

Historien om Aarhus Flydedok

Fra flyvende start i 1945 over op og nedture fra 1960'erne til forliset i 1999

Af MICHAEL O. BRUUN

I denne artikel beskrives og analyseres Aarhus Flydedoks historie. Det århusianske skibsværft der blev startet i 1945 med udgangspunkt i en allerede eksisterende reparationsvirksomhed og i den hurtigt voksende efterkrigstidsøkonomi. Videre redegør artiklen for, hvordan virksomheden voksede op til at blive en af byens store arbejdspladser, og hvordan en række ejerskifter med tilknyttede succesrige dispositioner bragte skibsværftet helskindet igennem selv perioder, hvor europæisk skibsværftsindustri i øvrigt havde det svært. Det illustrerer hvordan dygtighed og held går hånd i hånd og bl.a. forhindrede et forlis allerede i 1970 og senere i 1988.

Dispositionerne bragte skibsværftet ind i 1990'erne, hvor det imidlertid blev indhentet af "sin skæbne" og gik konkurs 1999.¹ Artiklen beskriver også det korte efterspil, hvor der endnu gik otte år med værftsmæssige aktiviteter på lokaliteten.²

Indledning

Historien om Aarhus Flydedok illustrerer på bedste vis det fundamentale samspil mellem på den ene side virksomhedens driftsøkonomi og på den anden side den nationale og den internationale økonomiske udvikling. Det drejer sig blandt andet om den vigtige iværksætterrolle, ledelsen i den efterfølgende vækstperiode (inkl. kapitalstrukturen), virksomhedens innovative profil, andelen af dygtige og loyale medarbejdere, udefra kommende påvirkninger (markedet, finansieringsmuligheder mv.).

Aarhus Flydedoks historie er således en arketypisk dansk virksomhedshistorie rummende alle de vigtige driftsøkonomiske aspekter. Det hele startede med den driftige iværksætter, der også formåede at drive virksomheden frem i den første vækstperiode. Herefter fulgte op og nedture under forskellige ejere. Aarhus Flydedok blev en af byens største arbejdspladser og fejrede i 1995 50 års jubilæum. Få år efter kom så det store forlis; betalingsstandsningen i 1999. Den internationale udvikling med hård konkurrence og overkapacitet i branchen havde indhentet skibsværftet. Fragmenter af virksomheden fortsatte som Aarhus Værft, som i 2007 måtte opleve endnu en betalingsstandsning og efterfølgende konkurs.

Starten og de første mange års gode udvikling 1945- 1967. Krise 1968- 1971

Iværksætterens periode 1945- 1954

I de første ti år var det drejer Hans Nielsen, der var virksomhedens ubestridte helt og centrale person. Det var ham, som havde ideen og viljen til at starte et skibsværft i Aarhus Havn. Det skete 16. august 1945 og i partnerskab med Helsingør Skibsværft, idet man stiftede interessentselskabet Aarhus Flydedok I/S.

Michael Bruun, f. 1943, cand. polyt, 1967. Blandt andet ansat som chef for Aarhus Kommunes erhvervsafdeling, 1991-2005. Siden 2005 associeret forsker ved Aarhus Universitet, Center for Erhvervshistorie og Institut for Økonomi.

Allerede før 1. verdenskrig havde Hans Nielsen optrådt i rollen som igangsætter. I 1913 var virksomheden Hans Nielsens Maskinfabrik blevet startet som en datidens spin-off fra Frichs-fabrikkerne, hvor Hans Nielsen havde arbejdet som drejer. Den vigtige kombination af et iværksættergen, faglig kunnen og kendskab til branchen var til stede. Hans Nielsens Maskinfabrik optrådte de første mange år som en traditionel maskin- og metalfabrik (ligesom modervirksomheden Frichs-fabrikkerne) med fremstilling af transportanlæg og diverse stålkonstruktioner. Men med placeringen nær byens havn blev der i stigende grad tale om skibsreparationer ved kaj. Under 1. verdenskrig lykkedes det således Hans Nielsen at tilegne sig et næsten monopol på sådanne maskin- og metal reparationer på skibe ved kaj i Aarhus havn. Skridtet i retning af en egentlig skibsværftsindustri blev mere og mere nærliggende. Ikke mindst da Hans Nielsen som underleverandør havde indledt et samarbejde med Helsingør Skibsværft. Scenen var således sat for etableringen af et nyt skibsværft. Blandt andet på grund af modstand fra de lokale myndigheder blev det dog først i 1945, lige efter 2. verdenskrig, at det lykkedes.

Tyskerne havde under 2. verdenskrig haft en del værftslignende aktiviteter på Aarhus havn, hvor jo også Hans Nielsens Maskinfabrik holdt til. Hertil kom, at tyskerne i Korsør havde efterladt en større flydedok (oprindeligt beregnet til ubåde), der på trods af sin ramponerede tilstand som følge af diverse sabotage aktioner alligevel kunne gøres operationsklar igen. Hans Nielsen kombinerede de to forhold og stiftede som nævnt I/S Aarhus Flydedok og Maskinfabrik sammen med Helsingør Skibsværft og Maskinfabrik. Kapitalen var på ca. 2 millioner kr. og var primært indskudt af Helsingør Værft. Etableringen inkluderede en hårdt tilkæmpet tilladelse fra Aarhus Kommune.

Den 16. august 1945 ankom flydedokken fra Korsør, så denne dato regnedes senere for værftets startdato. Omkring denne tyske flydedok udspandt sig et lille stykke bureaukrati. Flydedokken var nemlig formelt britisk ejendom og kunne først efter en henvendelse til det britiske admiralitet via den danske marine overføres til Aarhus Flydedok (først leje, så i 1958 køb). Allerede det første år beskæftigede værftet omkring hundrede medarbejdere.

Værftet voksede støt under Hans Nielsens ledelse. Der var hele tiden en pæn ordreindgang. Det var i Hans Nielsens tid udelukkende reparationer af i første omgang allierede skibe, overtagne tyske krigs- og handelsskibe, men også mange danske skibe. I 1948 havde værftets aktiviteter nået et sådant omfang, at man besluttede at omdanne det til et aktieselskab, stadig med Hans Nielsen og Helsingør skibsværft som de to ejere. Sidstnævnte som majoritetsaktionær, mens førstnævnte fortsatte som værftets direktør. I 1954 fyldte Hans Nielsen 70 år og blev efterfulgt af Jørgen A. Christensen som ny direktør. For første gang var det ikke iværksætteren som stod i spidsen for den daglige ledelse. I løbet af de ti år Hans Nielsen ledede værftet voksede virksomheden til at blive en af byens store virksomheder med næsten 500 medarbejdere.

Væksten fortsætter 1955- 1967. Krise 1968-1971

Værftet blev ved at vokse også under den nye ledelse. Ordreindgangen var stadig fin. Indenfor europæisk økonomisk historie taler man om perioden efter 2. verdenskrig og op til 1970/1972 som en periode præget af økonomisk fremgang i Europa. For det første var der den udtalte mangel på 'alt ting' efter krigen og som kaldte på økonomisk aktivitet over en bred kam. Det samme gjorde de mange ødelæggelser. Hertil kom så en forholdsvis stor konsensus på de vesteuropæiske arbejdsmarkeder og tilsvarende gode finansieringsmuligheder blandt andet via Marshallhjælpen. For det andet var der en klar motivation til at bringe sig på omgangshøjde med amerikansk teknologi og knowhow, der havde udviklet sig dramatisk i 1940'erne. Nu kunne europæerne i stort omfang efterligne og overføre denne viden. Endelig var der selvfølgelig overførslen af de teknologiske landevindinger opstået i krigens kølvand.³

Aarhus Flydedoks vækst i de første mange år er et godt eksempel fra mikroøkonomien på denne europæiske vækst og på mekanismerne bag den, her den omtalte mangelsituation. I 1954 besluttede Aarhus Flydedok så endeligt at engagere sig i nybyggeri af skibe, idet man skrev kontrakt på et polsk lastskib som det første. De gode tider i 1950'erne og 1960'erne medførte også udbygning af selve værftet, hvor man allerede i 1954 havde påbegyndt opførelsen af en hal til skibsbygning og en såkaldt byggebedding. Yderligere investerede værftet i en 35.000 m² stor grund på land i den nordvestlige del af Aarhus (Lystrup). Her lå en gammel engelsk flyverhangar fra krigens tid, og efter en renovering udgjorde en fortrinlig maskinhal til stålkonstruktioner. Værftet havde nemlig sammen med søsterværftet Helsingør Skibsværft engageret sig i produktionen af 14 store kedelanlæg til en række danske kraftværker.

I perioden 1956-1969 byggede Aarhus Flydedok nu i alt 38 skibe. For det meste mindre skibe under 2500 tons og til meget forskellige formål. Dog optrådte sent i perioden en vis specialisering idet man fra 1964 begyndte at bygge en række cementskibe til Aalborg Portland. De gode tider kom også til udtryk i værftets beskæftigelse, der i 1960 kulminerede på omkring 1000 personer. Her holdt den sig indtil 1967-1968, hvor en krise ramte værftet.

I slutningen af 1960'erne indtrådte en generel afmatning for den europæiske værftsindustri og den internationale konkurrence blev tilsvarende hård. For Aarhus Flydedok betød det, at antallet af nye ordrer stort set tørrede ud i perioden 1968-1969. Antallet af medarbejdere måtte reduceres meget kraftigt fra 900 i 1967 til 450 i 1968. Værftets bynære administrationsbygninger m.v. blev solgt til kommunen. Direktør Jørgen Christensen måtte efter 14 års virke forlade værftet. Han blev afløst af en direktør, der søgte at lede værftet fra Helsingør. Det varede dog kun et par måneder, så blev han afløst af direktør Fritz A. Richter. Dette ledelsesmæssigt turbulente forløb illustrerer i høj grad krisen. Søsterselskabet (storesøster) Helsingør Værft var selv under pres og kunne derfor kun i begrænset omfang bistå Aarhus Flydedok med økonomisk støtte. I 1969 tilsluttede Aarhus Flydedok sig derfor Dan-Værft samarbejdet, der var et samarbejde mellem Aalborg Værft A/S, Frederikshavn Værft og Tørdok A/S, Helsingør Værft A/S samt nu også Aarhus Flydedok A/S. Alle værfter kontrolleret af skibsrederiet J. Lauritzen, der blandt andet havde overtaget aktiemajoriteten i DFDS, der igen ejede Helsingør Værft og dermed også kontrollerede Aarhus Flydedok.

Ideen med samarbejdet var at opnå en langsigtet koordinering af de fire værfters aktiviteter inkl. strukturrationaliseringer og organisatoriske forenklinger. Ligeledes blev medarbejderne i højere grad involveret og Fællesklubberne på de fire værfter indledte et samarbejde. Med Dan-Værft samarbejdet håbede lederne på at kunne modvirke den internationale værftskrise, men uden større held. I 1970 overvejede bestyrelsen af Aarhus Flydedok en lukning af værftet. Værftet var det mindste og mest urentable af de fire værfter. Hertil kom at produktionsapparatet var nedslidt. Flere af værftets kraner og øvrige udstyr havde endda en fortid hos Helsingør Værft. Innovation og teknologisk fornyelse var ikke et fremherskende træk ved det århusianske værft anno 1970. Hvad var det så, der på trods af disse dystre kendsgerninger alligevel redede værftet? Det handler næste afsnit om.

Rederiaktieselskabet Dannebrog. Nye ejere i 1971 og frem til 1989

Miraklet i 1971/72 og de efterfølgende gyldne år 1973- 1984

Miraklet i 1972 og den deraf følgende gunstige udvikling de næste godt 10 år var et sammenfald af flere gunstige omstændigheder. Udsagnet, at planlægning er godt, men der er nu ikke noget, der slår det rene svinheld, kunne måske bruges her med den tilføjelse, at et sådant held forudsætter en forudgående effektivitet kombineret med faglig dygtighed og indsigt.

I 1967 var erhvervs- og shippingmanden Ebbe baron Wedell-Wedellsborg blevet medejer af rederiet Dannebrog. Han var med i et konsortium sammen med sin fætter Tido greve Wedell, der

overtog det pressede og nødlidende københavnske rederi. Det udviklede sig hurtigt til en meget heldig overtagelse ikke mindst på grund af femdages krigen mellem Israel og dets arabiske naboer (juni 1967). Det medførte en langvarig lukning af Suezkanalen og en deraf følgende betydelig efterspørgsel efter tanktonnage. Denne fremgang på fragtmarkedet muliggjorde den nødvendige sanering af Dannebrog-rederiets økonomi. Da man yderligere i foråret 1970 havde held til at videre sælge et stort produkttankskib til Den kinesiske Folkerepublik havde rederiet på rekordfart fået styrket sin økonomi yderligere. Hertil kom den afgørende omstændighed, at Ebbe Wedell-Wedellsborg sad i bestyrelsen for DFDS og derigennem havde et indgående kendskab til Dan-Værfterne og deres vanskeligheder. Han (Dannebrog rederiet) tilbød nu at overtage Aarhus Flydedok for 3 millioner kr. Det var en fremsynet og dygtig forretningsmand, der her så muligheder i det lille og nedslidte værft. Og så var omstændighederne endnu engang med Ebbe baron Wedell-Wedellsborg og dermed med Aarhus Flydedok. Navnlig to forhold skilte sig ud. Først gik det tyske værft Roland Werft konkurs i 1972. Værftet var i gang med at bygge tre såkaldte supplyskibe (forsyningskibe) til rederiet A. P. Møller. Det var tre skibe som Aarhus Flydedok (under de nye ejere) tidligere havde måttet sige nej til på grund af et alt for lavt dækningsbidrag. Nu blev ordren overført til Aarhus Flydedok under anderledes gunstige vilkår. Yderligere ordrer på i alt 9 supplyskibe fulgte i de følgende år fra A. P. Møller- frem til 1983. Den næste heldige omstændighed var et tilsvarende stort scoop. Igen var det Den kinesiske Folkerepublik, der var kunden og igen var det supplyskibe til den opvoksende offshore olieindustri. Kineserne bestilte (først i 1970'erne) otte skibe under forudsætning af, at de første kunne leveres næsten med det samme. Det kunne Aarhus Flydedok, da Dannebrog-rederiet allerede havde to sådanne skibe under bygning i Aarhus. Det var skibe som rederiet havde bestilt til sig selv for blandt andet at holde nybygningsafdelingen på Flydedokken i gang. Skibene kunne nu direkte overføres til kineserne. Selve udførelsen af den kinesiske ordre gav i øvrigt miljøet på Aarhus Flydedok et eksotisk islæt, da kineserne udstationerede kontrollanter i Aarhus, der nidkært fulgte byggeriet af de otte skibe, så længe det stod på. Den kinesiske ordre skilte sig i øvrigt ud på den måde, at den blev en af datidens succes historier i dansk erhvervsliv og illustrerede Ebbe baron Wedell-Wedellsborgs dristighed og fremsynethed som erhvervsmand kombineret med gode forhandlingsevner.

Hvis en eller flere af ovenstående heldige omstændigheder ikke var indtruffet på de rigtige tidspunkter var Aarhus Flydedok med overvejende sandsynlighed blevet lukket i begyndelsen af 1970'erne. Nu blev det i stedet til 30 år mere som en af byens største private arbejdspladser. I 1971 var der dog stadig underskud, mest som følge af ordrer indgået af de tidligere ejere. Men herefter oplevede værftet en periode på over ti år med årlige overskud og en beskæftigelse der hele tiden lå over de 500 medarbejdere (beskæftigelsen svingede mellem de 540 og 640 medarbejdere) og en mangedobling af egenkapitalen.

I 1973 udskiftedes værftets direktør Fritz A. Richter med den yngre fremadstormende erhvervsmand Thomas Fr. Duer som administrerende direktør. Et valg helt i tråd med Ebbe baron Wedell-Wedellsborgs forretningsfilosofi. Thomas Fr. Duer sad hele 14 år på posten og havde dermed sin andel i de gyldne ti år 1973-1984. En af de første opgaver for den nye direktør var i øvrigt at modtage dronning Margrethe, som forestod dåben af et af de første nye supplyskibe. I perioden 1973-1984 udmøntede værftet de gode resultater i en tiltrængt modernisering og udbygning. Der blev investeret i ny teknologi og store arealer omkring værftets grund på Aarhus havn blev inddæmmed, fyldt op og efterfølgende bebygget med moderne beddinger, montage- og maskinhaller samt administrationsbygninger.

I takt med de fysiske udvidelser og moderniseringen blev byggemetoderne ændret radikalt, idet man gik over til at opbygge skibsskroget sektion for sektion. De moderne byggemetoder tillod herefter en sammensvejsning af selve skibet på beddingen. Allerede i 1960'erne var man ophørt med at nitte skibsskrogene sammen til fordel for svejsning. Hertil kom indførelsen af den nye

styrings- og kontrolelektronik, der i stigende grad tillod overvågning af skibets forskellige funktioner fra broen. Computerteknologien var på vej.

I 1975 købte værftet en brugt flydedok af Aalborg Værft til afløsning af den mindste af de gamle dokke. Samme år skiftede værftet navn fra Aarhus Flydedok til Dannebrog Værft. Det skete ikke mindst af hensyn til det internationale marked. I 1979 styrkede man så yderligere værftets reparationsafdeling ved køb af Østasiatisk Kompagnis containerværksted Aarhus Container- og Skibsservice A/S. Selvom værkstedet lå på Aarhus havn ikke langt fra Dannebrog Værftet, valgte man alligevel at flytte aktiviteten ud til afdelingen i det nordvestlige Aarhus (den såkaldte Lyme-afdeling). Her nærmede beskæftigelsen sig nu 70-80 medarbejdere.

I årene 1976- 1981 huserede endnu en langvarig krise i international værftsindustri. Beskæftigelsen på de danske værfter faldt i denne periode fra ca. 20.000 til ca. 14.000. Alligevel klarede Dannebrog Værft sig godt med overskud år efter år. Det hang blandt andet sammen med de føromtalte investeringer der beløb sig til over 70 millioner kr. i perioden og som styrkede værftets konkurrenceevne betydeligt. I den gyldne periode fra først i 1970'erne til først i 1980'erne byggede Dannebrog Værft ikke alene de tidligere nævnte supplyskibe til A. P. Møller og Den kinesiske Folkerepublik, men også færger til DSB, cementskibe inspektionsskibe, et havundersøgelsesskib, et kabelskib m.fl. Mod slutningen af perioden blev ordrebogen noget tyndere, men værftet bevarede beskæftigelsen blandt andet via en aftale med bugserfirmaet Svitzer i 1976.

Nedgangstider midt i 1980'erne

Midt i 1980'erne ebbede både reparations- og nybygningsordrer ud. Det samme gjorde heldet. I 1985 var begge ordrebøger stort set tomme. Dannebrog Værft var igen klart truet af lukning. Man forsøgte sig med alternative stålproduktioner (vindmøletårne), men ultimo 1985 lykkedes det at få en ordre på to avancerede dykkerskibe (finansieret via anpartsselskabet Difko) og de ca. 500 medarbejdere kunne indtil videre ånde lettet op. Allerede i 1987 var den gal igen efter, at de to dykkerskibe var afleveret. Ordrebogen var igen tom og den ellers så succesrige Th. Fr. Duer fik nyt job og blev efter to korte midlertidige løsninger i 1988 afløst af den københavnske erhvervsmand Jens Stephensen (maskiningeniør ligesom forgænger). Selvom det lykkedes at få en stor ordre i hus, en ombygning af et fragtskib til en DSB-passagerfærge, var værftet særdeles trængt og stod på ny foran en lukning. I juli 1989 var Dannebrog Værft helt nede på beskedne 180 medarbejdere, som var det laveste tal siden 1945.

Nye ejere. Nyt opsving 1989- 1995

I slutningen af 1980'erne stod det som nævnt klart, at Dannebrog Værft ville lukke, hvis man ikke fik tilført ny kapital. En kapitalindsprøjtning som moderselskabet Dannebrog Holding hverken kunne eller ville bidrage med. Direktør Jens Stephensen indledte derfor forhandlinger med eksterne investorer. Forhandlinger der endte med at værftet medio 1989 skiftede ejere, idet Nordsøværftets holdingselskab, Ringkøbing overtog 51 % af aktierne i Dannebrog Værft, mens Kommunernes Pensionsforsikring, KP og Lønmodtagernes Dyrtidsfond LD overtog 24.5 % hver. Der var nu såvel lønmodtagerkapital som offentlige penge investeret i værftet. Værftet skiftede ved samme lejlighed navn tilbage til det oprindelige Aarhus Flydedok A/S. Rationalet eller de strategiske overvejelser bag denne rekonstruktion var, at de to værfter kunne styrke hinanden gennem et bredere produktsortiment overfor det samme kundeselement samtidig med, at en arbejdsdeling mellem værfterne skulle gøre dem mere effektive. Hertil kom, at Aarhus Flydedok efter investeringer for mere end 150 millioner kr. de sidste ti år nu fremstod som et teknisk stærkt og velholdt værft. Endelig traf man den vigtige beslutning at omstille værftet til serieproduktion af især køleskibe og kemikalietankere. Den beslutning skal ses i lyset af de aktuelle muligheder for at opnå netop sådanne ordrer.

Det lykkedes og i den efterfølgende periode 1990-1994 byggede Aarhus Flydedok blandt andet tre store køleskibe og ni kemikalietankere. Værftet havde på ny fået en flyvende start efter rekonstruktionen. Hertil kom, at søværnet i 1989 indgik en aftale med Aarhus Flydedok om løbende vedligehold af marinens ubåde. En tiårig kontrakt der i øvrigt medførte, at værftet fik tilført to flydedokke, hvor den ene afløste den oprindelige tyske flydedok, der var blevet solgt efter 44 års tro tjeneste.

Baggrunden for kontrakten med søværnet var lukningen af Orlogsværftet på Holmen i København. En heldig omstændighed og sammen med serieskibene en kærkommen styrkelse af værftet. Lidt i samme retning gik Flydedokkens overtagelse i 1992 af vedligeholdskontrakterne på Aarhus Maskinfabriks mange havnekraner, der var placeret rundt om i flere danske havne. Aarhus Maskinfabrik (en af Europas få producenter af store havnekraner) var gået konkurs samme år. En russisk ordre på havnekraner til Skt. Petersborg havn spillede en central rolle i Aarhus Maskinfabriks forlis. Der var problemer med finansieringen. Ved skæbnens ironi var det også finansieringen af en russisk ordre, der prægede Aarhus Flydedoks forlis kun syv år senere. I 1993 fik værftet en ny direktør Arne Pedersen (Jens Stephensen havde fået job hos B & W skibsværft) og blev samtidig engageret i produktionen af en række containerskibe. En produktion der strakte sig helt frem til ultimo 1990'erne. Årene efter rekonstruktionen i 1989 gav således en pæn stabil omsætning og ligeledes et stabilt overskud år efter år lige indtil 1998, hvor værftet for første gang i mange år realiserede et stort underskud.

I 1997 havde LD øget sin aktieandel i Aarhus Flydedok til 35 %. Samtidig havde Nordsøværftets holdingselskab som den sælgende part opgivet sin majoritetsstatus. Hertil kom, at Nykredit var indtrådt som ny aktionær. Det var sket i forbindelse med, at Aarhus Flydedok overtog diverse aktiviteter og driftsmidler fra det konkursramte Svendborg Værft. Men lige meget hjalp det. Selv en ny rekonstruktion med en stor kapital udvidelse ultimo 1998, delvis fra Dansk Erhvervsinvestering som ny medaktionær, kunne ikke hindre det store forlis primo 1999.

Det store forlis 26. februar 1999

Konkursen eller forliset skyldtes igen et sammenfald af forskellige omstændigheder, men denne gang uheldige omstændigheder. Denne gang kom der ikke et befriende ejerskifte med ny kapital og dynamik. Mulighederne herfor var ikke-eksisterende. Den internationale værftsindustri var blevet en branche, hvor det var mere end svært at tjene penge. Det gjaldt navnlig de europæiske værfter der var udsat for hård konkurrence fra de statsubsidierede værfter i Fjernøsten.

Den første sorte sky viste sig allerede i 1997, hvor værftet i Ringkøbing måtte erklæres konkurs. Det medførte, som tidligere omtalt, ændringer i ejerstrukturen i Aarhus Flydedok, idet Nordsøværftets holdingselskab (navnet ændret til E.F.J. Invest) måtte sælge ud af sine aktier til blandt andet LD. Derudover, og det var måske det værste for Flydedokkens fremtid, hang det århusianske værft på Nordsøværftets forpligtelser angående færdiggørelse af tre kemikalietankere til en italiensk reder. Det var en meget kompliceret ordre, som kun gav et beskedent dækningsbidrag om overhovedet noget. Samtidig lagde ordren beslag på Aarhus Flydedoks opmærksomhed i en kritisk tid. Samme år overtog Flydedokken altså også udstyr og aktiviteter fra det konkursramte Svendborg Værft. Ej heller nogen heldig disposition. Det skete for at styrke reparationsafdelingen; en afdeling som værftet kort tid efter besluttede at lukke. Også overtagelsen af Svendborg Værft lagde beslag på Flydedokkens ressourcer, ikke mindst de ledelsesmæssige ressourcer. I forbindelse med overtagelsen indtrådte Nykredit som tidligere nævnt som ny aktionær.

Den uheldige omstændighed, der bidrog mest til værftets forlis i 1999 var dog indgåelsen og udførelsen af en ordre på hele syv ens specialbyggede køleskibe til det russiske rederi Dalmore Products. Den skæbnesvangre aftale/kontrakt blev indgået allerede i 1995. De syv skibe skulle specialbygges til brug ved fiskefangst i Barentshavet. Det var en fristende ordre, da værftet netop

havde omstillet sig serieproduktion af den slags skibe. Aarhus Flydedok havde da også kalkuleret med et stort dækningsbidrag pr. skib. I alt omkring 270 millioner, hvilket ville have forgyldt værftet. I stedet blev det til et stort underskud på næsten 100 millioner kr. En manko på næsten 400 millioner kr. Det kunne værftet ikke klare uden hjælp, men hjælpen kom ikke denne gang.

Hvordan kunne det så gå galt? I årene 1997-1998 afleverede værftet de første fem køleskibe, men hver eneste aflevering skete med møje og besvær for værftet, blandt andet fordi rederen Dalmore Product hele tiden var i betalingsvanskeligheder samtidig med, at han gjorde mangler gældende, hvilket yderligere forhalede afleveringerne. Det endte delvist med en voldgiftssag til inddrivelse af værftets tilgodehavende hos rederen. Skibskreditfonden og Eksportrådet strammede finansieringsvilkårene for skib nr. 6. og nr. 7. En stramning der endte med, at Eksportrådet hævdede et garantitilsagn på de to skibe, hvorefter værftet i december 1998 hævdede kontrakterne på de to skibe. Finansieringen af de oprindeligt syv skibe var for de 80 % vedkommende kommet på plads gennem Skibskreditfonden (penge der kom til udbetaling ved hver enkelt skibs levering). De 20 % skulle betales direkte fra reder til værft (det var disse penge der var årsagen til den ovenfor omtalte voldgift). Lånet på de 80 % hos Skibskreditfonden var garanteret af statens Eksportkreditfond. Det havde i øvrigt indtil 1993 typisk været bankerne der garanterede disse beløb. På et tidspunkt i forløbet havde værftet haft en særlig gunstig garantistillelse fra Eksportkreditfonden, der dækkede hele købesummen og ikke kun de sædvanlige 80 %. Den ændrede værftet selv i 1996 som værende unødvendig, idet man kun behøvede de 80 %.

Man stod altså nu i december 1998 med to ufinansierede skibe. De var specialbyggede og kunne derfor ikke umiddelbart overtages af andre redere. Situationen var kritisk, meget kritisk og værftet måtte indgå en rekonstruktionsaftale med aktionærene og med værftets bankforbindelse BG Bank om vilkårene for en kapitaltilførsel. Aktionærene tegnede for 60 millioner kr. nye aktier og banken konverterede 100 millioner kr. bankgæld til ansvarlig lånekapital samtidig med, at banken garanterede løbende finansiering af værftets drift. Til gengæld fik banken lejlighed til løbende at følge værftets udvikling på tæt hold gennem blandt andet deltagelse i bestyrelsesmøder m.v. Banken overtog yderligere de to strandede køleskibe inkl. en gæld på 158 millioner kr. knyttet til disse skibe. Herefter kunne værftet udvise et budget for 1998/99 med et underskud på kun 18 millioner kr. Regnskabet for 1997/98 havde til sammenligning vist et underskud på 140 millioner kr., hvortil desværre alle værftets aktiviteter havde bidraget.

På et ekstraordinært bestyrelsesmøde først i det nye år 1999 måtte ledelsen på grundlag af de seneste resultater justere underskuddet på de 18 millioner kr. til ca. 70 millioner kr. Umiddelbart efter mødet opsagde banken sin aftale med Aarhus Flydedok A/S. Ikke alene måtte banken konstatere et stærkt øget budgetteret underskud, som banken vurderede til snarere at blive omkring de 100 millioner kr., men også et utilfredsstillende dækningsbidrag på den seneste nybygningskontrakt, der ikke engang kunne dække omkostningerne. Der var efter bankens mening ikke håb for fremtiden. Overkapaciteten på de mange værfter rundt om i verden, ikke mindst fjernøsten, havde slået til igen.

Aarhus Flydedok A/S måtte 26. februar 1999 indgive den endelige konkursbegæring. Et befriende ejerskifte var som nævnt ikke muligt denne gang. Dertil var udgangspunktet for svagt og udsigterne for dårlige. Alligevel forsøgte Århus' borgmester Flemming Knudsen sig heroisk som formidler overfor blandt andet A. P. Møller. Uden held. Det var slut.

Kort om efterspillet

Det økonomiske efterspil

Det var BG Banks beslutning om ikke at låne værftet flere penge, der var den direkte årsag til, at værftet måtte lukke og 850 medarbejdere sættes på gaden. Boopgørelsen viste ca. et år efter

konkursen, at BG Bank stod til at få sine tilgodehavender på i alt 276 millioner dækket. Det betød, at BG Bank kun mistede de 100 millioner kr., der var blevet konverteret fra almindelig lån til ansvarlig lånekapital kort før det endelige sammenbrud. Det gode resultat skyldtes, at BG Bank havde fået en rimelig pris for de to strandede køleskibe, som Dalmore Products ikke kunne overtage. De øvrige kreditorer, der tilsammen havde et tilsvarende beløb til gode, måtte nøjes med under en femtedel. Det gav næring til en strid mellem banken og værftets aktionærer LD, KP og Dansk Erhvervsinvestering om, hvorvidt lukningen kunne have været undgået og primært var sat i gang på et for banken optimalt tidspunkt.

Værftets bygninger og arealer som erhvervsudviklingsområde

I 2001 købte bygge- og ejendomsfirmaet Olav de Linde alle værftets bygninger på havnen, inkl. byens stærkeste kran, med henblik på udlejning eller salg til såkaldt havnerelaterede virksomheder. Det gav en ønsket dynamik og tilflytning af nye arbejdspladser. Blandt indflytterne var det store renovationsfirma, Marius Pedersen, Firmaet Rodeco (industrielakering, sandblæsning og korrosionsbeskyttelse af store emner som containere og offshore udstyr) og skibsmæglerfirmaet Unilog. Hertil kom så udlejningen af ca. en tredjedel værftets gamle areal til P og S Flydedokken, der var en filial af Petersen og Sørensens Motorværksted med hjemsted i Svendborg. Petersen og Sørensen Motorværksted havde i 2001 overtaget kontrakten med søværnet om vedligeholdet af de (to) danske ubåde samt en del af Flydedokkens reparationsvirksomhed.

Værftsaktiviteter på Aarhus havn. Men nu kun i beskedent omfang

I 2004 var aktiviteterne i P og S Flydedokken trods alt blevet af et sådant omfang, at ejerne besluttede at etablere Aarhus Værft som nyt officielt navn. Værftet havde da 30-40 medarbejdere. Det baserede sig som tidligere skrevet på vedligeholdelse af søværnets to ubåde, på skibsreparationer samt nu også færdiggørelse af nybygninger af luksusfartøjer (indretningen af skibet med alle de indvendige faciliteter og udstyr). Det var ordrer formidlet af det lokale firma Royal Denship ejet af Peter Johansen, manden der havde skabt Martin Gruppen.

Allerede i 2006 kom Aarhus Værft i økonomiske vanskeligheder, som dog blev løst ved at Petersen og Sørensen Motorværksted solgte 60 % af aktierne i Aarhus Værft til værftets direktør Niels Strøm via selskabet Euro Marine A/S. Værftet var i mellemtiden vokset til ca. 90 medarbejdere. Hertil kom ca. 80 timelønnede hos underleverandører. I 2007 gentog historien sig fra 1999. Aarhus Værft gik i betalingsstandsning. Man havde et netop færdigbygget skib, som rederen ikke ville tage imod. Herudover lå et par skibe, som skulle færdiggøres. Et forsøg i 2009 på igen at få liv i værftet, som reparationsværksted slog fejl og i 2010 blev alt inventar solgt på auktion. Det var uigenkaldeligt slut.

Noter

¹ Aarhus Flydedoks historie i perioden 1945- 95 baserer sig på følgende kilder: Bo Bramsen: "Hundrede år under Dannebrog 1883- 1993" Udgivet af Rederiet Dannebrog, Rungsted Kyst 1983. Aarhus Flydedok A/S 1945- 95" Udgivet i anledning af værftets 50 års jubilæum 1995. Michael O. Bruun: "På forkant af den globale erhvervsudvikling. Vækst i Århus 1990- 2004". Udgivet 2009 på Institut for Økonomi/Center for Erhvervshistorie, Aarhus Universitet. Perioden 1995- 99 inkl. "Det stor forlis februar 99" er beskrevet på grundlag af: Michael O. Bruun: "På forkant af den globale erhvervsudvikling. Vækst i Århus 1990- 2004" Udgivet 2009 på Institut for Økonomi/Center for Erhvervshistorie, Aarhus Universitet. "Beretning til statsrevisorerne om Lønmodtagernes Dyrtidsfonds engagement i Aarhus Flydedok A/S", Folketinget februar 2000. Perioden 2000- 2007.: epn.dk(udgiver JP/Politikkens Hus A/S): "BG Bank godt fra konkurs" (Ann Nissen) 26. januar 2000. Århus Stiftstidende "Tre år efter" (Peter Poulsen) 26.

februar 2002. Århus Stiftstidende: "Værftet der genopstod" (Peter Poulsen) 27. april 2004. d- JP Århus: Aarhus Værft er gået i betalingsstandsning (Anders Ellebye Nielsen) 21. september 2007.

² Hele perioden 1945(1913)- 2010 Korte oplysninger i stikordsform på hjemmesiden "virk-info.dk"

³ Europæisk økonomisk historie efter 2. verdenskrig: "The European Economy Since 1945", Barry Eichengreen, Princeton University Press.