guld slår til igen

Med 68-årige Niels Blæsbjerg ved roret er CMC Chartering & Marine Consultants A/S klar til nye udfordringer.

Over de seneste år har en lille virksomhed – man kan roligt kalde det en blandet skibshandel – etableret sig i Skånegade på Pier 2 i Århus. CMC Chartering & Marine Consultants A/S hedder firmaet. I spidsen står med egne ord en levende legende inden for dansk rederivirksomhed Niels Blæsbjerg. Omkring sig har den 68-årige direktør samlet en lille stab, der ligesom ham selv må betegnes som veteraner: Alderspræsident og teknisk chef Leif Berg, 69 år, chefbefragter Kurt Petersen, 63 år, samt firmaets Benjamin Niels Arnth Jensen på "kun" 52 år, der holder snor i økonomien. Alle har mere end 25

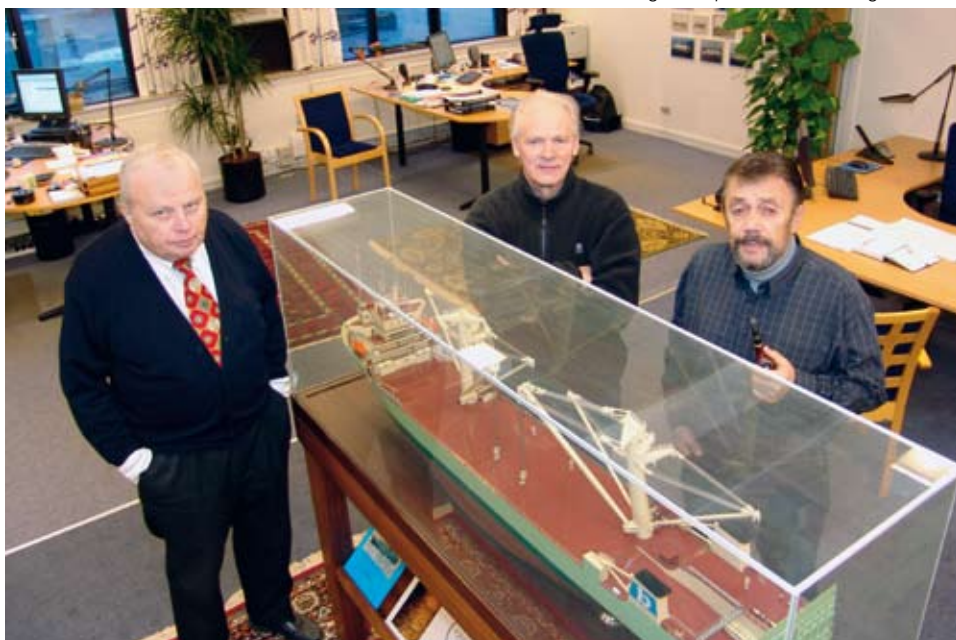
års brancheerfaring i ryggen. Dertil kommer et par løst tilknyttede konsulenter.

## Nye rederiplaner

"Jo, vi dyrker det grå guld", griner Niels Blæsbjerg. Han indrømmer gerne, at man ikke havde de store planer om ekspansion, da firmaet blev dannet for godt tre år siden. Det har man til gengæld nu.

Den gamle skibsreder og hans folk har et nyt rederi på tegnebrættet, organiseret som kommanditselskab – en model, som Niels Blæsbjerg tilbage i 60'erne introducerede som en nyhed i den danske rederibranche. Og det bliver et rederi med samme speciale som det, Niels Blæsbjerg i sin tid slog sit navn fast på, nemlig heavy lift-transporter.

*Tre medlemmer af oldekollen på Pier 2 ved en model af et af de heavy lift skibe Blæsbjerg og hans folk tidligere har designet. Fra venstre Niels Blæsbjerg (68 år), Kurt Petersen (63 år) og alderspræsident Leif Berg (69 år).*



"Jeg startede rederivirksomhed i 1965, og vi blev det første og største heavy lift rederi i Danmark. Nu er vi tilbage i den gamle boldgade igen, men med et opdateret koncept. Når vi får det nye rederi på skinner, regner vi med at blive syv mand i alt her i Århus. Så kan vi ikke være i de bestående lokaler, som jo under alle omstændigheder også bliver revet ned i 2007 (jf. planerne for De Bynære Havnearealer, red.). Derfor ser vi os for tiden om efter nye lokaler. Meget gerne på Århus havn og under alle omstændigheder ved vandet", siger Niels Blæsbjerg.

En række tekniske funktioner i rederiet vil blive henlagt til Svendborg.

### Ekspert i tunge transporter

På linje med planerne for det nye rederi, som får navnet Innovation Marine K/S, udgør

heavy lift- og projektlaster allerede i dag en væsentlig del af de opgaver, CMC Chartering & Marine Consultants løser i dag.

"Vi udnytter til fulde den fantastiske know-how inden for maritime specialtransporter, som vi har opbygget gennem mange år", siger Niels Blæsbjerg, der sammen med sin lille stab er med til at sende alt, hvad der er langt, bredt, tungt og uhåndterligt rundt i det meste af verden: Dele til raffinaderier samt kraft- og elværker, generatorer, vindmøller, lokomotiver og så videre.

Et andet, men relateret speciale, er konsulentvirksomhed for offshorebranchen omkring bugsering af store borerigge, ankerhandling og forsyninger (supplybåde) til boreplatformene.

*Leif Berg, teknisk chef hos CMC, har hele tiden nye projekter på tegnebrættet.*



Firmaet har således medvirket ved kontrahering af en række slæbebåde, både oceangående og til bugsering i havne. Og CMC service-rer såvel danske som udenlandske rederier.

### Branchens Ole Opfinder

Mange af de løsninger, forskellige rederier med Blæsbjergnavnet har stillet til rådighed, og som CMC i dag bygger videre på, er udviklet af Niels Blæsbjerg og ikke mindst hans nære samarbejdspartner Leif Berg. Begge er fra Fyn og gik i skole sammen i Svendborg. Efter en uddannelse som maskiningeniør hos Petersen & Sørensen i Svendborg var Leif Berg fra 1965 og mange år frem tilknyttet Niels Blæsbjergs rederivirksomheder.

Som pioner på heavy lift området var der god brug for Leif Bergs opfindergen, idet man i høj grad var henvist til selv at udtænke tekniske løsninger i forhold til de stadig større udfordringer, man blev stillet overfor.

### Skibe med støtteben

"Vi udviklede masser af idéer til løsning af opgaver, som tilsyneladende ikke kunne løses. Dengang sidst i 60'erne var skibene ikke så store, så der var grænser for, hvor tunge ting, man kunne løfte ud over skibssiden. Dem flyttede vi ved at udvikle et skib med støtteben, der kunne svinges ud på kajen. Skibet hed Titan Scan, og det var gennembruddet i min karriere. Siden designede vi skibe, der kunne løfte op til 700 tons, mens andre 2.000 tons kunne køres om bord. Skibe, som sejler den dag i dag", fortæller Leif Berg.

Gennem årene er det blevet til utallige idéer og påhit til gavn for branchen. Leif Berg nævner blandt andet en episode i begyndelsen af 70'erne, hvor en tung mooringbøje



Niels Blæsbjerg står som direktør for CMC i spidsen for en alsidig lille virksomhed – og er langt fremme med planer om at etablere et nyt heavy lift rederi.

(fortøjningsbøje) på 300 tons skulle sættes i søen ud for Nigeria. Leif Berg havde fundet på at placere bøjen på en sliske på dækket ligesom dem, man bruger, når et skib løber af stabelen. På den måde kunne man søsætte bøjen ved at krænge skibet frem for at bruge tungt løftegrej.

"Hollandske kolleger i branchen rystede på hovedet og sagde, at det ville gå galt. At den tunge bøje ville slå tilbage og ramme skibet, når den gled i vandet. Jeg spurgte dem så, om de nogen sinde havde set et skib løbe af stabelen og springe på land igen! – Alt forløb planmæssigt, og efterfølgende brugte hollænderne den samme teknik", fortæller Leif Berg.



*Niels Blæsbjerg og Leif Berg har gennem årene udviklet mange idéer og utraditionelle løsninger til gavn for branchen – eksempelvis denne specielle søsætning af tunge mooring-bøjer.*

## Havnens oldekolle

Den kreative skibssingeniør har også været med til at ombygge verdens største selvsjældende olieplatform til affyringsrampe for raketter under Arianeprojektet, men det var i en periode, hvor han arbejdede uden for Blæsbjergregiet. Nu er han tilbage "i folden".

"På et tidspunkt forlod jeg branchen og gik på efterløn, og da Niels spurgte, om jeg havde lyst til at være med igen, var jeg blevet folkepensionist. Det er noget af en oldekolle, vi har fået etableret", griner Leif Berg.

Og i oldekollen fornemmer den besøgende straks en behagelig og lun stemning, som tre fynboer og en lollik (Niels Arnth Jensen) står som garant for. Godt humør og venskabelige drillerier går hånd i hånd med ivrig foretagsomhed.

Ud over de allerede nævnte opgaver og projekter har CMC fingrene i meget andet. For eksempel repræsenterer firmaet det canadiske værft Irving Shipbuilding i Danmark og Egypten. Og mens vi er ved Egypten, er det et land, som Niels Blæsbjerg har haft tætte og mangeårige samarbejdsrelationer til. Derfor er CMC godkendt til at byde ind på opgaver for det statslige egyptiske olieselskab og for landets transportministerium. Endelig optræder CMC også som konsulent for investorer, der ønsker at deltage i rederidrift, og har medvirket til at stifte tre – fire nye rederiselskaber.

## Ask- og Urdsagen sled

Ingen tvivl om at Niels Blæsbjerg for alvor er tilbage i business efter nogle års pause, som først og fremmest skyldtes sygdom, men også var påvirket af Ask- og Urd-sagen.

"Jeg trak mig tilbage i 2000, hvor jeg gennemgik en bypass-operation og fik en ny hjerteklap. Men Ask- og Urdsagen ødelagde også meget for mig. Det var en stor psykisk belastning – ikke fordi jeg fik en dom, men fordi sagen trak så længe ud", siger Niels Blæsbjerg.

Ask- og Urdsagen rullede op igennem 90'erne, hvor Niels Blæsbjerg stod for leasing og ombygning af de to færger til DSB's Århus-Kalundborgruten. En løsning, som DSB regnede med at spare 300 millioner kroner på, men som på grund af problemer med skibene endte med et endnu større underskud. DSB anklagede Niels Blæsbjerg for bedrageri og trak ham i retten. Det resulterede i 1998 i en fængselsdom på tre år, heraf to og et halvt år betinget. Sigtelsen og dommen skyldtes kommissioner på et større

millionbeløb til Niels Blæsbjerg i forbindelse med ombygningen af færgerne, som DSB hævdede, at de var uvidende om. Niels Blæsbjerg modtog byretsdommen for at få sagen afsluttet, men den dag i dag mener han ikke at have gjort noget forkert:

”Den slags kommissioner er almindelige i branchen og fuldt lovlige. I dommens præmisser stod der, at det var godtgjort, at DSB ikke havde konstateret noget tab. Derfor lød dommen kun på ”forsøg på bedrageri”. I øvrigt tjente DSB tykt på skibene ved at udnytte den køberet, man havde. Problemerne med færgerne skyldtes udelukkende uduelighed i den daværende DSB-ledelse, som måtte gå af eller blev ”forflyttet” efter skandalen. Det var gode skibe, hvilket ses af, at det er de eneste færger,

som DSB har beholdt og sejler med den dag i dag”, siger han.

Nu har rederibranchens grand old man for alvor lagt sagen bag sig – og er godt i gang med en ny start.

### Fakta

#### CMC Chartering & Marine Consultants A/S

- Selskabet blev stiftet i 2002 af BMT Invest Inc., Houston (ved Finn Rasmussen), skibsreder Niels Højlund Hansen, Stevns Shipping A/S, Svendborg samt direktørerne Henning A. Petersen og Albert Beckenkamp, begge Århus.
- CMC har kontorer i Pakhus 41 på Pier 2. Niels Blæsbjerg er ansat som direktør og daglig leder.

## Rådgivning og revision

– også til transport- og speditjonsvirksomheder

Værkmestergade 25 · Postboks 330 · 8100 Århus C  
Tlf. 86 76 46 00 · Fax 86 19 26 77

  
www.kpmg.dk

**– vi forlænger søvejen til og fra Deres dør.....**



**Dania  
Trucking AS** 

Østhavnsvej 33  
Postboks 258 · 8100 Århus C  
Tlf. 89 31 65 00 · Fax. 89 31 65 65  
E-mail: aardania@maersk.com