

DA VÆRFTERNE LUKKEDE

Thomas Roslyng Olesen

DA VÆRFTERNE LUKKEDE

*Transformationen af den danske værftsindustri
1975-2015*

Syddansk Universitetsforlag 2016

University of Southern Denmark Studies in History and Social Sciences vol. 500

© Forfatteren og Syddansk Universitetsforlag 2016

Sats og tryk: Tarm Bogtryk a-s

Omslag: Donald Jensen, Unisats A/S

ISBN 978-87-7674-851-7

Udgivet med støtte fra:

D/S Orients Fond

Lauritzen Fonden

For enkelte illustrationer har det været umuligt at finde frem til den retmæssige indehaver af ophavsretten. Såfremt vi på denne måde har krænket ophavsretten, er det sket utilsigtet. Retmæssige krav i den forbindelse vil selvfølgelig blive honoreret, som havde vi indhentet tilladelse i forvejen.

Mekanisk, fotografisk, elektronisk eller anden mangfoldiggørelse af denne bog er kun tilladt med forlagets tilladelse eller ifølge overenskomst med Copydan

Syddansk Universitetsforlag

Campusvej 55

5230 Odense M

www.universitypress.dk

Indhold

Forord	9
1. Baggrund: Nedgangen for den europæiske værftsindustri.....	13
2. Problemformulering, teori og metode	21
3. Lukningen af B&W i 1980	27
3.1 Introduktion til værftets historie.....	29
3.2 Sommeren og efteråret 1979: Likviditetsproblemer. Forhandlinger med MAN	34
3.3 Vinteren 1979-80: Udskillelsen af B&W Diesel.....	38
3.4 Foråret 1980: Bestyrelsen udskiftes. B&W sælger ud.....	40
3.5 B&W Diesel efter salget til MAN-koncernen.....	47
3.6 Marts 1980: Etableringen af B&W Scandinavian Contractor	56
3.7 Marts 1980: Etableringen af B&W Energi.....	66
3.8 Juli 1980: Etableringen af Burmeister & Wain Skibsværft.....	74
3.9 September 1980: Etableringen af B&W Shipbuilding Service	75
3.10 Salget af de øvrige virksomheder fra B&W-koncernen.....	76
3.11 Sammenfatning	78
4. Lukningen af Nakskov Skibsværft i 1986-87	87
4.1 Introduktion til værftets historie.....	89
4.2 Maj 1982-december 1983: De første tanker om at lukke værftet..	93
4.3 Januar 1984-maj 1986: Offshoresatsningen	98
4.4 Maj 1986-august 1986: ØK skrider ind. Etableringen af fonden Lalandia Invest.....	106
4.5 Juli 1986-januar 1987: Etableringen af erhvervsparken Nakskov Skibsværft	109
4.6 Oktober 1986: Etableringen af Skibs- og Maskin Consult	113
4.7 Marts 1987: Etableringen af konsulentvirksomheden Viktor Møller	117
4.8 November 1987: Etableringen af Remming & Co.	118

4.9	Juli 1988: Etableringen af Nakskov Skibsentreprise	120
4.10	April 1989: Etableringen af BM Sektionsbyggeri	121
4.11	Investeringselskabet Lalandia Invest 1986-1994	123
4.12	Værftsområdet efter år 2000: Etableringen af Vestas' vindmøllefabrik	124
4.13	Sammenfatning	127
5.	Lukningen af Aalborg Værft i 1987-88	133
5.1	Introduktion til værftets historie	135
5.2	1985-1986: Rekordunderskuddet og McKinsey-rapporten	138
5.3	Januar 1987: Etableringen af Danyard. Den nye virksomhedsstruktur	142
5.4	Januar 1987: Etableringen af Aalborg Boilers	143
5.5	April 1987: Etableringen af Logimatic	153
5.6	Etableringen af O.C. International i 1987 og Danish Interior i 1992	162
5.7	1987: Etableringen af Dan Skilte	165
5.8	Januar 1987-marts 1988: Lukningen af stålskibsværftet i Aalborg	166
5.9	Januar 1989: Etableringen af Danyard Aalborg	170
5.10	November 1989: Etableringen af Aalborg Stålkonstruktioner	175
5.11	Januar 1994: Etableringen af Aalborg Rør og Aalborg Aluminiumskonstruktioner	177
5.12	1998: Etableringen af Nordjyllands Industriservice	179
5.13	Værftsgrunden frem til i dag: Fra NICA til Stuhrs Brygge	181
5.14	Sammenfatning	184
6.	Lukningen af B&W Skibsværft i 1996	193
6.1	Introduktion til værftets historie	195
6.2	Juni 1993-juni 1994: Forsøget på at styrke koncernens finansielle beredskab	199
6.3	Maj 1994-januar 1995: Begyndende problemer. Ledelsen udskiftes	202
6.4	December 1994-maj 1995: Splittelse i ledelsen. Aktionærene skrider ind	206
6.5	Juni 1995: Betalingsstandsning. Salget af BurWain Tankers International	209
6.6	Juli-december 1995: Forsøgene på at rekonstruere værftet	212

6.7	Januar-april 1996: Etableringen af B&W Skibsværft af 1996. Konkursen	215
6.8	Spinoffs fra B&W: BurWain Tankers, B&W Shipdesign og Refshaleøens Ejendomsselskab	218
6.9	Sammenfatning.....	220
7.	Lukningen af Danyard Frederikshavn i 1999.....	223
7.1	Introduktion til værftets historie	225
7.2	Maj-september 1996: Ledelsen udskiftes. Beslutningen om nedtrapning	230
7.3	1996-1997: Amin Shah og Malaysia-eventyret	232
7.4	December 1997-november 1998: Jagten på investorer	240
7.5	Oktober 1998-februar 1999: Beslutningen om lukning. Baggrunden for FME.....	243
7.6	Maj 1999: Forsøget på at etablere et nyt værftsselskab	246
7.7	Maj 1999: Etableringen af Frederikshavn Maritime Erhvervspark	249
7.8	November 1999: Etableringen af Danyard Pipe.....	252
7.9	November 1999: Etableringen af Danyard Engineering	254
7.10	Marts 2000: Videreførelsen af Danyard Aalborg	255
7.11	Værftsområdet frem til i dag: Fra fremstillingsaktiviteter til maritim service	257
7.12	Sammenfatning.....	261
8.	Sammenlignende analyse: Lukningen af de danske stålskibsværfter 1980-2000.....	267
8.1	De danske værftslukninger: Brud eller kontinuitet?.....	276
8.2	Brug af kompetencerne fra de danske værfter frem til i dag	284
9.	Medarbejderne fra de danske værfter.....	295
10.	Afrunding og opsummering	313
	English Summary	321
	Forkortelser.....	325

Figurer	325
Tabeller	327
Kilder	329
Litteratur	339
Noter	345
Virksomhedsregister	365
Navneregister	373

Forord

Denne bog bygger på ph.d.-afhandlingen *Fugl Føniks? Transformationen af den danske værftsindustri 1975-2012*, der blev indleveret på Institut for Historie på Syddansk Universitet i maj 2012 og forsvaret den 26. oktober samme år. Afhandlingen blev udarbejdet som del af GONE-projektet (Global Operation Networks) – et strategisk forskningssamarbejde med deltagelse af Aalborg Universitet, Syddansk Universitet, Copenhagen Business School og Chalmers University of Technology i Göteborg. Formålet med GONE var at hjælpe danske og svenske virksomheder med at tackle den stigende globaliseringsudfordring. Projektet tog udgangspunkt i casestudier af virksomheder i tele- og kommunikationsbranchen, møbelindustrien, tekstilindustrien og den maritime industri – brancher, der gennem de seneste 60 år har været udsat for en stadig stigende global konkurrence. Målet var at åbne for nye typer innovation på tværs af disse brancher, der ikke traditionelt havde søgt inspiration hos hinanden. Projektet var finansieret af Det Strategiske Forskningsråd.

I denne bog undersøger det, hvordan man har brugt kompetencerne fra den danske værftsindustri efter værftslukningerne i perioden 1980 til 2000. Bogen udgør således kun en lille del af undersøgelsesområdet i det samlede GONE-projekt. Det er dog mit håb, at undersøgelsens resultater – ud fra et historisk perspektiv – kan bidrage til den samlede forståelse af, hvordan dansk maritim industri har omstillet sig under de stigende globaliseringsudfordringer i de seneste 40 år.

Udgivelsen af denne bog havde ikke været mulig uden uvurderlig hjælp og støtte fra en lang række fonde og personer. I første omgang skylder jeg stor tak til Det Strategiske Forskningsråd, der har finansieret de tre års forskning, der ligger bag bogen. En stor tak skal ligeledes gå til A/S Dampskibsselskabet Orients Fond og Lauritzen Fonden, der har støttet udgivelsen af bogen.

I forbindelse med ph.d.-forløbet, der ligger bag udarbejdelsen af denne bog, vil jeg rette en tak til professor John Johansen fra Center for Industriel Produktion ved Aalborg Universitet, der har været projektleder for GONE-projektet. Dernæst vil jeg takke min vejleder Mogens Rostgaard Nissen, der er arkiv- og forskningschef ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, og min bivejleder, lektor Teit Lüthje fra Institut for Entreprenørskab og Relationsledelse på SDU,

for god og kompetent vejledning gennem hele forløbet. Jeg er også meget taknemmelig for den store og uvurderlige hjælp, jeg gennem hele forløbet har fået fra lektor René Taudal Poulsen fra Institut for Innovation og Organisationsøkonomi på CBS. Fra Aalborg Universitets Institut for Økonomi og Ledelse skylder jeg tak til lektor Christian Richter Østergaard og adjunkt Jacob Rubæk Holm, uden hvem det medarbejderstatistiske kapitel næppe var blevet en realitet. En særlig tak skal gå til sidstnævnte for et godt samarbejde i forbindelse med udarbejdelsen af kapitel 9.

Arbejde med nyere virksomhedshistorie er sjældent muligt uden hjælp fra erhvervslivet. Jeg skylder tak til rederiet J. Lauritzens bestyrelsesformand Bent Østergaard, der har givet mig adgang til Lauritzen-koncernens interne materiale fra værfterne i Aalborg og Frederikshavn. Det samme gør sig gældende for bestyrelsesmaterialet fra Nakskov Skibsværft, hvor jeg skylder tak til underdirektør Christian Lund fra Det Østasiatiske Kompagni for adgang til virksomhedsarkivet. Uden deres hjælp og velvilje havde det ikke været muligt at skrive denne bog.

En stor del af skriveprocessen er forløbet i Frederikshavn Maritime Erhvervs- og Udviklingspark, hvor bestyrelsesmaterialet for værfterne i Aalborg og Frederikshavn er placeret. I den forbindelse vil jeg takke administrerende direktør Kaj Christiansen, direktionssekretær Lisbeth Steen (nu hos Vestergaard Marine Service), regnskabschef Poul Erik Christensen, regnskabsassistent Sirra Christensen, IT-chef Martin Pedersen, anlægschef Jens L. Hansen og kantinechef Henny Nielsen for deres gæstfrihed, hjælpsomhed og gode feedback under mine ophold i Frederikshavn.

I forbindelse med indsamlingsarbejdet skylder jeg tak til en række personer, som jeg har interviewet i forbindelse med afhandlingen. Dette gælder bestyrelsesformand for Odense Stålskibsværft og direktør i A.P. Møller-Mærsk Lars-Erik Brenøe, arkivleder Henning Morgen fra A.P. Møller-Mærsk, administrerende direktør hos Logimatic Troels Severinsen, administrerende direktør for B&W Scandinavian Contractor Anders Heine Jensen, tidligere administrerende direktør Sigurd Ø. Andersen fra B&W Scandinavian Contractor, projektleder Gunnar Skjæran fra B&W Energi, tidligere administrerende direktør for Danyard Torben Erikstrup, tidligere bestyrelsesmedlem i Danyard Mogens T. Pedersen, tidligere bestyrelsesmedlem på B&W Helge Larsen, tidligere administrerende direktør for SMC Marine Torben Andersen, administrerende direktør i Ocean Partner Bjarne Lundsgaard, administrerende direktør i Nordjyllands Industriservice Preben Jensen, tidligere administrerende direktør i BM Sektionsbyggeri Viktor Fjelsted Møller og tidligere administrerende direktør for Helsingør Skibsværft

Hans Jacob Esmann Olesen. Jeg skylder også tak til virksomhedshistoriker Ole Lange, journalist Niels Bjørn Hansen, arkivleder Heidi Pfeffer fra Nakskov Lokalhistoriske Arkiv, arkivar Flemming Nielsen fra Aalborg Stadsarkiv og Ole Sørensen fra DieselHouse for deres hjælp i forbindelse med indsamlingsarbejdet. Jeg skylder ligeledes tak til fotograferne Sisse Jarner, Morten Skovgaard og Max René samt til MAN Diesel & Turbo, B&W Energi, B&W Scandinavian Contractor, Logimatic, Nordjyllands Industriservice, FME, Copenhell, Arbejdermuseet & Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv og M/S Museet for Søfart, der har stillet billedmateriale til rådighed til bogen. En tak skal også lyde til medarbejderne ved Erhvervsarkivet, Rigsarkivet og det nu lukkede Søfartens Bibliotek på Blegdamsvej for deres hjælpsomhed i forbindelse med udarbejdelsen af bogen.

I foråret 2011 var jeg på et inspirerende miljøskifteophold på Institut for Økonomisk Historie ved Universitetet i Genève. I den forbindelse skylder jeg tak til Christian og Ottilia Brorsons Rejselegat for økonomisk støtte til opholdet. Samtidig skylder jeg tak til professor Youssef Cassis og professor Mary O’Sullivan for den gode modtagelse på instituttet. En særlig tak skal også gå til Christian Stohr for hjælp med det teoretiske fundament og til Jean-Philippe Rochat og Edoardo Altamura for gode og konstruktive diskussioner på kontoret. Samtidig skylder jeg tak til Juan Flores, Matthieu Leimgruber, Yann Decorzant, Liza Lombardi, Sebastian Alvarez, Sylvain Wenger og Kristin Ranestad for deres store gæstfrihed og hjælpsomhed under opholdet.

Ph.d.-afhandlingen, der udgør baggrunden for denne bog, blev forsvaret på Syddansk Universitet i Odense den 26. oktober 2012. I den forbindelse skylder jeg en stor tak til medlemmerne af bedømmelsesudvalget: professor Even Lange fra Institutt for Arkeologi, Konservering og Historie på Universitetet i Oslo, lektor Jan Pedersen fra Saxo-instituttet på Københavns Universitet og udvalgets formand, professor Per Boje fra Institut for Historie på Syddansk Universitet. Udvalgets kompetente og konstruktive kommentarer har været af stor betydning i forbindelse med udarbejdelsen af denne bog. Samtidig vil jeg takke udvalgets medlemmer for at gøre forsvaret til en rigtig god oplevelse, som jeg aldrig vil glemme.

Endelig skal der gå en særlig tak til min far, Hans, der har læst værket igennem et utal af gange, og til min søde kone, Karen Lise, der gennem hele forløbet har været en stor støtte for mig.

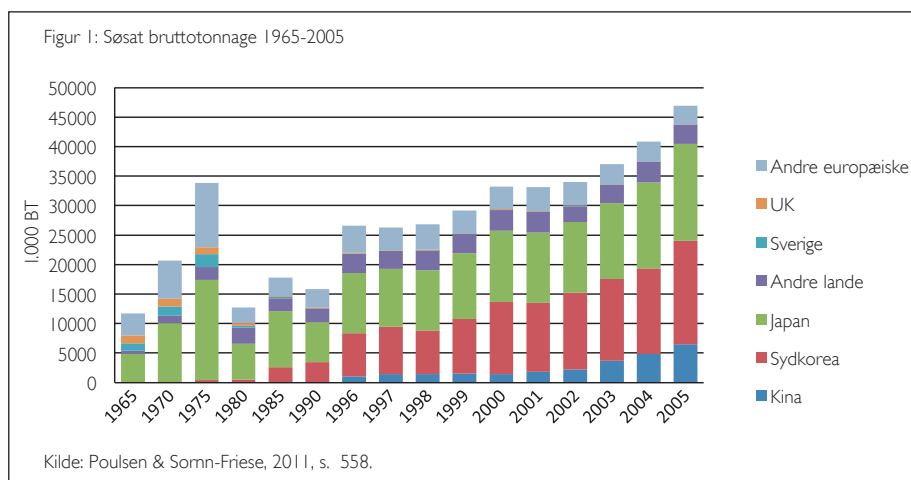
Thomas Roslyng Olesen
 Østerbro
 Juni 2015

1. Baggrund: Nedgangen for den europæiske værftsindustri

Igennem det tyvende århundrede har tyngdepunktet i den globale værftsindustri flyttet sig fra Europa til Østasien. Fra indgangen til 1900-tallet og frem til Første Verdenskrig søsattes mellem 70 og 80 % af al nybygningstonnage i Europa. Storbritannien var gennem hele perioden verdens ubestridt største værftsnation med en markedsandel på mere end 60 %.¹

Få år efter afslutningen på Anden Verdenskrig blev Europas dominerende position på skibsbygningsmarkedet for første gang udfordret af værfter i Fjernøsten. I det amerikansk besatte Japan iværksattes et stort statsligt skibsbygningsprogram, der skulle genopbygge landets ødelagte handelsflåde. Der opførtes nye moderne skibsværfter, og fra USA indførtes nye amerikanske produktionsmetoder som sektionbyggeri og elektrosvæjsning. Samtidig medvirkede lave lønninger, fordelagtige statsstøttede finansieringsmodeller og omfattende statslige subsidier til stålindustrien til at gøre de japanske værfter meget konkurrencedygtige, og i 1956 overhalede landet Storbritannien som verdens største skibsbyggeration. Til trods for den japanske fremgang havde de europæiske værfter i 1956 dog fortsat en markedsandel på 75 %.²

Fra begyndelsen af 1960'erne og frem til oliekrisen i 1973 oplevede verden et handelsopsving med en hidtil uset efterspørgsel efter nybygninger. Fra 1961 til 1975 steg nybygningstonnagen med over 350 %. Særligt lukningen af Suezkanalen fra 1967 til 1975 forstærkede efterspørgslen efter større skibe, der kunne gå syd om Afrika. I det opadgående marked fortsatte Japan med at stjæle markedsandele fra Europa, og i 1970 søsattes næsten halvdelen af verdens nybygningstonnage fra japanske værfter. I europæiske værftsnationer som Danmark, Sverige og Vesttyskland forsøgte man at øge produktiviteten gennem investeringer i nye produktionsanlæg og indførsel af nye teknologier i produktionen. På de britiske værfter formåede man imidlertid ikke at reagere på den stigende japanske konkurrence, og den japanske ekspansion skete primært på bekostning af den britiske værftsindustri. De britiske værfter var kendetegnet ved manglende teknologisk udvikling, lav produktivitet, dårlig ledelse, store forsinkelser, høje lønninger og den britiske handelsflådes tab af markedsandele. Disse forhold bidrog til, at den britiske markedsandel i 1970 var blevet reduceret til under 10 %.³



Oliekrisen i 1973 satte en brat stopper for den stigende efterspørgsel på tonnage. De dårlige markedsforhold fortsatte til slutningen af 1980'erne, og fra 1975 til 1988 faldt den søsatte tonnage med 73 %.⁴ Værftskrisen blev yderligere forværret af, at Sydkorea igennem 1970'erne forsøgte at komme ind på det kraftigt faldende skibsbygningsmarked. Sydkoreas indtræden som værftsnation var – som det var tilfældet i Japan i 1950'erne – resultatet af en målrettet statslig satsning. Staten bekostede anlæggelsen af komplementære industrier som f.eks. stålværker, garanterede skibsordrer og fremmede eksporten ved at stille kapital til rådighed på fordelagtige vilkår. Sværindustrien blev begunstiget med skattefordele, og nyetablerede virksomheder blev beskyttet fra udenlandsk konkurrence gennem høje toldtariffer. Endelig sikredes en kompetent arbejdsstyrke gennem et omfattende nationalt uddannelsesprogram.⁵

De koreanske værfter var indledningsvis helt afhængige af viden fra udlandet, men netop de dårlige markedsforhold efter oliekrise medvirkede til at gøre udenlandsk knowhow mere tilgængelig. Således var flere lukningstruede europæiske værfter villige til at sælge ud af deres viden i et forsøg på at klare sig gennem krisen. Som følge af den målrettede statslige satsning etablerede Hyundai, Samsung, Daewoo og Hanjin igennem 1970'erne og 1980'erne verdens største skibsværfter. De koreanske værfter underbød systematisk deres konkurrenter, og den koreanske stat trådte til med økonomisk opbakning, hvis værfterne kom i problemer. Den betydelige statsstøtte var således helt afgørende for, at landet i 1977 blev verdens næststørste skibsbyggeration. Den koreanske konkurrence tvang ligeledes Japan til at reducere værftskapaciteten, men landet formåede

gennem hele perioden at fastholde positionen som verdens førende værftsnation med en markedsandel på mellem 35 og 45 %.⁶

Tabel 1: Antal afleverede skibe pr. år i perioden 1965-2005 (index 100 = 1965)

	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1996	2000	2005
Danmark	100	90	100	91	67	50	43	14	12
Finland	100	93	70	82	57	36	14	5	2
Tyskland	100	87	77	50	64	46	38	27	32
Italien	100	109	93	105	68	61	82	95	50
Holland	100	80	113	65	71	52	75	83	61
Norge	100	105	125	73	52	36	38	25	9
Sverige	100	51	61	35	26	18	4	1	-
Belgien	100	140	160	150	200	60	60	-	-
UK	100	79	65	39	20	16	13	9	5
Frankrig	100	127	57	24	24	25	18	20	8
Globalt	100	122	121	107	87	76	85	80	105

Kilde: Poulsen & Somn-Friese, 2011, s. 560.

Den faldende efterspørgsel på nybygninger efter Oliekrisen og den hårde konkurrence fra sydkoreanske og japanske værfter gik hårdt ud over de europæiske værfter i 1970'erne og 1980'erne. Trods talrige støttetiltag fra de europæiske regeringer faldt den europæiske markedsandel fra 41 % til 18 % fra 1977 til 1985. I stedet flyttede skibsbygningen til Asien, der i samme periode øgede markedsandelen fra 46 % til 70 %.⁷ Som tabel 1 og 2 viser, var det særligt skibsbygningen i Storbritannien, Sverige, Frankrig og Vesttyskland, der blev ramt. I Storbritannien – der frem til 1956 havde været verdens største værftsnation – var tilbagegangen særligt tydelig. I et forsøg på at standse nedgangen havde regeringen i 1960'erne sammenlagt flere af de britiske værfter i håb om at gøre dem mere konkurrencedygtige. Det lykkedes imidlertid ikke, og i 1977 nationaliserede regeringen værftsindustrien med dannelsen af British Shipbuilders. Frem til udgangen af 1980'erne lukkede stort set alle britiske værfter, og i dag står den britiske værftsindustri for mindre end 0,1 % af den samlede nybygningstonnage. Også de svenske værfter – der gennem 1950'erne og 1960'erne havde leveret ca. 10 % af al nybygningstonnage – blev hårdt ramt i 1970'erne. De svenske værfter havde traditionelt bygget lange serier af simple skibstyper som bulkcarriers og tankere. Det var den samme type skibe, som de koreanske

værfter konkurrerede inden for, og derfor blev den svenske værftsindustri særligt hårdt ramt af den øgede konkurrence. Mellem 1973 og 1979 lukkede størstedelen af de svenske værfter, og i 1987 ophørte produktionen af civile fartøjer på det sidste vigtige skibsværft – Kockums i Malmø.⁸

Tabel 2: Afleveret bruttotonnage pr. år i perioden 1965-2005 (index 100 = 1965)

	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1996	2000	2005
Danmark	100	248	463	99	219	189	227	178	236
Finland	100	147	163	122	130	151	206	136	4
Tyskland	100	127	241	36	54	83	116	95	119
Italien	100	137	198	62	22	93	165	143	89
Holland	100	428	695	82	122	110	164	205	118
Norge	100	153	229	45	27	17	36	25	2
Sverige	100	122	174	28	16	2	2	3	-
Belgien	100	129	173	119	114	50	3	-	-
UK	100	104	91	33	13	10	15	8	0
Frankrig	100	177	237	58	41	12	43	41	9
Globalt	100	176	288	108	151	135	226	283	399

Kilde: Poulsen og Somn-Friese, 2011, s. 560.

I andre europæiske lande lykkedes det værfterne at overleve gennem øget specialisering. I Norge betød den voksende olieindustri i 1970'erne, at værfterne kunne omstille sig fra traditionel skibsbygning til specialiserede offshoreenheder. Det så man eksempelvis ved Stord Verft og værftet i Haugesund. Således viser den voldsomme tilbagegang for de norske værfter i tabel 1 ikke hele billedet. Bag tallene gemmer der sig en specialisering i mindre og mere komplicerede fartøjer. Også i Finland formåede værfterne at overleve ved at omstille sig til nicheproduktion af komplicerede skibstyper – primært krydstogtskibe, færger og specialbyggede isforstærkede fartøjer. Den finske værftsindustri brød dog sammen efter 2005, og i 2010 blev de tre tilbageværende værfter opkøbt af det Sydkoreanske STX-konglomerat, der dermed fik adgang til værdifuld knowhow om bygning af krydstogtskibe. Disse eksempler viser, hvordan enkelte værftsationer formåede at udskyde eller undgå de værftslukninger, der prægede Europa gennem 1970'erne og 1980'erne.⁹

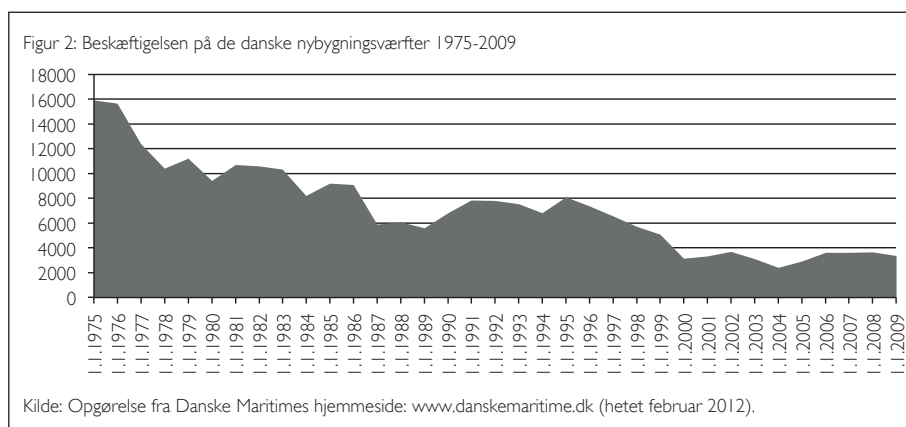
Fra 1988 og frem til 2007 steg verdens samlede nybygningstonnage med 534 % fra 9,8 mio. BRT til et hidtil uset niveau på 61,9 mio. BRT. Igennem

hele perioden fortsatte nedgangen for de europæiske værfter, og i 2005 havde de asiatiske lande øget deres markedsandel til 85 %. Sydkorea var nået op på siden af Japan som verdens førende skibsbyggernation, og de to lande søsatte tilsammen 71 % af al nybygningstonnage. Fra midten af 1990'erne begyndte Kina at udfordre Sydkorea og Japan med lave lønninger og massiv offentlig støtte, og i 2010 overhalede kineserne Sydkorea som verdens største skibsbyggernation.¹⁰

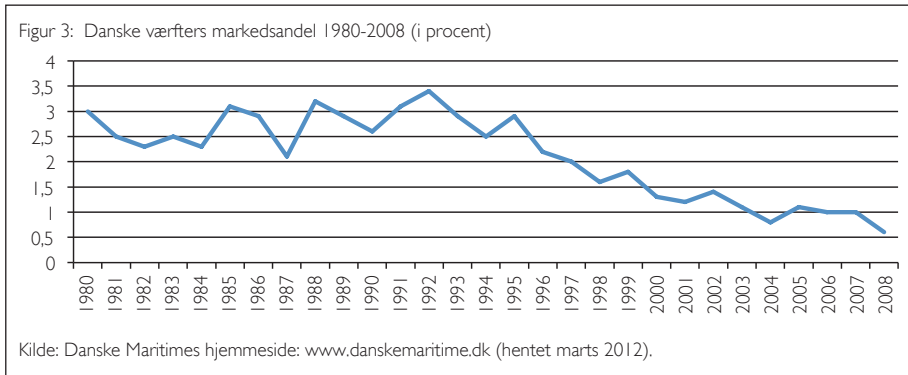
Den danske værftsindustri bestod ved indgangen til 1970'erne af 10 nybygningsværfter med kapacitet til skibe over 100 meter samt en række mindre værfter. Størstedelen af værfterne var blevet etableret i opgangsperioden fra midten af 1800-tallet og frem til afslutningen af Første Verdenskrig. Hovedparten af de største danske værfter var gennem 1900-tallet ejet af de danske rederier. Igennem 1910'erne grundlagde eller opkøbte rederierne A.P. Møller, DFDS, J. Lauritzen og ØK værfter i Odense, Helsingør, Køge og Nakskov, og i de følgende årtier opkøbtes værfter i Aalborg, Frederikshavn og Aarhus. Således var seks af landets otte største værfter i 1970'erne ejet af de danske rederier. Det betød, at disse værfter i nedgangstider kunne hente støtte fra ejeren i form af nye ordrer eller økonomisk støtte.¹¹ B&W og Svendborg Værft var derimod ikke kontrolleret af rederierne, hvilket i krisetider gjorde dem mere afhængige af støtte fra eksempelvis den danske regering. Således måtte den danske stat gentagne gange træde til for at redde B&W fra lukning.¹²

De danske værfter ekspanderede kraftigt under de gode konjunkturer gennem 1950'erne og 1960'erne. Nye automatiseringssystemer blev indført i produktionen, og man gik i stigende grad over til sektionbyggeri af lange serier af skibe. For at følge efterspørgslen efter stadig større skibe etablerede Odense Stålskibsværft i 1959 et nyt værft på Lindø med en ny stor byggedok, og på B&W foretog man ligeledes en udvidelse af dokken mellem 1957 og 1960. Efter oliekrisen løb de danske værfter imidlertid ind i problemer som følge af faldende efterspørgsel efter ny tonnage og øget konkurrence fra asiatiske værfter. Igennem 1980'erne lukkede B&W (1980), Helsingør Skibsværft (1983), Nakskov Skibsværft (1986-87) og Aalborg Værft (1987-88), og i slutningen af 1990'erne fulgte lukningerne af det reetablerede B&W Skibsværft (1996), Nordsøværftet (1997) samt Svendborg Værft (1999), Aarhus Flydedok (1999) og Danyard Frederikshavn (1999).¹³ I 2012 lukkede Danmarks sidste store nybygningsværft – Lindøværftet – og dermed sattes der punktum for et vigtigt kapitel i dansk industrihistorie.

Hvilken betydning havde den danske værftsindustri for dansk økonomi og det danske samfund gennem anden halvdel af 1900-tallet? Først og fremmest havde værfterne stor betydning for beskæftigelsen. Fra 1960 og frem til 1975 beskæftigede de danske værfter knap 20.000 ansatte.¹⁴ Mellem 5 og 6 % af alle danske industriarbejdere var i midten af 1970'erne ansat i værftsindustrien, hvilket var den højeste andel i Europa – kun overgået af Holland.¹⁵ Samtidig var værfterne blandt landets største arbejdspladser, hvilket gjorde dem særligt vigtige for beskæftigelsen i mindre værftsbyer som Nakskov og Frederikshavn. Eksempelvis var halvdelen af industriarbejderne på Vestlolland i begyndelsen af 1980'erne beskæftiget på Nakskov Skibsværft.¹⁶ Samtidig skabte værfterne mange arbejdspladser hos lokale underleverandører. I 2003 viste beregninger fra Danmarks Statistik, at der for hver ti ansatte på værfterne blev skabt syv arbejdspladser hos underleverandørerne.¹⁷

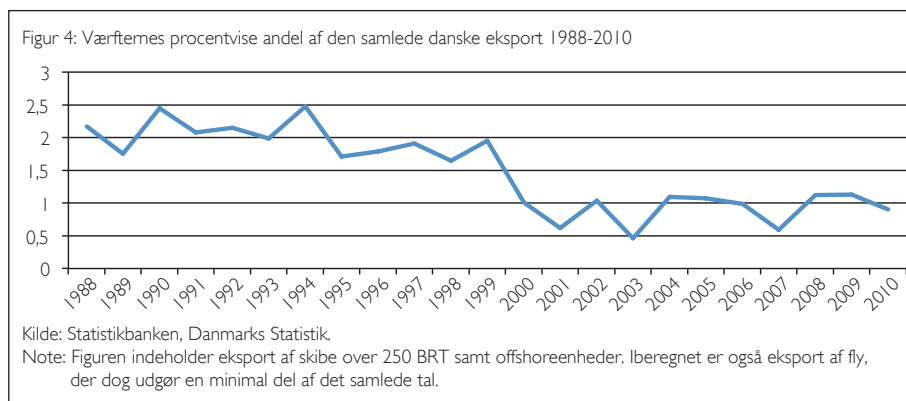


Efter oliekrisen faldt beskæftigelsen på de danske nybygningsværfter drastisk som vist på figur 2. De mange værftslukninger gennem 1980'erne betød, at antallet af medarbejdere på de danske nybygningsværfter faldt fra ca. 16.000 i 1975 til under 6.000 ved udgangen af 1980'erne, og ved udgangen af 1990'erne betød endnu en bølge af værftslukninger, at antallet af ansatte på nybygningsværfterne faldt yderligere til ca. 3.000 ved årtusindskiftet. Frem til 2009 lå beskæftigelsen nogenlunde stabilt mellem 2.000 og 3.500, men lukningen af Lindøværftet i perioden fra 2009 til 2012 medførte en yderligere reduktion i arbejdsstyrken på de danske nybygningsværfter.



Gennem 1900-tallet har de danske værfter spillet en vigtig rolle for de danske rederier, der traditionelt har udgjort en vigtig indtjeningskilde for det danske samfund. De danske rederier har gennem hele det tyvende århundrede udgjort en vigtig del af landets valutaindtjening, og søtransport er i dag Danmarks næststørste eksporterhverv efter industrien.¹⁸ Værfterne gav rederierne adgang til ny tonnage i opgangstider, hvilket særligt var vigtigt frem til oliekrisen. Samtidig tillod det tætte samarbejde mellem værfter og rederier, at dansk søfart kunne udvikle nye avancerede skibe, der gav rederierne et teknologisk forspring i forhold til deres konkurrenter. Gennem 1970'erne lå de danske værfters markedsandel på ca. 3 % af den samlede søsatte tonnage. Dette billede fortsatte gennem 1980'erne frem til midten af 1990'erne, hvor markedsandelen svingede mellem 2 og 3,5 % som vist på figur 3. De mange værftsslukninger igennem anden halvdel af 1990'erne medførte imidlertid et drastisk fald i den søsatte tonnage, og i 2008 var markedsandelen faldet til under 1 %.

Værftsindustrien har således været medvirkende til at forbedre de danske rederiers adgang til ny tonnage og dermed skabe grundlaget for rederiernes betydelige valutaindtjening igennem 1900-tallet. Til gengæld har værfternes direkte betydning for den danske eksport været temmelig begrænset – særligt i 1980'erne og 1990'erne, hvor under 10 % af ordrene gik til eksport, og værfterne derfor var fuldstændigt afhængige af afsætning til de danske rederier. Fra slutningen af 1980'erne og frem til udgangen af 1990'erne udgjorde værdien af eksporten fra de danske værfter blot mellem 4 og 7 mia. kroner, hvilket svarer til mellem 1,5 og 2,5 % af den samlede danske eksport som vist på figur 4.¹⁹ Efter de mange værftsslukninger i slutningen af 1990'erne faldt værdien af eksporten fra de danske værfter til 2 mia. kroner for derefter at stige til ca. 6,5 mia. kroner i 2008. Den generelle danske eksportfremgang gennem 2000'erne betød dog, at værfternes eksportandel efter år 2000 blot udgjorde mellem 0,5 og 1 % af den samlede danske eksport frem til 2010.



Den danske værftsindustri overlevede næsten 20 år længere end værfterne i de fleste øvrige europæiske lande. Den sene nedlukning skal dels forklares med de danske værfters evne til at udvikle nye avancerede skibe, støttetiltag fra den danske stat og ejerstrukturen, der tillod økonomisk opbakning og nye ordrer fra ejerkredsen – de danske rederier. Stort set alle danske værfter omlagde i 1980'erne og 1990'erne produktionen til nicheproduktion af specialiserede skibstyper. Danyard byggede avancerede kemikalietankere, Danyard Aalborg byggede flåde fartøjer i glasfiber, aluminiumskatamaraner og luksusyachter, og værfterne i Helsingør, Aalborg og Nakskov specialiserede sig inden for færgebyggeri. Kun B&W og Lindø fortsatte med at konkurrere inden for bulkcarriers og containerskibe, men udviklede til gengæld nogle af verdens bedste skibe inden for deres felt. Den stigende specialisering og økonomiske opbakning holdt flere af værfterne i live i nogen tid, men i længden var de ude af stand til at finde svar på den stigende konkurrence fra udlandet.²⁰ Lukningen af de danske stålskibsværfter betød imidlertid ikke, at værfternes kompetencer gik tabt. I denne bog vises det, hvordan forskellige aktiviteter fra de danske værfter blev videreført i mindst 27 nyetablerede virksomheder (for en oversigt se figur 56 på side 268), hvad der skete med værftsområderne og hvordan værftsarbejdernes kompetencer blev brugt på nye måder efter værftslukningerne.