

(/)

🏠 (/) > Trafik og transport - Videnskab - Teknik (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik>) > Bøger (<http://www.historie-online.dk/boger>)

> Anmeldelser (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5>) > OK – historien om et dansk energiselskab

Q

← Forrige artikel (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/danmark-set-gennem-en-bilrude>)

## OK – historien om et dansk energiselskab

Kategori: Anmeldelser

Visninger: 739

Del artikel: **f** (<https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/ok-historien-om-et-dansk-energiselskab>) **t**

(<https://twitter.com/home?status=>. Aktiviteten kan ses på <http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/ok-historien-om-et-dansk-energiselskab>) **in**

(<http://www.linkedin.com/shareArticle?mini=true&url=http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/ok-historien-om-et-dansk-energiselskab&title=>)

**Henrik Mølgaard Frandsen**

**OK – historien om et dansk energiselskab.**

**Aarhus: OK a.m.b.a. og Aarhus Byhistoriske Fond, 255 sider, rigt illustreret.**

### OK

*Af Mogens Rüdiger*

“Den første tankbil vil køre over mit lig” udtalte direktør Christian Pedersen i begyndelsen af 1950'erne. Han var mangeårig direktør for DAK, der handlede med kul, og som senere blev til energiselskabet OK. Og han kom til at æde sine ord i sig, for kul var fortiden, mens olie og benzin tegnede fremtiden. Omstilling og tilpasning er netop et gennemgående tema i Henrik Mølgaard Frandsens interessante bog om selskabets historie.

Et energiselskab i et ressourcematigt land - som Danmark var indtil 1970'erne - skal forholde sig til internationale konjunkturer, til internationale valutabevægelser, til den nationale politiske og økonomiske udvikling, til forbrugernes vaner og præferencer og til hvordan det kan ændre på det sidste, samt hvordan det kan lægge en strategi for at bundlinjen forbliver tilfredsstillende i fremtiden. Det er mange bolde at holde i luften, men Frandsen er lykkes rigtig godt med at skabe en sammenhængende fortælling uden at gøre det til en velpoleret historie. Der er problemer, udfordringer, dårlige beslutninger, ligesom der er det modsatte, ellers havde OK næppe postet penge i bogen.

Selskabet blev stiftet i 1913 under navnet Jydsk Andels Kulforretning. Stifterne var overvejende andelsmejerier, men i kredsen deltog også andelsslagterier, brugsforeninger, en kulindkøbsforretning og FDB's fabrikker i Viby. To år senere kom sjællandske selskaber med, så Jydsk blev erstattet af Dansk. Formålet var at skaffe medlemmerne både gode og billige kul, men eventuelt også andre brændsler, en tilføjelse der hurtigt skulle vise sig heldig. Hovedformålet gav god mening i en situation, der var præget af de internationale spændinger og et ustabil kulmarked. På hjemmefronten blev DAK mødt med en vis skepsis, fordi det var et andelsprojekt.



Den første alvorlige udfordring var 1.verdenskrig, der vanskeliggjorde importen af kul og fik priserne til at stige betragteligt. Den uindskrænkede ubådskrig i 1917 lukkede helt for importen, indtil en aftale kom i stand. Det hjemlige alternativ, tørv og træ, var kun bedre end ingenting. Efter krigen tøvede direktionen med at satse på kul, sikkert fordi markedet var usikkert og priserne stærkt svingende, og måske manglede man modet til offensive satsninger.

Selvom den økonomiske krise i 1930'erne også ramte DAK kom selskabet godt og vel helskindet ud af Mellemligstiden. Frandsen forklarer det især med, at DAK var fremme i skoene med mekanisering af de forskellige processer, fx med nye kulkraner. Under 2.verdenskrig var forsyningssituationen igen vanskelig, og arbejdet bestod mest af alt i at skaffe brændsel.

Efter krigen blev forsyningssituationen bedre. Markedet blev mere stabilt i 1950'erne, blandt andet på grund af Marshall-planen. Der var stadig problemer, fx med stabile leverancer fra Polen, delvist på grund af at NATO's strategiske eksportkontrol lagde hindringer i vejen for samhandelen med de kommunistiske lande.

DAK's største udfordring lå imidlertid et andet sted. Nemlig i oliens fremmarch. Pedersen blev ikke kørt over af en tankbil, snarere tværtimod, han kom ud på en begivenhedsrig køretur. Det var en omvæltning, der ikke bare ændrede betingelserne for DAK, men som også åbnede nye muligheder. Frandsens gennemgang af hele turen fra bestræbelserne for at sikre kulforsyningerne til, at DAK blev en virksomhed baseret på olie og benzin er efter min mening bogens stærkeste. Den er både præget af et fint overblik og mange detaljer, som gør historien levende, og opstiller og forklarer de dilemmaer og strategiske valg, virksomheden foretog i hele processen. Og den sættes ind det store billede, hvor kriser, priser, pendling osv. bidrager med aspekter af relevans for, at virksomheden blev til landets største eller næststørste forhandler af olie og benzin med en markedsandel på 28 procent i 2018. Udviklingen af velfærdssamfundet hang og hænger snævert sammen med 'god og billig' energi.

Undervejs i omstillingen indgik DAK i en række fusioner. I 1978 blev Olie-selskabet Danmark stiftet og seks år senere lagde en ny fusion grunden til OK, som vi kender det i dag. Et andet vigtigt strategisk aspekt er videreførelsen af Mellemligstidens mekanisering i introduktion af moderne teknologi i form af betalingskort, app, infotavler mv.

Et tredje strategisk valg, der er værd at hæfte sig ved, er diversificeringen af selskabet med en række servicefunktioner som vaskehaller og produkter som smøreolie, men også opkøb af virksomheden Kamstrup, hvis kerneydelse ikke direkte relaterer sig til OK's. Senest er salg af elektricitet og serviceydelser knyttet hertil blevet en del af porteføljen, hvilket har åbnet for en mere grøn profil.

Tankstationernes beliggenhed adskiller sig fra de andre benzinselskaber. I stedet for at placere dem i forhold til vejnettet, ligger OK's tankstationer ved Brugsen Supermarkeder, så tankning kan ske i forbindelse med de daglige/ugentlige indkøb. Dermed er OK så at sige også tættere på lokalmiljøerne, et forhold der går igen i støtten til lokale sportsforeninger og støtten til AGF (!).

I forlængelse af disse omstillinger og strategiske valg savner jeg, at Frandsen løfter sløret for, hvordan OK's strategi i forhold til den næste store omstilling, den grønne, ser ud. Selv om udfasningen af benzin- og dieselmotorer tager tid, må man forvente at trafikken kun kører én vej, mod elektrificering. Hvad mener OK der skal ske med OK? Og hvad mener Frandsen?

Energivirksomheder har traditionelt været en mandsdomineret verden, og først i 1983 får OK en kvinde i repræsentantskabet, og der optræder ingen kvinder i ledende stillinger. Af hjemmesiden fremgår det, at der ingen kvinder er i bestyrelsen og kun otte ud af 86 medlemmer af de tre kredsbestyrelser er kvinder. Hvorfor det, er det en følge af andelstankegangen - eller?

Frandsens tekst fortjener roser. Den er godt og overskueligt disponeret, der er fine opsummeringer, og der kun nogle få sproglige skønhedsfejl. Det samme kan siges om billederne. Selv om der er mange mænd i blå skjorter og en pinlig direktørselvie, er billedsiden flot og værd at dvæle ved!

Kort sagt, læs den før du tanker.

[Historie-online.dk, den 31. august 2021]

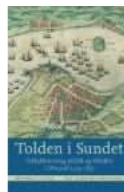
---

← Forrige artikel (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/danmark-set-gennem-en-bilrude>)

## SE RELATEREDE ARTIKLER



**SPIONERNE DER KOM IND MED VARMEN**



**TOLDEN I SUNDET**

(/article/items/view/2808/4) (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab->