



Carsten Rousing ved kajen i Odense Havn. Længere ude i Odense Fjord ligger H.J. Hansen Genvindingsindustri terminal, som C. Rousings skibe jævnligt frekventerer, blandt andet med skrot fra Århus havn.

## Småt kan sagtens være godt

Rederiet C. Rousing anskaffer inden længe sit fjerde og største skib – og styrker dermed sin position blandt Danmarks mindre rederivirksomheder.

”Der vil altid være brug for coastere i 1.500 – 3.000 tonsklassen i de indre danske farvande og dermed også et grundlag for de mindre danske rederier”, siger Carsten Rousing, direktør i og indehaver af rederiet C. Rousing A/S.

Han ved, hvad han taler om. Ikke alene står han selv i spidsen for et af de mindre og

succesfulde rederier. Samtidig er han næstformand i Rederiforeningen for mindre Skibe, der p.t. tæller 43 medlemsvirksomheder med en samlet flåde på omkring 120 skibe.

### Større skibe – flere folk

”Faktisk går det rigtig godt for mange af dem. Dog er der de senere år luget ud i underskoven af helt små rederier med én mand og ét skib. Dem er der kun en håndfuld tilbage af. De øgede krav til dokumentation og sikkerhed har gjort det svært for dem. Det kræver en lidt større organisation”, fastslår Carsten Rousing.

Hans egen historie illustrerer meget godt udviklingen. Som ung sømand grundlagde han

i 1979 sin rederivirksomhed med køb af en anpart på 25 procent i coasteren ”Palmyra” på godt 400 tons. I 1985 overtog han hele skibet og hen ad vejen yderligere to skibe i nogenlunde samme ”vægtklasse”. De er dog for længst skiftet ud med tre skibe på hver omkring 1.700 tons, og inden længe – formentlig i december – kommer det fjerde og hidtil største skib til. Det er på 3.000 tons.

Samtidig er organisationen vokset. På kontoret er der i dag – ud over chefen selv – fire personer ansat, heraf én på deltid. Inklusive besætningen på skibene tæller staben hos C. Rousing i alt cirka 60 personer.

### Skrot er det primære

Carsten Rousing er født og opvokset i Riskov, og lige siden sin sejldebut som dæksdreng om bord på M/S Jane med hjemhavn i Århus har han sejlet med skrot. I alle årene har det også været det primære forretningsområde for hans rederi.

I mange år sejlede C. Rousing først og fremmest for Stålvalseværket i Frederiksværk, hvor rederiets skibe også er indregistreret, men det fik en ende, da Stålvalseværket gik konkurs i 2002.

Nu er den største kunde H.J. Hansen Genvindingsindustri A/S, som to af rederiets skibe – ”Rebecca Rousing” og ”Anders Rousing” – sejler i fast timecharter for. Også ”Sarah Rousing” sejler med skrot, men også med projektlaster, eksempelvis vindmøllevinger fra Vestas’ fabrik i Nakskov til havnene i Grenaa og Århus.

Sejladserne for H.J. Hansen går primært ud på at transportere metalskrot fra firmaets

mange opsamlingspladser rundt om i landet, blandt andet Århus havn, til hovedkvarteret i Odense, hvor skrottet bliver bearbejdet. Dertil kommer transport af færdige produkter – det sorterede og bearbejdede skrot – til eksempelvis Tyskland.

Det går ganske godt for det store genvindingsfirma og dermed for C. Rousing. Under alle omstændigheder er det meningen, at også det fjerde skib, ”Ann Rousing”, skal sejle med skrot for H.J. Hansen. I dette tilfælde sådan, at genvindingsvirksomheden indgår et partnerskab med rederiet, så man sammen ejer det nye skib.

### Kender sine skibe

Til midt i 90’erne sejlede Carsten Rousing jævnligt selv med sine skibe, hvilket betød nærkontakt af første grad med såvel besætninger som materiel. I dag er der for mange ledelsesopgaver på kontoret til, at det kan lade sig gøre. Derfor begrænser chefens egen sejlads med skibene sig til, at han engang imellem sejler dem til det værft i Swinoujscie i Polen, hvor skibene normalt er til eftersyn og reparation.

”Så jeg kender stadig mine skibe, og det betyder noget. Det samme gør den flade struktur i virksomheden, som bevirker, at alle de ansatte kender mig. Der er ikke langt til toppen. Er der problemer, kan de nemt få fat i mig, og samtidig ved jeg jo, hvad de snakker om,” siger Carsten Rousing.

I mange år gjorde skibsrederen en dyd ud af kun at have danske søfolk om bord på sine skibe. Det ville han egentlig gerne fortsætte med, men desværre er det ikke muligt.



"Anders Rousing" (billedet) og "Rebecca Rousing" henter jævnlige metalskrot hos H.J. Hansen Genvindingsindustri's modtageplads på Århus havn. Det tredje af rederiets skibe, "Sarah Rousing", anløber også havnen, som regel med vindmøllevinger fra Vestas' fabrik i Nakskov.

"Mange unge er ikke særlig begejstrede for søfart, så derfor kan vi ikke skaffe nok danske søfolk. I dag er de menige besætningsmedlemmer derfor fra Polen, mens officierne om bord fortsat er danske", fortæller Carsten Rousing.

Den lovbefalede bemanning på C. Rousings skibe er fem, men rederiet holder en højere standard og har syv mand om bord på hvert skib: En dansk skipper og en dansk styrmand. Dertil tre ubefarne polske sømænd samt en maskinist og en kok. Også de to sidstnævnte er danske.

### Socialt ansvar

Engang for mange år siden spurgte en kommune Carsten Rousing, om han ville prøve at tage en dreng med sociale problemer om bord og give ham en elevuddannelse. Svaret var ja, og forsøget faldt heldigt ud. Siden har C. Rousing på den måde taget sin del af det meget omtalte sociale ansvar og lagt bunden til en fornuftig levevej for adskillige unge, som ellers ikke så ud til at have en særlig lys fremtid foran sig.

"Vi tager fortsat elever ind og uddanner dem til ubefarne skibsassistenter. Jeg har lige haft én, som nu skal på langfart med andre

rederier, så han kan blive befaren matros. Forhåbentlig kommer han senere tilbage til mig – og kan på et tidspunkt komme på navigationsskole og måske blive styrmand. Sådan er det gået med nogle af vores elever. Derfor gør vi det fortsat – men kun med én pr. skib, så vi kan håndtere det. Jeg tager altid et personligt møde med de unge, inden vi indgår en aftale. Hvis de har lyst, får de en måneds prøvetid om bord på et af vores skibe. Går det godt, kan de fortsætte. Selv om kommunerne ofte kommer med disse unge efter at have prøvet alle andre muligheder, er det sjældent, at det går skævt. Ofte har de nogle værdier og ressourcer, som andre ikke har kunnet få øje på, men som folder sig ud, når de kommer ud på vores skibe og væk fra de dårlige kammerater", fortæller Carsten Rousing.

### Gode udsigter

Han glæder sig til snart at kunne sætte sit fjerde skib i søen og ser lyst på fremtiden:

"Jeg har levet af det her, siden jeg var 16 år, så hvorfor skulle det ikke kunne fortsætte? Det handler om at være effektive, og det er vi. Også vores samarbejdspartner H.J. Hansen er gode til at håndtere skibe af

vores type effektivt. Alt i alt betyder det, at vores skibe yderst sjældent ligger stille. Opskriften er en god organisation med gode og stabile folk, og det har vi også. En skipper startede i sin tid som dæksdreng og har været i rederiet i over 20 år. De fleste af vores folk har mellem fem og 20 års anciennitet."

### C. Rousing A/S

- Rederiet Carsten Rousing blev etableret i januar 1979, hvor Carsten Rousing købte 25 procent af coasteren "Palmyra" (410 tons). I 1985 købte rederiet hele skibet og i løbet af kort tid yderligere to mindre coastere.
- I begyndelsen af 90'erne blev rederiet omdannet til aktieselskab med navnet C. Rousing A/S, og der skete et gradvist skift til større og mere moderne skibe.
- I dag ejer rederiet tre skibe: "Sarah Rousing" (1.700 tons), "Anders Rousing" (1.670 tons) og "Rebecca Rousing" (1.768 tons). Skibene er opkaldt efter Carsten Rousings tre børn.
- Inden længe anskaffer C. Rousing sit fjerde skib, "Ann Rousing" (3.000 tons), i et partnerskab med rederiets største kunde, H.J. Hansen Genvindingsindustri. Skibet er opkaldt efter Carsten Rousings hustru.
- C. Rousing A/S har adresse i Liseleje på Sjælland og tæller omkring 60 ansatte.