

MAN NETVÆRK Alpha
Generalforsamling den 24. marts 2011
Indlæg af Andreas Andreassen



"Da M.A.N. købte B&W og Alpha Diesel"

1970'erne på Alpha Diesel



Medgang og modgang

- Ny maskinfabrik
- Ny administrationsbygning
- Nye B&W medium-speed 4-takt motorer
- Nyt gearprogram
- Nyt propellerprogram
- Ny fjernbetjening
- Den legendariske 400-26VO
- Støberi og havneafdeling udvidet
- Markedet går fra sælgers marked til købers marked
- Over 20 konkurrerende motorfabrikanter
- Ny teknologi vælter ind over os

1970 – B&W løber ind i problemer



B&W omfatter : værft – motorfabrikker – støberi

- Værftet er i store økonomiske problemer
- Japan vil dominere skibsbygningsmarkedet
- Dansk værftssamarbejde opgives i 1970 og værftsdirektørernes golde interne rivalisering fortsætter
- Regeringen vil ikke gribe ind og kræve samarbejde mellem værfterne

1970 jan. – Uro på værftet



3.000 mand nedlægger arbejdet og demonstrerer

- **"1 kr. mere i timen"**
- **"Hans er en hængerøv"**
- **Tillidsmænd fyres med ny uro til følge**
- **Nye ledere indsættes på nøgleposter**

1970 nov. – B&W mangler likviditet



- Med hatten i hånden kontakter B&W hovedaktionærerne: ØK – A.P. Møller – J. Lauritzen
- Ingen vil skyde yderligere kapital i B&W
- Regeringen orienteres
- Børskursen dumper fra 79 til 43

1970 dec. – Hektisk mødeaktivitet



- B&Ws ledelse møder flere store banker, Eksportkreditråd, Handelsministerium, Statsminister og to svenske værft grupper
- Danmarks Nationalbank griber, mod sædvane, ind med tilbud om 50 mio. garanti i tre måneder, men kræver samtidig at:
 - Motorfabrikken skal udskilles
 - Tre uafhængige eksperter skal påpege løsninger
 - Skibskontrakterne skal genforhandles til højere priser

1971 jan. – B&W-moderselskabet deles



”Klenodierne” Holeby, Alpha og Motorfabrikken skal sikres, hvis værftet går ned koncernen deles:

- **Burmeister & Wain’s Motor- og Maskinfabrik af 1971 A/S**
- **Burmeister & Wain’s Skibsbyggeri A/S**
- **Ny direktion indsættes på værftet**
- **Men aktietegning i B&W-Motor går trægt**
- **Værftets nybygningsprogram indikerer overskud**

1973 nov. – Ny krise i finansverdenen



- **Storaktionær i B&W går i betalingsstandsning pga. aggressiv spekulation**
- **Ny magtkamp om B&W-aktierne begynder blandt finansverdenens topfolk, landsretssagførere, bankdirektører, børsvekselerer, forsikringsselskabsdirektører, erhvervstopfolk**
- **Aktørerne går fra pokerspil til åben kamp**
- **Motorfabrikken anses stadig for at være "guldrandet" med store indre værdier**

1974 apr. – Ny ukendt aktør dukker op



- Jan Bonde Nielsen overtage med snilde aktiemajoriteten i værftet
- Værftet har opnået en stor ordrebeholdning, øget produktivitet og et stort potentiale for et godt økonomisk resultat på kort sigt
- Gennemløbstiden for 40.000 tons bulkcarriers i byggedokken er reduceret fra 86 dage til nu 35 med færre ansatte

Fra mit CV



1969:	Ansæt 1969-08-01 på B&W's Skibsbyggeri, København, i afdelingen for metode- og teminsplanlægning for udrustningsarbejdet i nybygningerne
1972-75:	Afdelingsleder for den decentrale værkstedsplanlægning og styring af værftets totale skrogproduktion fra start på pladelager til søsætning fra byggedok. Leder for 20 værkstedsplanlæggere og arbejdsforberedere.
1974:	Ansvarsområdet udvides med 4 produktionsingeniører til også at omfatte ingeniørmæssig assistance til skrogproduktionen.
1975:	Ansæt 1975-08-01 som salgsingeniør for skibsfremdrivningsanlæg på Alpha Diesel, Frederikshavn, med Holland og Danmark som primære markedsområder.

1974 sep. – Værft og Motor genforenes



- Det lykkes Bonde Nielsen at samle aktiemajoriteten i motorfabrikken, som herefter indlemmes i værftet
- Værftet har dermed fuld kontrol over motorproduktion, leveringer og priser
- Men det viser sig at motorfabrikken giver underskud

1974-75 – Strukturtilpasninger i B&W



- **PLAN 76 udarbejdes efter moderne amerikansk model**
- **Koncernen opdeles i 10 funktionelle divisioner**
- **Alpha Diesel fungerer som model**
- **Positive og inspirerende interne udviklingsaktiviteter gennemføres i alle divisioner**
- **Alpha får tildelt ansvar for global markedsføring og salg**

1976 – Øget skibsfartskrise rammer B&W



- **Hamlet Multiflex-skibene udvikles**
 - 2x12U28LU, L&S dobbeltgear, Ø 6100 mm. Propeller, Automalpha
- **Rederiet Hamlet etableres og beordrer skibe til sig selv**
- **”Skibe som arbejdende færdigvarelager”!**
- **Strategien bliver ikke en succes**

1976 feb. – Strukturændring i B&W



Ledelsen beslutter at danne et nyt moderselskab, Burmeister & Wain A/S

- **B&W Motor A/S**
- **B&W Værft A/S**
- **Alpha og Holeby er stadig selvstændige aktieselskaber**
- **De finansielle transaktioner og problemer omkring B&W fortsætter dog fremover i det helt store finanscirkus**

1979 jul. – Salget til M.A.N. begynder



- Tirsdag d. 19. juli ringer Bonde Nielsen til M.A.N.'s nye adm. Direktør Dr. Otto Voisard og beder om "et møde for at drøfte spørgsmål af fælles interesse"!
- Der afholdes en række hemmelige møder i Tyskland i de følgende måneder
- Men aktiviteterne siver dog ud til medarbejderne

1979 d. 1. okt. - Tillidsmandskonference



- Konferencen sender et åbent brev til Regering og Folketing med krav om at:
 - B&W forbliver selvstændige virksomheder
 - B&W's udvikling, produktion og arbejdspladser bliver i Danmark
 - De politikere, der i daglig tale giver udtryk for at varetage arbejdspladsernes interesser står frem og bruger deres indflydelse her og nu

1979 d. 9. okt. – Pressen tager fat



- **Ekstra Bladet skriver bla. : "at den tyske industrigigant M.A.N. i realiteten havde overtaget "perlen" i B&W-koncernen, Alpha Diesel i Frederikshavn for 75 mio. kr. og dermed var den truende betalingsstandsning afværget".**
- **B&W's nye bestyrelsesformand, Poul Madsen dementerer og forklarer i Berlinske Tidende: "at B&W's store problem var, at virksomhedens kapitalgrundlag havde været svagt side starten af 1974, hvor Bonde Nielsen overtog aktiemajoriteten, og at en løsning skulle findes hurtigt"!**
- **Alpha's ledelse holder et højt informationsniveau om udviklingen**

1979 d. 22. dec. – Den endelige aftale er underskrevet i Augsburg



- Der skal dannes et fælles dansk aktieselskab, B&W Diesel A/S med en aktiekapital på 200 mill. Kr. fordelt med 99,5 mill. til hver samt 1,0 mill. til den norske skibsreder Otto Grieg Tiedemand, der som neutral aktionær kan mægle, hvis der skulle opstå uenighed mellem hovedaktionærerne
- De to hovedaktionærer har gensidig forkøbsret
- M.A.N.'s lån på 100 mio. skal kunne konverteres til aktiekapital fra den 30. juni 1981 med lige andele til hver af hovedaktionærerne, hvilket forudsætter en yderligere indbetaling fra Burmeister & Wain A/S på 50 mio. kr.

1980 d. 1. jan. – B&W Diesel A/S stiftes



- **Alpha Diesel A/S køber alle aktiver i B&W Engineering, B&W Marine Service og B&W Holeby Diesel, hvorefter firmanavnet skiftes til B&W Diesel A/S og Alpha Diesel videreføres som filial**
- **Totakt-området placeres i København**
- **Firetakt-området placeres i Augsburg**
- **Produktionen på Christianshavn, Holeby og Alpha fortsætter som hidtil**

1980 d. 21. mar. – Burmeister & Wain A/S vil sælge andel af dieselselskabet



- En henvendelse til M.A.N. er primært for at sikre kapitalgrundlaget for værftets fortsatte drift
- Forudsætningerne for at fastholde de danske aktier er derfor ikke længere tilstede
- M.A.N. accepterer købet af de 100 mio. kr. og frigør Burmeister & Wain for dets hæftelser og fremtidige forpligtelser

1980 d. 22. mar. – Modtræk fra Alpha



- **Lørdag aften ved 20-tiden samler Ugilt:**
 - B. Dam-Hansen, salgsdirektør
 - Andreas Andreassen, "ingeniørrepræsentant"
 - Brian Grusgaard, TL-tillidsmand
 - Poul Erik Hansen, tillidsmand for timelønnede
 - Henrik Rosenberg, økonomidirektør
 - Henning Sørensen, tillidsmand for montørerne
 - Kenneth Bergen, fællestillidsmand var forhindret i at deltage
- **Gruppen formulerer et åbent brev til industriminister Erling Jensen med argumenter mod Regeringens godkendelse af aktiesalget**

1980 mar. – Pressen går amok!



- *Uroen venter lige om hjørnet på Alpha Diesel*
- *Alpha Diesels medarbejdere i Frederikshavn: Opret selskab, der kan overtage B&W's aktier i koncernen*
- *B&W-skandalen kan vælte minister*
- *B&W bad forgæves minister om hjælp*
- *Bliver det initiativ fra Frederikshavn, der redder B&W diesel denne gang?*
- *Sparekassen Nordjylland: Vi bakker Alphas ansatte op med lån til aktier*
- *Intet B&W-salg uden LOs accept*
- *Regeringen vil slås for at bevare B&W på danske hænder*
- *Erling Jensen lod tyskerne marchere ind på B&W*
- *Alpha-funktionærer: Vi er ikke negative overfor M.A.N.*

1980 d. 24. mar. – Tillidsmandsgruppen reagerer overfor Regeringen



- **Gruppen er:**

- Kenneth Bergen, fællestillidsmand
- Henning Holm Sørensen, ingeniørernes talsmand
- Jørgen E. Andersen, værkstedsfunktionærernes talsmand
- Brian Grusgaard, Teknisk Landsforbunds talsmand
- Hans Steffensen, HK-talsmand

Sender åbent brev til industriministeren med henstilling til Regeringen om at forhindre aktiesalget og indkalde repræsentanter fra koncernens afdelinger til møde

1980 d. 26. mar. – Møde hos industriministeren



- Alpha's initiativgruppe deltager i et møde hos industriminister Erling Jensen, hvis orientering viste en fælles opfattelse af situationen.
- EF-regler om fri handel over grænserne, OECD regler og M.A.N.'s forkøbsret betyder at juridisk kan salget ikke forhindres.
- Mødet var konstruktiv med tilvejebringelse af gensidig forståelse og nye aspekter

1980 d. 31. mar. – Regeringen godkender aktiesalget



- **Stormøde i Statsministeriet med deltagelse af:**

- Statsministeren
- Økonomiministeren
- Industriministeren
- Dr. Otto Voisard
- Dr. Jur. Gerd Wollburg
- Dipl. Ing. Adolf Schiff
- Dr. Hans Jürgen Schulte
- Dir. Aage Robert Uth

Synspunkter udveksles og Regeringen godkender salget

"Det var så det"!



Resultatet blev udsendt i en pressemeddelelse som bla. fastslår:

- **at den danske regering helst havde set, at ligestillingen i aktiebesiddelsen i B&W Diesel a/s var blevet opretholdt. Regeringen ville imidlertid under de foreliggende omstændigheder godkende salget af aktieposten.**
- **M.A.N. garanterer den danske regering så vidt muligt og økonomisk forsvarligt at bevare arbejdspladserne i Danmark, og især også at beskytte og fremme den enestående udvikling og den know-how, der findes i engineering afdelingen i Danmark.**
- **M.A.N. anser det for både muligt og ønskeligt, at der efter en konsolideringsfase, der tilstræbes begrænset til 2 år, skal optages ny kapital med mulighed for dansk deltagelse.**