

# 1883

»Det var her det hele begyndte«



Der var gang i Frederikshavn, en af de hurtigst voksende byer i Danmark og byen var med havnen som nervecenter ved, at blive en ledende industriby indenfor skibsbygning og anden industri.

Havnen var Danmarks eneste basishavn for det kraftigt voksende søgående fiskeri. Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Thyborøn og Hvide Sande eksisterede ikke som havnebyer, her fiskede man stadig fra stranden i små fartøjer.

Frederikshavn havn var blevet udvidet flere gange og der var faste in-



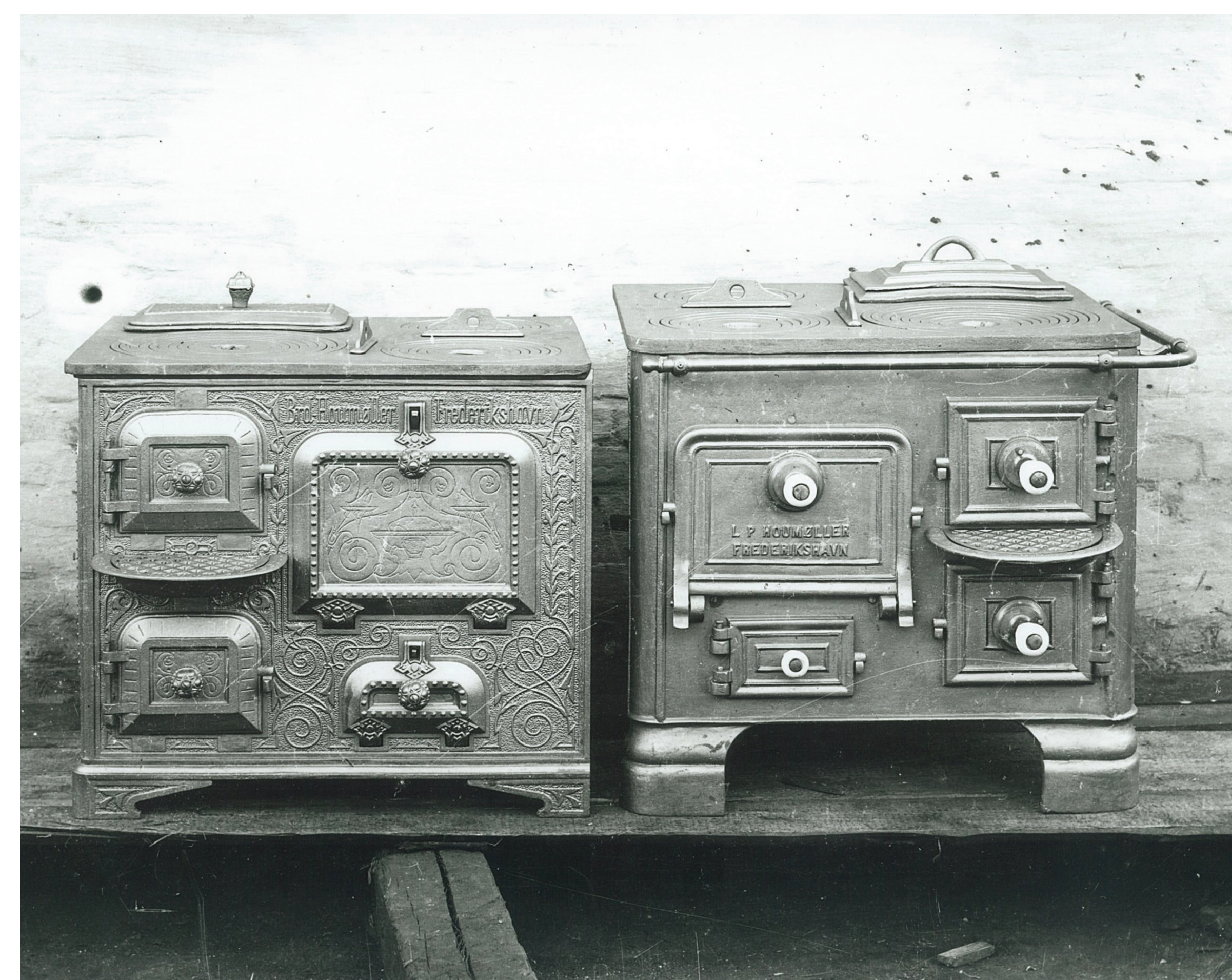
ternationale dampskibsruter for landbrugseksporten, der var vækst i træskibsbygningen, der var færgefart til Gøteborg, regelmæssige togafgange, der var flere store handelshuse og som noget helt nyt en telefoncentral med 19 abonnenter.

Jo, der var gang i den!

Men, der var ingen vandforsyning, kloakker, elektrisk gadelys, gasværk, sygehus eller tandlæge.

# 1883

»Frederikshavn Jernstøberi og Maskinværksted«



Den 28-årige Lauritz Peter Houmøller, der var uddannet formør, og hans to år ældre broder Jens Andreas Houmøller, der var handelsuddannet, startede virksomheden i Søndergade i 1883 og gennemførte de første støbninger allerede i april.

L.P. Houmøller kom i lære i Hjørring i 1869 og arbejdede efterfølgende på mange forskellige støberier i Danmark, Sveri-

ge, Tyskland og ikke mindst i Rusland. Han sugede lærdom til sig om alverdens forskellige støbevarer, blandt andet kakkellovne, komfurer, vinduer og granater.

Nu fik han brug for al sin viden i egen virksomhed og der kom hurtigt gang i virksomheden.

Sidst på året var der ansat 12 - 15 mand.

Engineering the Future – since 1758.

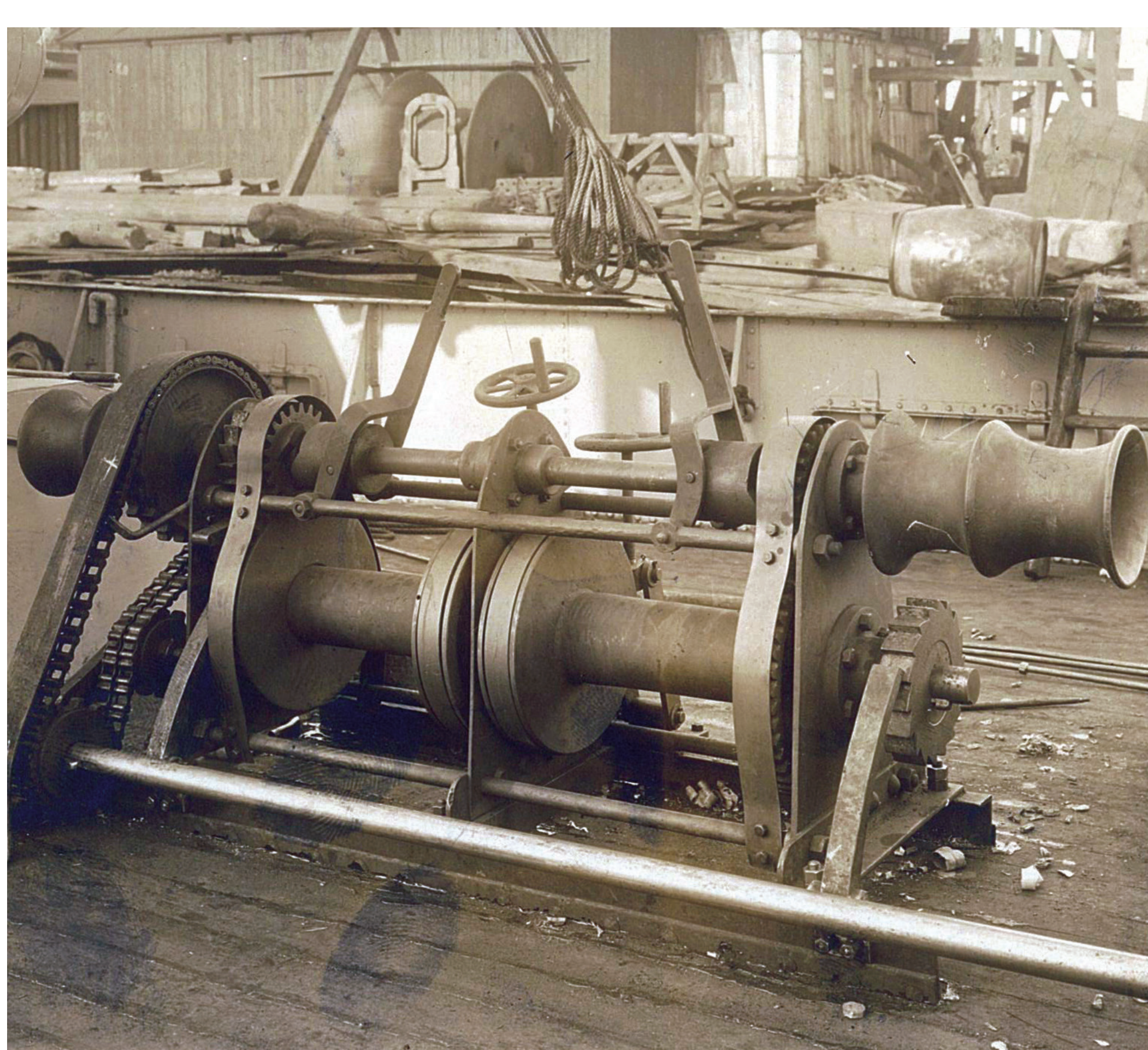
## MAN Diesel & Turbo





# 1880'erne

»Den teknologiske udvikling i de sejldrevne fiskefartøjer tager fart«



Snurrevodet var et relativt nyt fangstredskab, som får afgørende indflydelse på udviklingen i dansk fiskeri, dels ved at fangsterne blev større, fartøjerne blev større, grejerne blev større og dels ved at fangstpladserne var langt fra kysten og strakte sig helt op under Island.

Med de frederikshavnske værfter og fiskeskippere som drivkraft blev den ene teknologiske forbedring afløst af den anden – en udvikling som ikke mindst Houmøllers var en afgørende del af. Det begyndte tilbage i 1887 med, at håndkraft til bjærgning af voddet blev afløst af Houmøllers støbte håndspil.

Dernæst optog fabrikken udvikling og produktion af dampspil og damp-

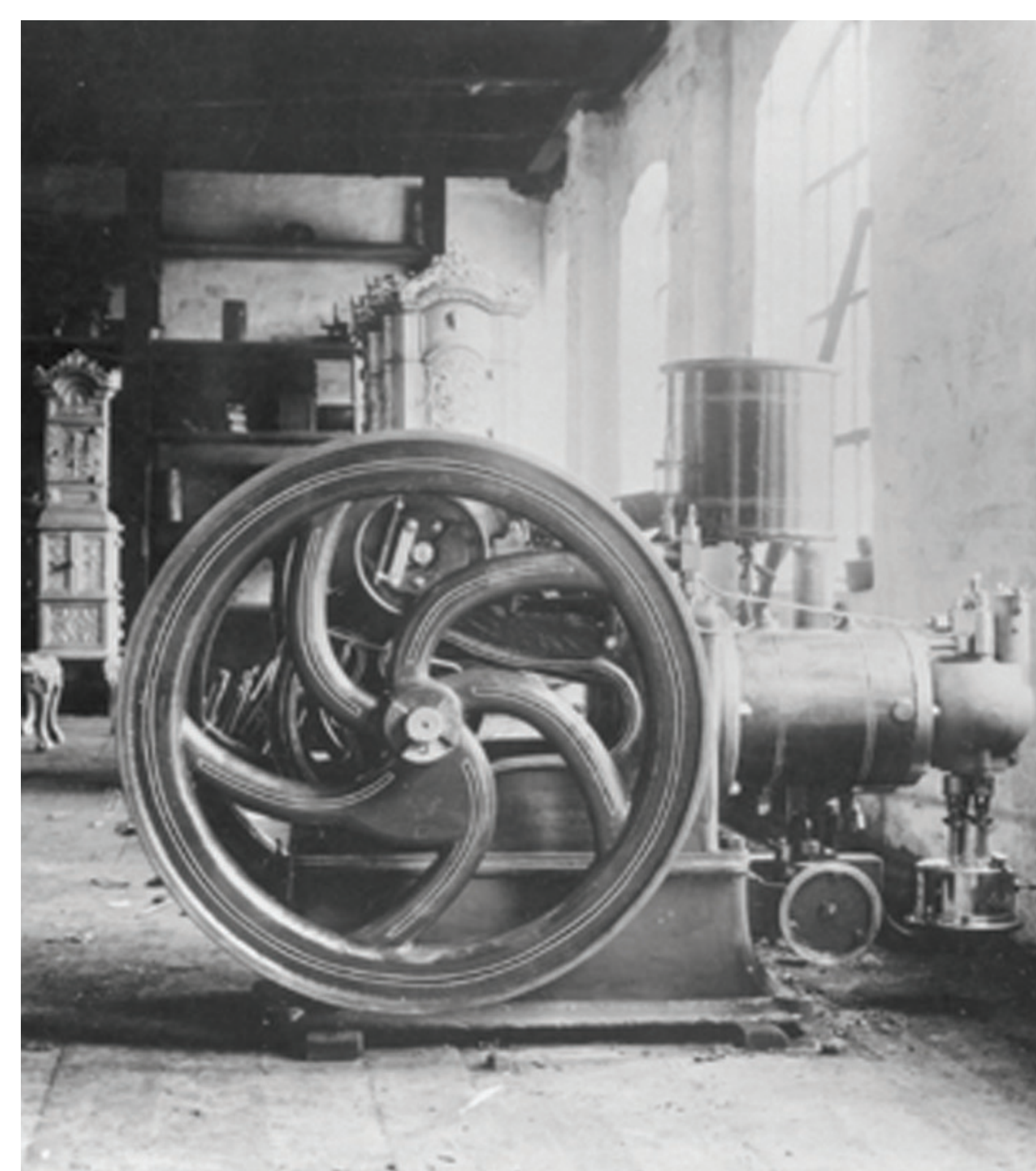
kedler, hvor dampspillet blev monteret på dækket til indhaling af snurrevodet – et stort og populært fremskridt så fabrikken måtte udvides.

En ny fremdrivningsmetode var installation af en såkaldt cykelskrue, drevet af fartøjets dampmaskine via et arrangement af stivere, en aksel hen over dækket og en cykelkæde til at dreje propelleren. Houmøllers mente, at denne løsning var for primitiv og deltog ikke.

Ved slutningen af årtiet dukkede som noget nyt en forbrændingsmotor op på markedet. Det var Burmeister & Wain, der leverede en petroleumsmotor med glødehovedstænding til drift af spillet.

# 1890'erne

»Forbrændingsmotoren vinder over dampmaskinen«



I 1891 fik det lokalt byggede fiskefartøj »W. Klitgaard«, som det første fiskefartøj i Danmark, installeret et Houmøller fremdrivningsanlæg bestående af en dampmaskine under dæk i et maskinrum agten for lastrummet til at drive en fast propeller monteret i et stævnrør gennem agterstævnen. Men anlægget var meget pladskrævende og kostbart, så det slog ikke igennem.

En københavnsk fabrikant bragte i 1896 en ny glødehovedmotor under navnet DAN på markedet. Den vandt ret hurtigt over dampanlæggene og Houmøller fik etableret forhandlingsretten for Skagen og Frederikshavn,

tilpassede spillene til den nye motor og leverede på kort tid en masse af de nye anlæg.

Produktionen af dampspil gik derfor ned og i 1898 gik man i gang med at udvikle en egen forbrændingsmotor ud fra konstruktioner lavet af englænderne Akroyd Stuart og Binney i 1890. Motoren fik navnet Alpha.

Burmeister & Wain erhvervede i 1898 licensrettigheder til Rudolf Diesel's nyskabelse – dieselmotoren og opgav deres egen glødehovedmotor.

Engineering the Future – since 1758.

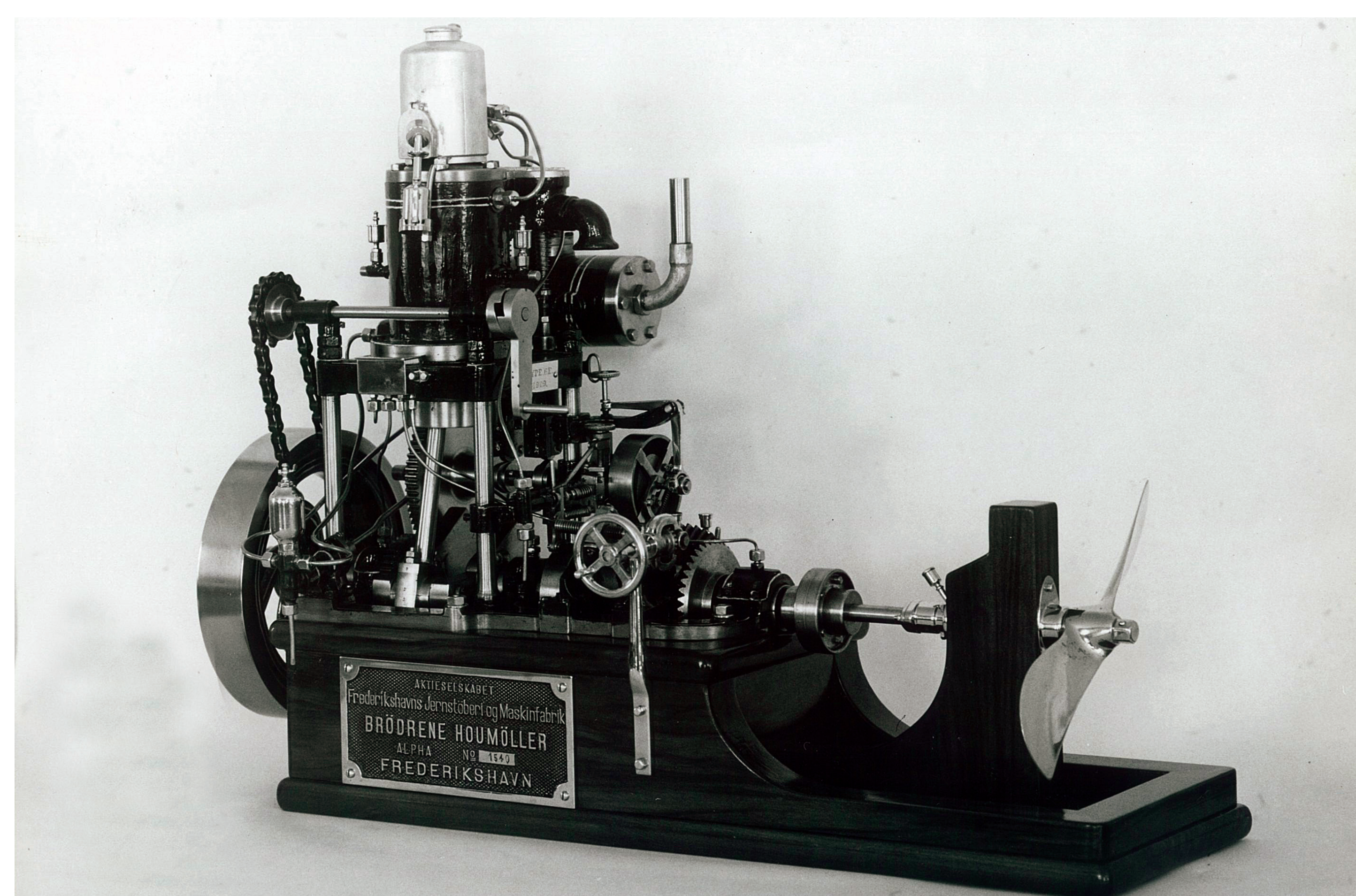
**MAN Diesel & Turbo**





# 1900-1919

»En periode med rekorder, eksperimenter, krig og hårde tider«



Det første komplette fremdrivningsanlæg blev udviklet i 1902 baseret på en 4-takts glødehovedmotor, der trækker propelleren med dens drejelige blade via et koblings- og omstyringsapparat – et koncept, der stadig er efterspurgt af kunderne nu 100 år senere!

I 1902, hvor man leverede imponerende 118 motorer, stiftede firmaets smede deres første klub.

I 1903 blev patentet for propellere med vridbare blade aktivt.

Markedet pressede på for nye motorer og fra 1913 til 1916 blev der igen eksperimenteret med fremstilling af en dieselmotor. I forhold til glødeho-

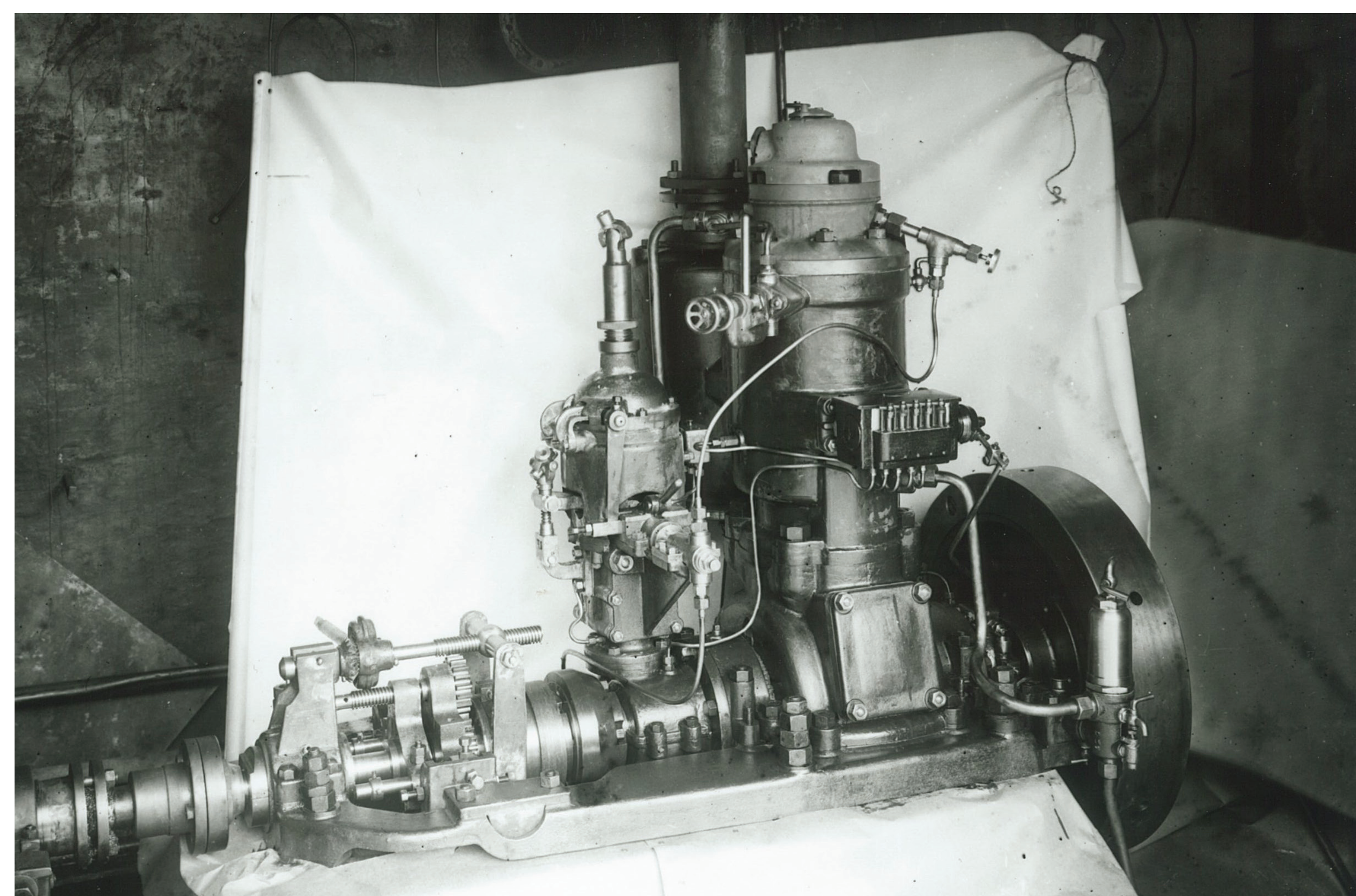
vedmotoren var den dog besværlig og kostbar at fremstille, så den tærede på ressourcerne og blev opgivet.

Fra 1900 til 1910 leverede fabrikken imponerende 1595 motorer og fra 1911 til 1920 steg det til 1959 motorer – 100 år senere leverer vi 421 på 10 år.

Ud over Skandinavien leverede man motorer til tysk, russisk, engelsk, skotsk og brasiliansk fiskeri. Efter krigen gik eksportmarkederne tabt, medarbejderstaben blev halveret og motorerne var efterhånden ved at være forældede, så nye udfordringer pressede sig på.

# 1920'erne

»Teknologisk krise, økonomisk krise, godt samarbejds-klima«



Efter kapitalindsprøjtningen blev Houmøller ramt af tidens verdensomspændende krise.

Også andre motorfabrikker kom i vanskeligheder og f.eks. blev Burmeister & Wain rekonstrueret med statens hjælp.

Omkring årsskiftet 1932/33 blev det klart, at dieselmotorerne for alvor trængte sig frem og fabrikken tabte ordrer på den bekostning.

Dieselmotoren var fremtiden, så man måtte i banken igen, men den ville vide, hvad udviklingen kostede og hvornår den ville være betalt tilbage og de kunne man ikke sige, så det lykkedes ikke at låne.



Den 28. maj 1933 blev der indrykket en annonce i Jyllandsposten, Berlingske og Ingeniøren efter en forretningsmæssig velkvalificeret leder med kapital. Det lykkedes heller ikke og firmaet trådte kort tid efter i likvidation.

Med ryggen mod muren fik man ny ledelse og nye konstruktører, og efter kun fem måneder blev den første dieselmotor leveret den 10. marts 1934 til et teglværk i Brovst.

Likvidationen afsluttes først i marts 1938, hvor Burmeister & Wain overtager Frederikshavn Jernstøberi og Maskinfabrik 100 %.

Engineering the Future – since 1758.

**MAN Diesel & Turbo**





# 1930'erne

»Stagnation, dieselmotoren tager over, ny ejer træder til«



Det første komplette fremdrivningsanlæg blev udviklet i 1902 baseret på en 4-takts glødehovedmotor, der trækker propelleren med dens drejelige blade via et koblings- og omstyringsapparat – et koncept, der stadig er efterspurgt af kunderne nu 100 år senere!

I 1902, hvor man leverede imponerende 118 motorer, stiftede firmaets smede deres første klub.

I 1903 blev patentet for propellere med vridbare blade aktivt.

Markedet pressede på for nye motorer og fra 1913 til 1916 blev der igen eksperimenteret med fremstilling af en dieselmotor. I forhold til glødeho-

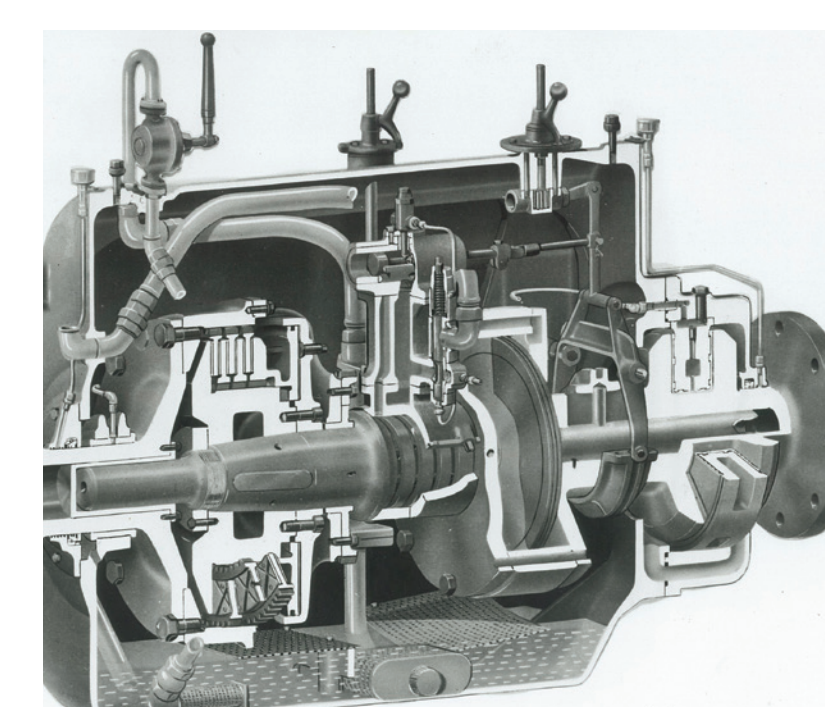
vedmotoren var den dog besværlig og kostbar at fremstille, så den tærede på ressourcerne og blev opgivet.

Fra 1900 til 1910 leverede fabrikken imponerende 1595 motorer og fra 1911 til 1920 steg det til 1959 motorer – 100 år senere leverer vi 421 på 10 år.

Ud over Skandinavien leverede man motorer til tysk, russisk, engelsk, skotsk og brasiliansk fiskeri. Efter krigen gik eksportmarkederne tabt, medarbejderstaben blev halveret og motorerne var efterhånden ved at være forældede, så nye udfordringer pressede sig på.

# 1940'erne

»Et årti med krig, gas, brand og fremgang«



Der blev udvundet masser af naturgas fra jorden rundt om Frederikshavn og Vendsyssel og i 1940 besluttedes det, at etablere et nyt selskab, I/S Alpha Gas med Frederikshavn Jernstøberi & Maskinfabrik, firmaets egen direktør Lauersen samt Burmeister & Wain som ejere.

Naturligt nok blev virksomhedens dieselmotorer indrettet til at køre på naturgas.

Alpha Gas indrettede en tankstation, der leverede flaskegas til biler, traktorer og dieselmotorer. I 1944 kørte omkring 480 lokale biler ved hjælp af gassen. Aktiviteterne var i gang helt frem til 1966.

Fabrikken hærgedes af en voldsom brand den 14. februar 1943 efter en gasekspllosion. 100 brandmænd kom i aktion. Støberiet blev ikke ramt og blev nedlagt som støberi for at der hurtigt kunne indrettes produktionsfaciliteter til motorproduktionen.

Støbegodset blev skaffet fra Holeby Diesel's støberi i Guldborg og B&W's støberi på Tegholmen mens et nyt og moderne støberi blev opført på en-

gen langt udenfor byen med indvielse i februar 1944.

Tegnestuen gik i 1944 i gang med at udvikle det såkaldte VO-gear, en genial konstruktion, som i én enhed rummede udrykkerkobling, styrecylinder for den vridbare propeller, oliepumpe og trykleje. Enheden var færdigudviklet til levering i 1947. Det nye komplette anlæg fik stor succes, specielt i Sverige og Norge.

Efter krigen satte man alle sejl til for at købe nye tidssvarende bearbejdningsmaskiner til produktion af motortype 340 og 400.

En anden udvidelse af virksomheden var Burmeister & Wains køb af Carl Jacobsens Skibsværft på havnen.

I 1949 leverede fabrikkens 240 medarbejdere 105 motorer med tilhørende udstyr.

Engineering the Future – since 1758.

**MAN Diesel & Turbo**





# 1950'erne

»Gyldne tider og bye fabrikkshaller«



Fiskeriet havde gyldne tider, der var mængder af fisk og fiskeeksporten bragte fremmed valuta hjem til landets slunkne pengekasse, så der var statslig støtte til fiskeindustrien.

Søndergadefaciliteterne blev udvidet ved køb af nabogrunde både syd og nord for. Et nyt prøverum og forsendelsesafdeling etableredes. I 1953 ændredes firmaets navn fra Frederikshavn Jernstøberi & Maskinfabrik til Alpha Diesel A/S.

Der opstod et nyt markedssegment, nemlig »Paragrafbådene«, hvor redere udnyttede målerreglerne til det yderste og fik maksimal lasteevne med minimal besætning. Det blev derfor nødvendigt i 1953, at støve den skrinlagte 490'er af, da den dækkede effektbehovet i disse både.



Pladsmanglen i Søndergade var stor og i 1955 og 1956 opførte man nye fabrikkshaller og lagerbygning på arealerne ved Niels Juels Vej.

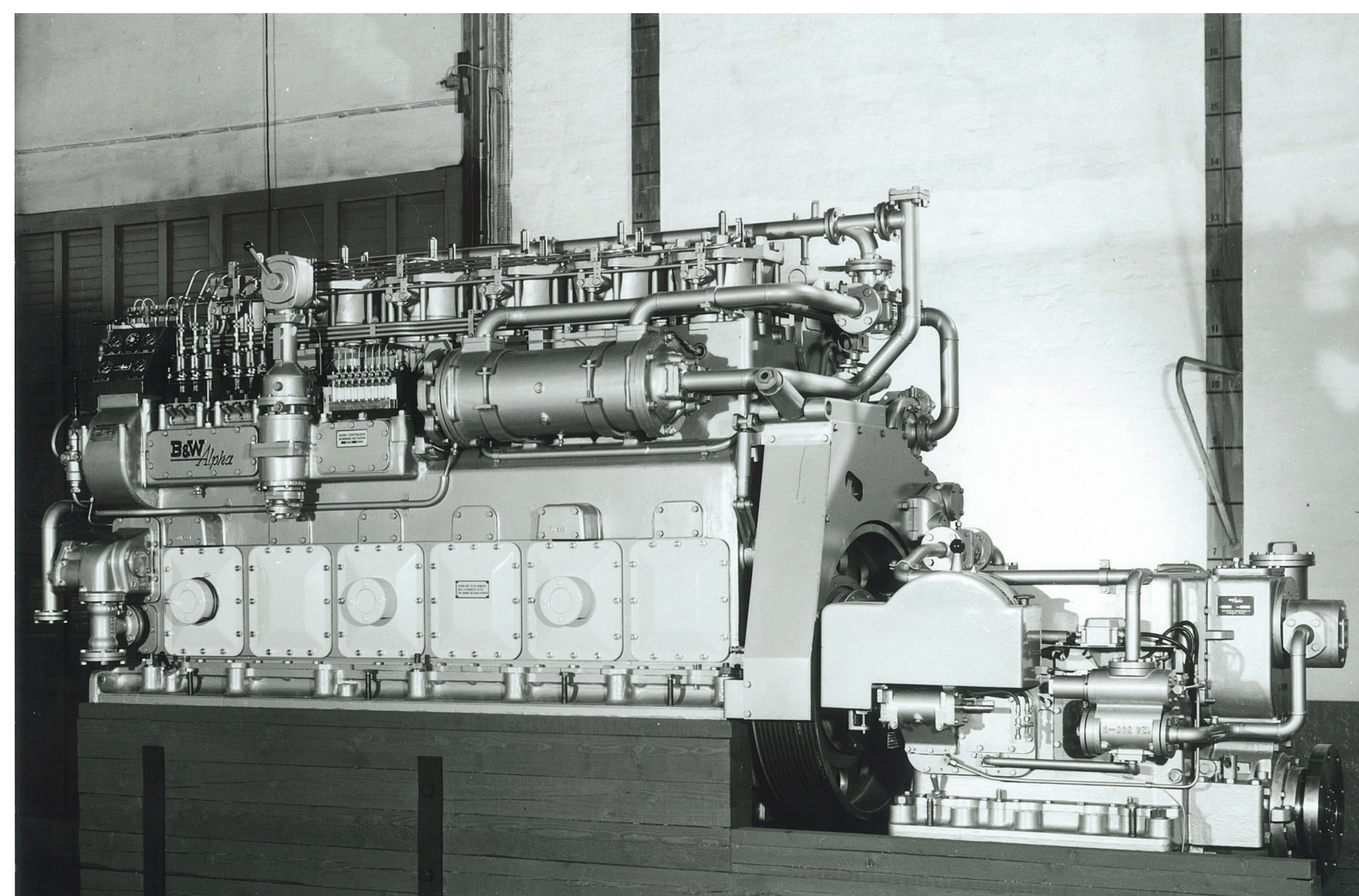
Fra 1957 begyndte fiskeriet at boome på grund af en ny afskrivningslov. »Trusserederierne« opstod og der kom gang i skibsbygningen i hele Nordeuropa. De første »redere« kontraherede stålkuttere ved hollandske værfter og lod dem udruste og aptere ved danske træskibsværfter en ny æra for Alpha Diesel var startet!

Af de første 100 ståltrawlere var der B&W Alpha-anlæg i de 95.

Ved udgangen af 1959 var beskæftigelsen oppe på 700 mand.

# 1960'erne

»Hård konkurrence, behov for ny motor trænger sig på«

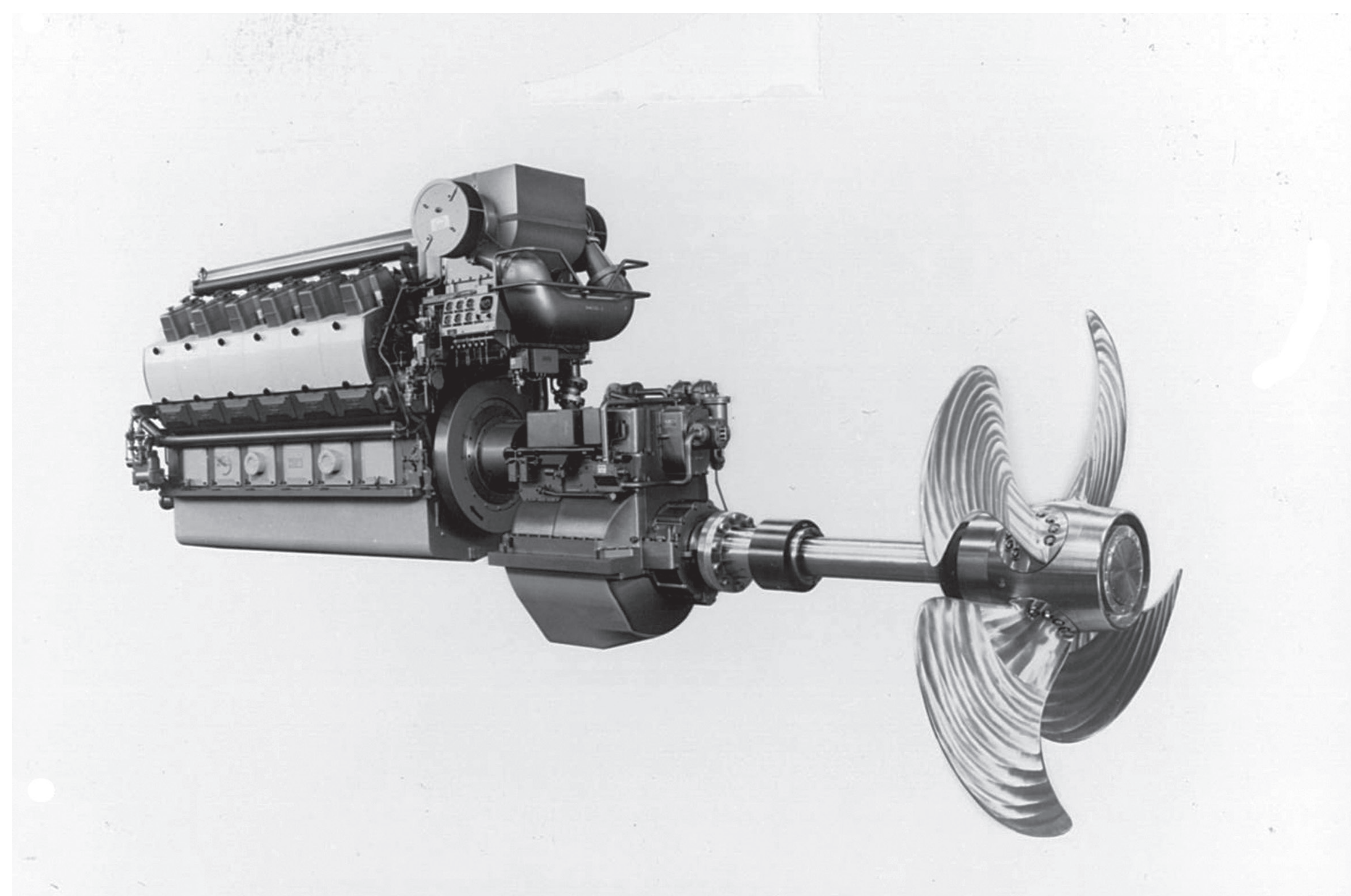


Der blev udvundet masser af naturgas fra jorden rundt om Frederikshavn og Vendsyssel og i 1940 besluttedes det, at etablere et nyt selskab, I/S Alpha Gas med Frederikshavn Jernstøberi & Maskinfabrik, firmaets egen direktør Lauersen samt Burmeister & Wain som ejere.

Naturligt nok blev virksomhedens dieselmotorer indrettet til at køre på naturgas.

Alpha Gas indrettede en tankstation, der leverede flaskegas til biler, traktorer og dieselmotorer. I 1944 kørte omkring 480 lokale biler ved hjælp af gassen. Aktiviteterne var i gang helt frem til 1966.

Fabrikken hærgedes af en voldsom brand den 14. februar 1943 efter en gasekspllosion. 100 brandmænd kom i aktion. Støberiet blev ikke ramt og blev nedlagt som støberi for at der hurtigt kunne indrettes produktionsfaciliteter til motorproduktionen.



Støbegodset blev skaffet fra Holeby Diesel's støberi i Guldborg og B&W's støberi på Tegllholmen mens et nyt og moderne støberi blev opført på engen langt udenfor byen med indvielse i februar 1944.

Tegnestuen gik i 1944 i gang med at udvikle det såkaldte VO-gear, en genial konstruktion, som i én enhed rummede udrykkerkobling, styrecylinder for den vridbare propeller, oliepumpe og trykleje. Enheden var færdigudviklet til levering i 1947. Det nye komplette anlæg fik stor succes, specielt i Sverige og Norge.

Efter krigen satte man alle sejl til for at købe nye tidssvarende bearbejdningsmaskiner til produktion af motortype 340 og 400. En anden udvidelse af virksomheden var Burmeister & Wains køb af Carl Jacobsens Skibsværft på havnen.

I 1949 leverede fabrikkens 240 medarbejdere 105 motorer med tilhørende udstyr.

Engineering the Future – since 1758.

**MAN Diesel & Turbo**





# 1970'erne

»Oliekrise, nye udfordringer, ny organisationsstruktur«



Direktør Knudsen satte en omfattende femårs udviklingsplan i gang, hvor blandt andet samling af virksomhedens faciliteter ved Niels Juels Vej indgik.

Propellertegnestuen indførte i samarbejde med Skibsteknisk Laboratorium i København computerteknologi til beregning og optimering af propellerblade, men hurtigt udviklede man egne avancerede programmer.

Den 1. januar 1972 tiltrådte Niels Bach som ny administrerende direktør, da Knudsen skulle være direktør hos B&W. I februar tog man første spadestik, med en stor gravko, til en ny fabrikationshal i forlængelse af halerne fra 1955.

De nye reduktionsgear og propellere kørte problemfrit, med der viste sig en del kvalitetsproblemer i V23'eren og alt blev sat ind på tegnestuen, der fik endog meget travlt med at løse disse – det positive var, at det gav ingeniører og teknikere stor indsigt og ekspertise i alle motorens detaljer!

Oliekrisen i 1973 blev endnu en udfordring for tegnestuen, da redernes



løsning på krisen var drift på den billigere tungolie – en ny udfordring og konkurrenceparameter, der udbyggede ekspertisen i organisationen.

I 1974 dukker en hvis hr. Jan Bonde Nielsen op på arenaen og B&W-koncernen divisionaliseres. Som et resultat af dette overtog Alpha Diesel salget af egne produkter på globalt plan – en milepæl af de helt store!

Nordsøens største og mest kraftfulde supplyskibe blev taget i drift i 1974 med de første komplette U28-VOanlæg med nyudviklede propellerdyser – succes!

Jens Ugilt Thomsen tiltræder som ny administrerende direktør i 1976. Tekniker afløste økonom. Det nye Alpha med nye værkstedshaller og administrationsbygning blev indviet i juni 1976.

I 1978 blev Alphas hidtil største ordre projekteret til DSB's tre nye intercityfærger. Specielt propellersystemerne var en udfordring - høj isklasse, lavt vibrationsniveau til bak og god virkningsgrad til fremsejls.

# 1980'erne

»Huhej hvor det går - nedad! Men så!«



I 1980 blev B&W Diesel A/S oprettet og aktierne solgt til MAN koncernen i Tyskland. Alpha bliver videreført under navnet Alpha Diesel division af B&W Diesel, København.

Leverancemæssigt blev der i 1981 sat endnu en rekord indenfor supplyskibene i Nordsøen. Det var norske supplyskibe med semi-diesel-elektrisk Alpha fremdrivning af dysepropellere med 179 tons trækraft.

El-tegnestuen introducerede en helt ny elektronisk fjernbetjening i 1982 - nye udfordringer startede hermed for firmaet mange »mekanikere«.

I efteråret 1983 fejrede firmaet sit 100 års jubilæum med reception og et brag af en medarbejderfest.

Funktionschef for økonomi Henrik Rosenberg blev udnævnt til administrerende direktør i februar 1986. Økonom afløste tekniker.



Den nye ledelsesgruppe iværksatte et omfattende strategiarbejde, der i 1989 blandt andet resulterede i en seriefremstillende komponentbearbejdningsfabrik, og en kundeorienteret montagefabrik, der samlede og afprøvede de solgte anlæg.

Et andet effektiviseringsprojekt var udvikling af et enestående EBD-system, der ville rationalisere arbejdsgangene i alle afdelinger. Systemet blev kaldt PSP, Produkt Specifikation og ASP, AnlægsSPecifikation og var baseret på en central multibase med alle specifikationer.

Koncernledelsen besluttede at Alpha Diesel fra 1988 skulle supplere sin forretning med indførelse af koncernens mindste 2-takt motorer og derved være værksted for udviklingstegnestuen i København.

De første 2-takt motorer blev leveret allerede i 1989.

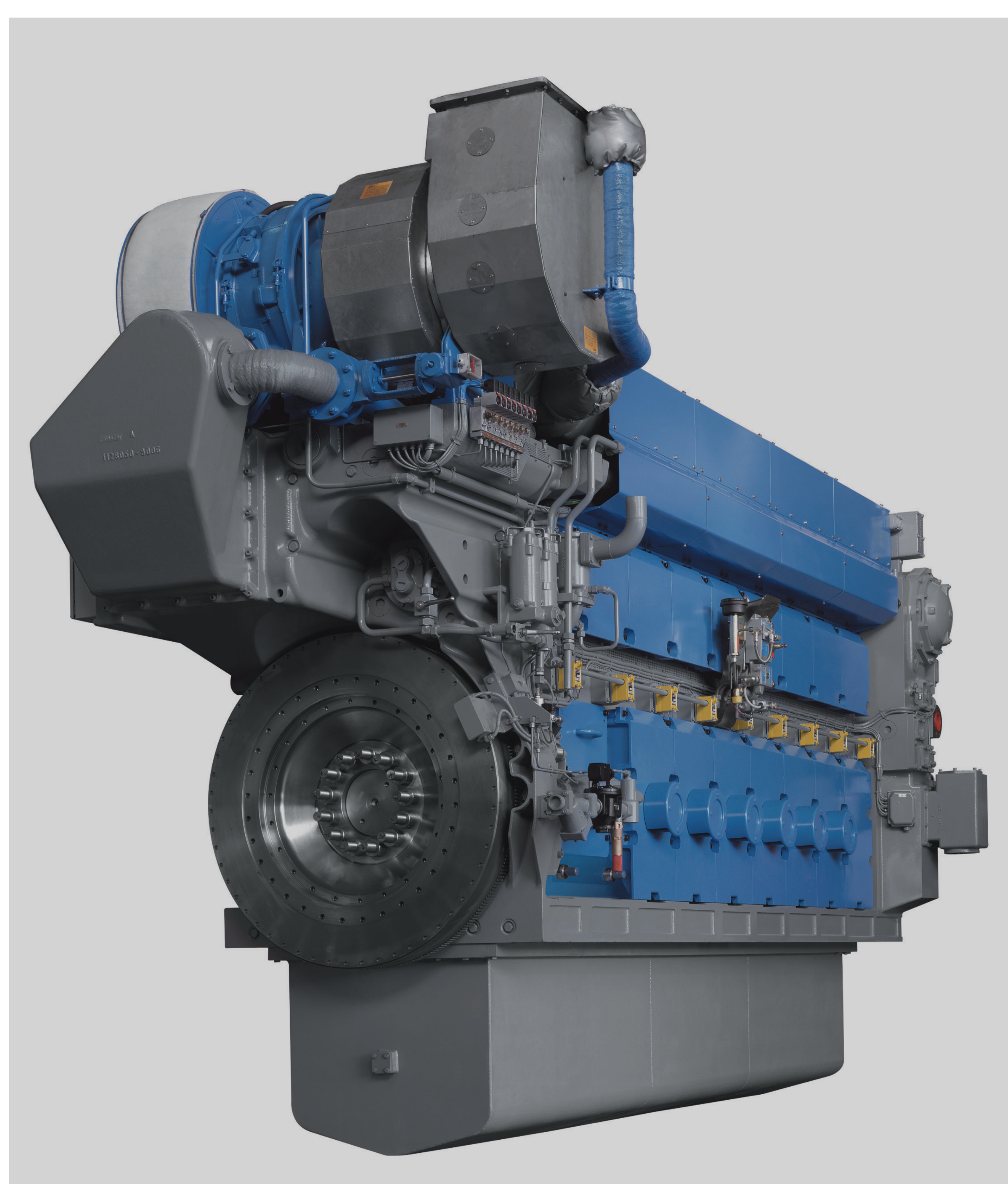
Engineering the Future – since 1758.  
**MAN Diesel & Turbo**





# 1990'erne

»Succes med 2-takt og store propeller - nye 4-takt i udsigt«



Alpha fik hurtigt en stigende ordreindgang på komplette anlæg med 2-takt motorer og CP Propellere.

I maj 1992 overføres civilingeniør Erik Sæbye fra B&W til Alpha Diesel som ny administrerende direktør og der blev iværksat en gennemgribende effektiviseringsplan.

I 1993 besluttede koncernledelsen, at der skulle udvikles et nyt 4-takt motorprogram for de to danske virksomheder og straks gik et stort samarbejde i gang mellem Augsburg, Holeby og Alpha.

I april 1993 blev, efter ønske fra Alpha, udviklingsarbejdet med en langslags S35MC motor sat i gang på tegnestuen i København. Det skulle senere vise sig, at blive et af de store »lokomotiver« for Alpha.

I 1994 fik Alpha de første ordrer på den store 8L42MC motor. Der var dog ikke højt nok til loftet og under afprøvningen i prøvehuset rystede den kraftige motor med alle nabohusene, så der måtte større faciliteter til. Koncernledelsen var positiv og bevilgede midler til nye montage og testfaciliteter.

Kvalitetscertificering var nu sagen og et stort tværorganisatorisk kvalitetsudviklingsprogram blev iværksat. Alle afdelinger var hinandens leve-

randører eller kunder og parolen var: »ingen fejl til næste led«! I februar 1993 blev Alpha certificeret med et DS/ISO 9002 certifikat.

Alpha reduktionsgear nummer 1000 blev leveret i juli 1995.

Med fokus på arbejdsmiljøet fik alle kontorhuset i 1997 gennemført en arbejdspladsvurdering, APV, det sidst nye på den front.

S50MC-C motoren dukkede op i 1997 og de nye 1500 kvadratmeter store faciliteter til montage, afprøvning og konservering blev indviet. Så dukkede S46MC'eren op i 1998, så small-bore programmet var næste komplet og propellerne følger med!

I 1998 oprandt tiden for en længe ventet milepæl, prototypen af den nye 4-taktmotor generation 8L27/38 – endelig!

2-takt motor nummer 100 blev fejret og leveret i januar 1999.

Med udgangen af 1999 var medarbejderstaben på 617 medarbejde

Engineering the Future – since 1758.

**MAN Diesel & Turbo**





# 2000-2007

»De helt store forandrings tid«



I maj 2000 blev funktionschef for økonomi Preben Reinholt overført som ny administrerende direktør. Økonom afløste tekniker.

De danske forretningsenheder opdeles i en totaktsenhed og en firetakts enhed, hvorved Holeby og Alpha slås sammen, med ingeniør Claus Windeløv fra koncernens New York kontor som ny administrerende direktør fra april 2001. Tekniker afløste økonom.

Næste fremdrivningsmotor af den nye generation, 8L21/31 prototype-testes.

100 år med CP Propellere blev fejret med gæster fra nær og fjernt i december 2002.

I februar 2003 var der verdenspremiere og præsentation for kunder og presse på den første elektronisk styrede S50ME C motor.

Alpha reduktionsgear nummer 1200 blev leveret i juni 2003.

I juni 2004 tiltrådte cand.oecon. ph.d Lars Bonderup Bjørn som ny administrerende direktør. Økonom afløste tekniker.

Efter den store omstrukturering var de første Holeby Generatorsæt, 6L21/31 fremstillet i Frederikshavn færdigtestede og leveringsklar i juli måned 2005. Den nye firetakts forretningsenhed blev fejret med et brag af en medarbejder opstartsfest i Arena Nord i september 2005.



I juni 2006 fejrede man behørigt med pølser og vand Alphabyggede 2 takt motor nummer 200, en 7S50MC C til en tyrkisk kunde.

De første helt store CP propellere type VBS 1800 blev leveret i 2006. Alpha er nu med en markedsandel på 25% blandt verdens førende propellerleverandører. En licenskontrakt for produktion af Alpha propellere blev underskrevet med WMMP i Kina i i september 2006.

MAN B&W Diesel ændrede navn til MAN Diesel fra september 2006. Koncernens ledelse besluttede at organisere alle enheder i den nye europæiske selskabsform MAN Diesel SE.

I november 2006 overføres ingeniør Lars Peter Olsen fra MAN B&W København som produktionsdirektør og Site Manager. Tekniker afløste økonom.

Nu skulle der et miljøcertifikat til, og det blev opnået i marts 2007.

Engineering the Future – since 1758.

**MAN Diesel & Turbo**





# 2008-2011

»Fra rekordår til global nedgang«



**MAN Alpha**

I marts 2008 tiltrådte ingeniør, MMT Poul Knudsgaard som ny produktionsdirektør og Site Manager.

I samme år var der 1071 medarbejdere det største antal nogensinde. Der blev ligeledes sat rekord i antal anlæg bygget med 151 x 4 takt motorer, 22 x 2 takt motorer og 149 x propelleranlæg. Derudover blev sitet det første i MDT til at bygge en komplet motor fra montagestart til afleveret motor – 10 dage tog det kun.

Ved indgangen til 3. kvartal i 2008 stod MAN Diesel i Frederikshavn i en meget stærk situation med en ordrebeholdning, der rakte cirka to år ud i fremtiden, og der var ikke mulighed for leverancer før ultimo 2010/primo 2011. Det var i sandhed rekordernes tid.

Desværre ændrede situationen sig totalt, da den globale finanskrisen ram-

te. I efteråret 2008 så man i Frederikshavn de første reaktioner på den finansielle krise. Ordreindgangen stoppede øjeblikkeligt og i de følgende 12 måneder var der reelt ingen nye ordrer. Derefter begyndte annulleringerne af ordrene at dukke op. MAN i Frederikshavn mistede i alt ca. 40% af den faste ordrebeholdning.

Ordreindgangen, markedsprognoserne for den maritime sektor og manglende rentabilitet i egenproduktionen af firetakt motorer, resulterede i en beslutning om en udfasning af støberi, motorproduktion og bearbejdning.

I 2010 skifter MAN Diesel navn til MAN Diesel & Turbo.

I 2011 frigives og relanceres MAN Alpha produkt brandet. Samme år overtager Volkswagen Group aktiemajoriteten i MAN SE.

Engineering the Future – since 1758.

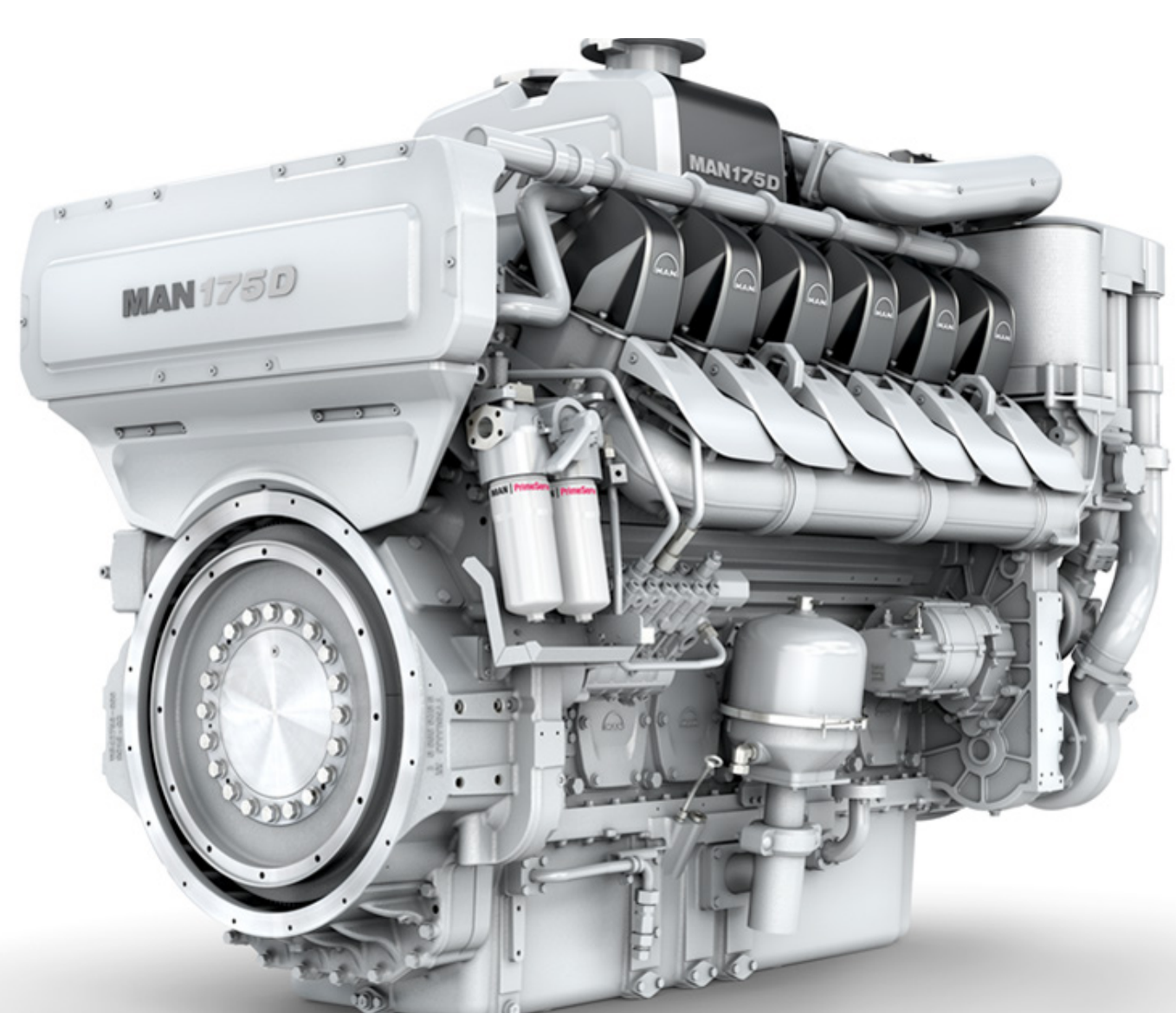
**MAN Diesel & Turbo**





# 2012-2017

»Fra produktionsvirksomhed til videns- og servicevirksomhed«



Størstedelen af den maritime branche var stadig hårdt ramt efter den finansielle krise, og det kunne især mærkes på nysalgsforretningen.

Der blev dog alligevel investeret i at udbygge site Frederikshavns vigtige funktion i koncernen. Ikke mindst i 2012 hvor der blev investeret stort i en modernisering af testcentret og skabelsen af et topmoderne MAN PrimeServ akademi på Langerak. Transformationen fra produktionsvirksomhed til videns- og servicevirksomhed blev manifesteret. Nu skulle MAN i Frederikshavn være et specialiseret videnscenter. Et sted hvor fremtidens produkter og løsninger skabes, og hvor både interne og eksterne kunder kan få verdens bedste produkter og service.

I samme år blev der især investeret i at skabe den bedste propeller i marinebranchen. MDT gik ind i det store faste propellermarked, og købte i 2012 rettighederne til det højteffektive Kappel-design.

2012 var også året for den fantastiske Selandia-fest i Arena Nord.

To år i træk, i 2013 og 2014 blev MDT-FRH nomineret til den danske CSR pris, hvilket ellers er en sjældenhed.

Selvom den maritime branche stadig var hårdt ramt, skulle der stadig bruges reservedele og service fra site Frederikshavn. Så meget at after sales forretningen satte en stærk omsætningsrekord i 2014.

Testcentret blev officielt åbnet i september 2015, hvor bl.a. Prins Joachim og MDTs CEO Uwe Lauber var med til indvielsen. Her kunne Poul Knudsgaard og Uwe Lauber officielt offentliggøre, at site Frederikshavn får den absolutte hovedrolle for MDTs nye store satsning, den hurtiggående MAN175D motor, hvor sitet blandt andet skal stå for test og samling af motorerne. Produktionshallerne i Frederikshavn vækkes for alvor til live igen.

Testcentrets moderne teknologi genererer fjernvarme til flere hundrede af kommunens indbyggere i stedet for at lede spildvarmen ud i atmosfæren. Testcenterprojektet betegnes som et fyrtårnsprojekt i hele VW-gruppen.

I 2015-2016 designes flere banebrydende propellere med Kappel-designet. Propellerne fra Frederikshavn sparer kunderne for millioner i brændstofudgifter, og reducerer kundernes miljømæssige påvirkning betydeligt. Projekterne får positiv opmærksomhed i hele MDT og VW-gruppen. En international pris for den mest innovative teknologi for det maritime miljø blev også vundet.

I 2016 leverer site FRH den største propeller til dato – 9 meter i diameter og ca. 70 ton vejer den.

Engineering the Future – since 1758.

**MAN Diesel & Turbo**

