

Maritim Kontakt · 7



Maritim Kontakt

7



*Bomærke til
Køge Værft.
Tegnet af
Knud V. Engelhardt
1919.*

Maritim Kontakt udgives af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, Hellerupvej 51 E, 2900 Hellerup. Redaktionssekretær, produktion og lay-out: Jens Lorentzen. Tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern. © Kontaktudvalget og forfatterne. København 1984. Ekspedition: Maritim Kontakt, Hellerupvej 51 E, 2900 Hellerup.

Hovedredaktør for dette nummer er Holger Munchaus Petersen, som også har leveret de billeder, hvor anden kilde ikke er anført.

ISBN 87-87947-12-9

ISSN 0106-7818

Udgivet med støtte af
Danmarks Rederiforening

Indhold

Forord . 5

Holger Munchaus Petersen og Anders Monrad Møller:
Hundrede års handelsflåde i grove træk . 7

Erik Husted:
Olie – et transportproblem . 21

Henrik Fode:
Et forsøg på samling . 57

Hasse Neerbek:
Kapital til søfarten . 73

Anders Monrad Møller:
Store forventninger . 87

Benny Christensen:
D/S »Gylfe« . 107

Frederik Frederichsen:
2. Verdenskrigs standardskibe.
Det tyske Hansaprogram . 121

Jørgen H. Barfod:
Nordisk Shipping . 139

Ole Ventegodt:
Min søgrønne ungdom . 149

Birger Thomsen:
De moderne tider
– og vor kulturarv på havbunden . 173

Forord

Maritim Kontakt 7 rummer bidrag til den maskindrevne skibsfarts historie med hovedvægt på de sidste 100 år. Ikke helt tilfældigt. Udgivelsestidspunktet falder nemlig sammen med Danmarks Rederiforenings ét hundrede års jubilæum. Det bør da heller ikke skjules, at Rederiforeningen har ydet et ikke ubetydeligt bidrag til publiceringen. For dette bringer vi vor bedste tak.

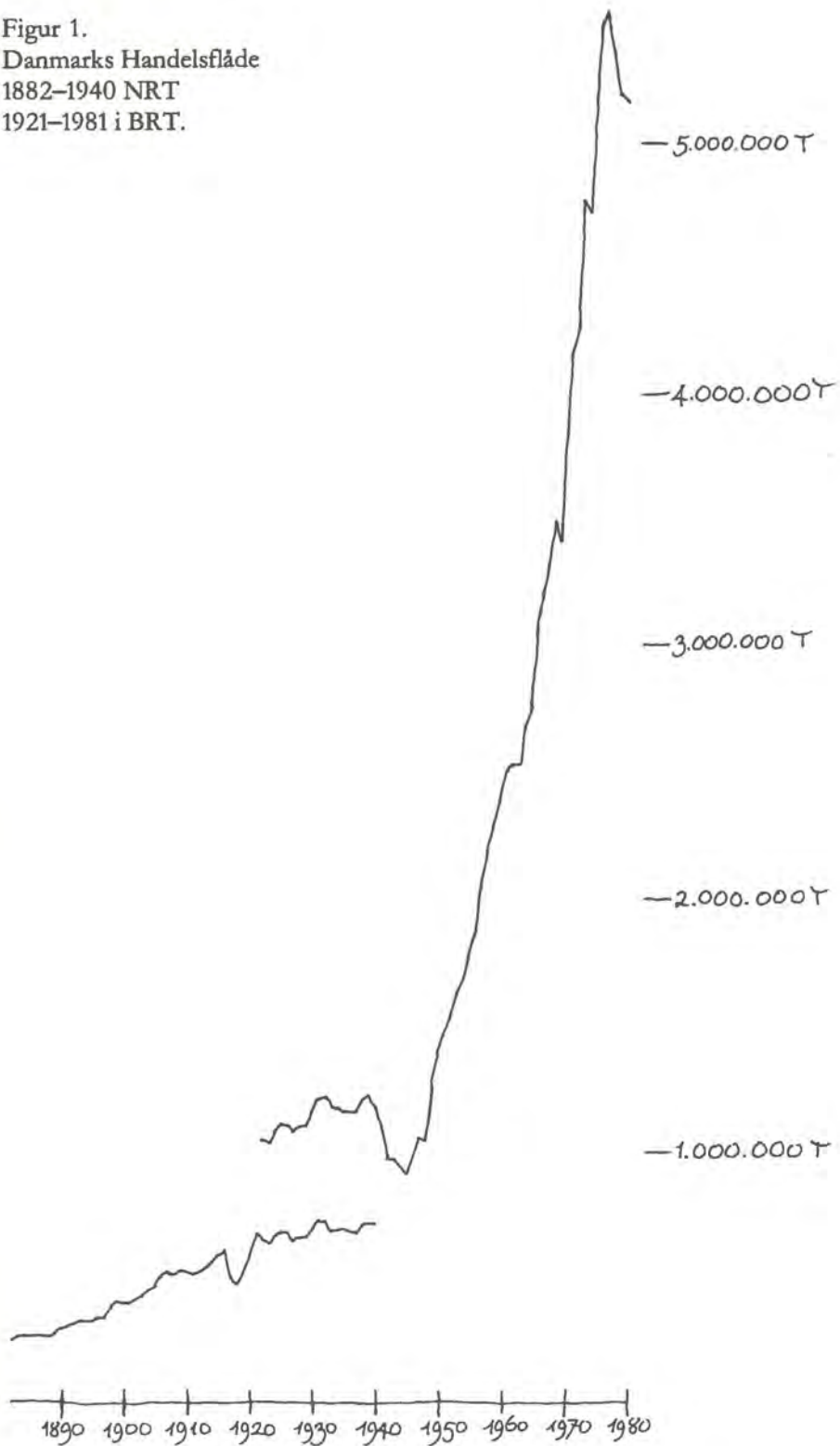
Det bør dog understreges, at det foreliggende ikke er noget jubilæumsskrift. Redaktionen såvel som de enkelte forfattere har naturligvis haft frie hænder ved tilrettelæggelsen af skriftet, som er tænkt at skulle vise lidt om, hvor mange spændende emner, der mangler at blive taget op – især når det gælder det sidste århundredes danske søfart.

Meget af den foreliggende litteratur om perioden – ikke mindst den ældre – er jubilæumsskrifter, som kun altfor ofte har haft til formål at give et idealbillede af personer såvel som virksomheder. Disse skrifter, hvori intet anstødeligt har måttet forekomme, giver ikke læseren noget rigtigt og rimeligt indtryk af søfartshistorien. Man savner grundforskningen – kølen og spanterne til den længe savnede brede fremstilling af dansk søfart i nyere tid. Megen forskning mangler, førend søfartserhvervene kan indtage deres berettigede plads i Danmarkshistorien.

De foreliggende bidrag giver eksempler på enkeltemner, hvor til stoffet relativt let har kunnet fremskaffes. Den dag erhvervene for alvor lukker op, vil det blive muligt helt anderledes grundigt at behandle også den nyeste tids danske søfarts historie. Frugtbar vekselvirkning i fremtiden er et ønske, der følger Kontaktudvalgets hjerteligste lykønskninger i anledning af Danmarks Rederiforenings første hundrede år.

Jørgen H. Barfod.

Figur 1.
Danmarks Handelsflåde
1882-1940 NRT
1921-1981 i BRT.



Hundrede års handelsflåde i grove træk

Almindeligvis vil den søfartsinteresserede følge udviklingen år for år. Løbende orienteres man om nyheder i dagspresse og fagblade, mens man en gang om året kan gøre status ved at kigge i Danmarks Skibsliste. Man kan – med en vis forsinkelse – fordybe sig i den omfattende søfartsstatistik, som publiceres i Statistiske Meddelelser. Og endelig er der – ikke at forglemme – organisationernes årsberetninger.

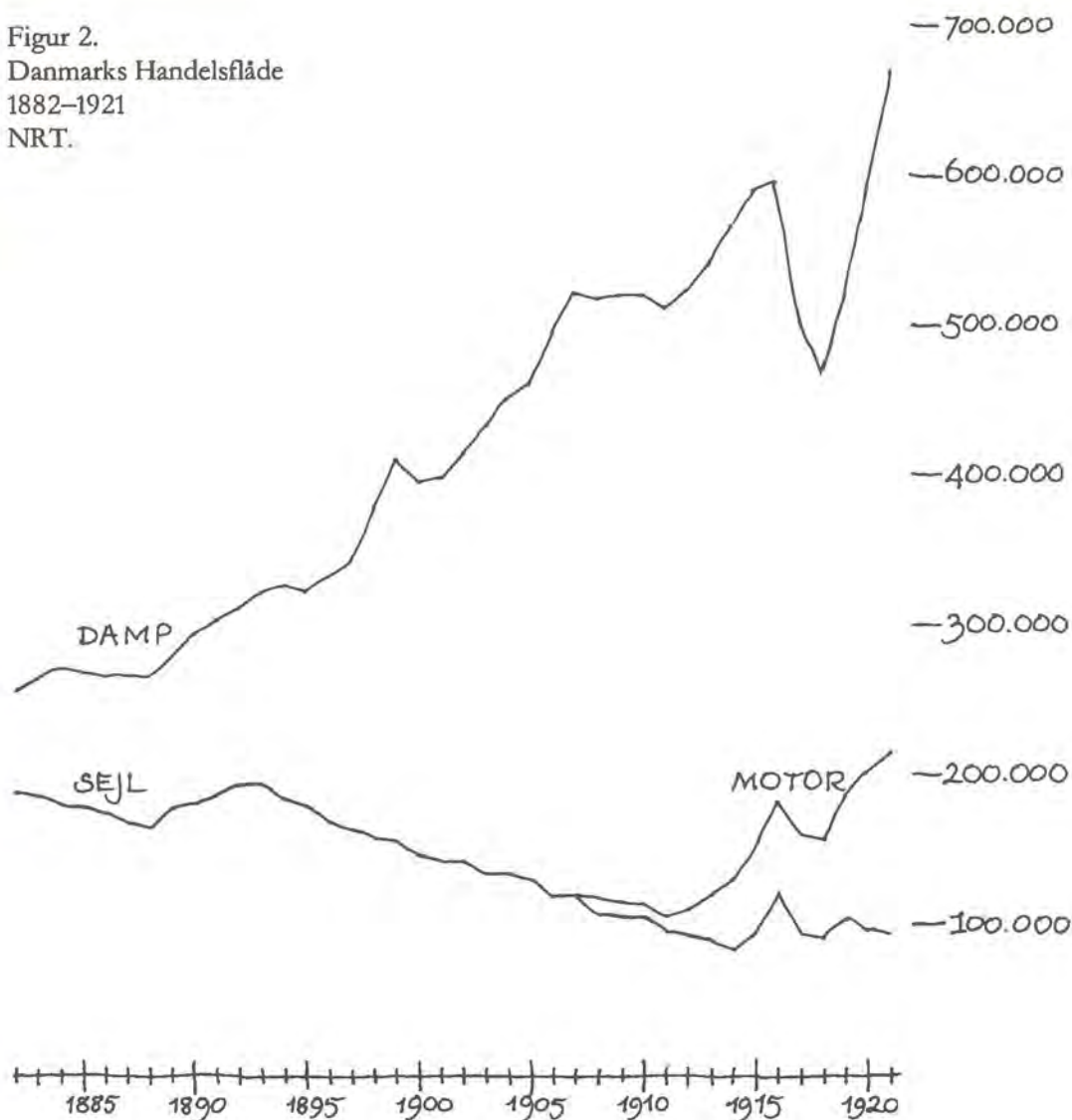
Går man således »årbogsvis« til værks, vil man i første række bemærke de sensationelle fornyelser, som var specielle for lige netop dét år – det opsigtsvækkende har sin sikrede plads på bekostning af det mere kedelige og sædvanlige. Men sigter man det helt aktuelle fra, er det i øvrigt ikke svært at sammenligne, for ændringerne optræder jo på baggrund af velkendte forhold, som blev skildret de nærmest foregående år. Derimod vil de mange udviklingsforløb i det korte perspektiv let komme til at dække for store og afgørende ændringer, som først ses over længere tidsrum – bagefter.

Dette bliver ikke mindst klart, hvis man ved hjælp af hundrede årgange årbøger kaster sig ud i noget så vanvittigt som et forsøg på i een enkelt grafisk fremstilling at belyse handelsflåden i netop de sidste hundrede år. Resultatet ses som et par kurver på Fig. 1, og mens al omhu skulle have sikret, at stregerne er korrekt tegnet, så er der ikke desto mindre et og andet at sige om det rimelige i at lade denne Fig. 1 »forestille« hundrede års handelsflåde.

Først og fremmest er der et teknisk problem, som har betydet, at der ikke er een, men to kurver. Helt tilbage fra 1867 havde man opgjort handelsflåden i registertons netto, altså med fradrag af mandskabsrum og for dampskibenes vedkommende maskinrum m.v. I 1921 ændrede man praksis – hvorom senere – og lagde hovedvægten på bruttotonnagen, men angav dog fortsat tillige nettotallene, som her er medtaget til og med 1940.

Et andet problem er, at man frem til 1921 havde medregnet alle fartøjer over 4 tons NRT, men herefter sattes grænsen væsentlig højere. Minimumsstørrelsen blev siden da 20 brutto-registertons, og hermed fulgte statistikken med tredive års forsinkelse det egentlige Skibsregister, som fra 1892 havde haft netop de 20 BRT som »optagelsesbetingelse«. For Fig. 1 betyder småskibenes forsvinden så godt som intet. Ganske vist drejede

Figur 2.
Danmarks Handelsflåde
1882-1921
NRT.



det sig næsten om en halvering af antallet af fartøjer fra 1921 til 1922, men de små var så små, at de ikke kan ses.

Hvis man ikke netop ved det, kan man heller ikke se, at færøske fartøjer af praktiske grunde er medregnet fra og med 1950. Det år drejede det sig om 249 skibe på knap 18.500 BRT, overvejende fiskefartøjer.

En fjerde vanskelighed er selve proportionerne, som er ændret så utroligt gennem tiden. I 1880'erne en kurve, som svagt stigende kravler opad fra niveauet på den kvarte million tons. Den halve million passeredes lidt efter århundredskiftet og stigningen fortsatte. Verdenskrigene er tydeligt markerede, men kun som

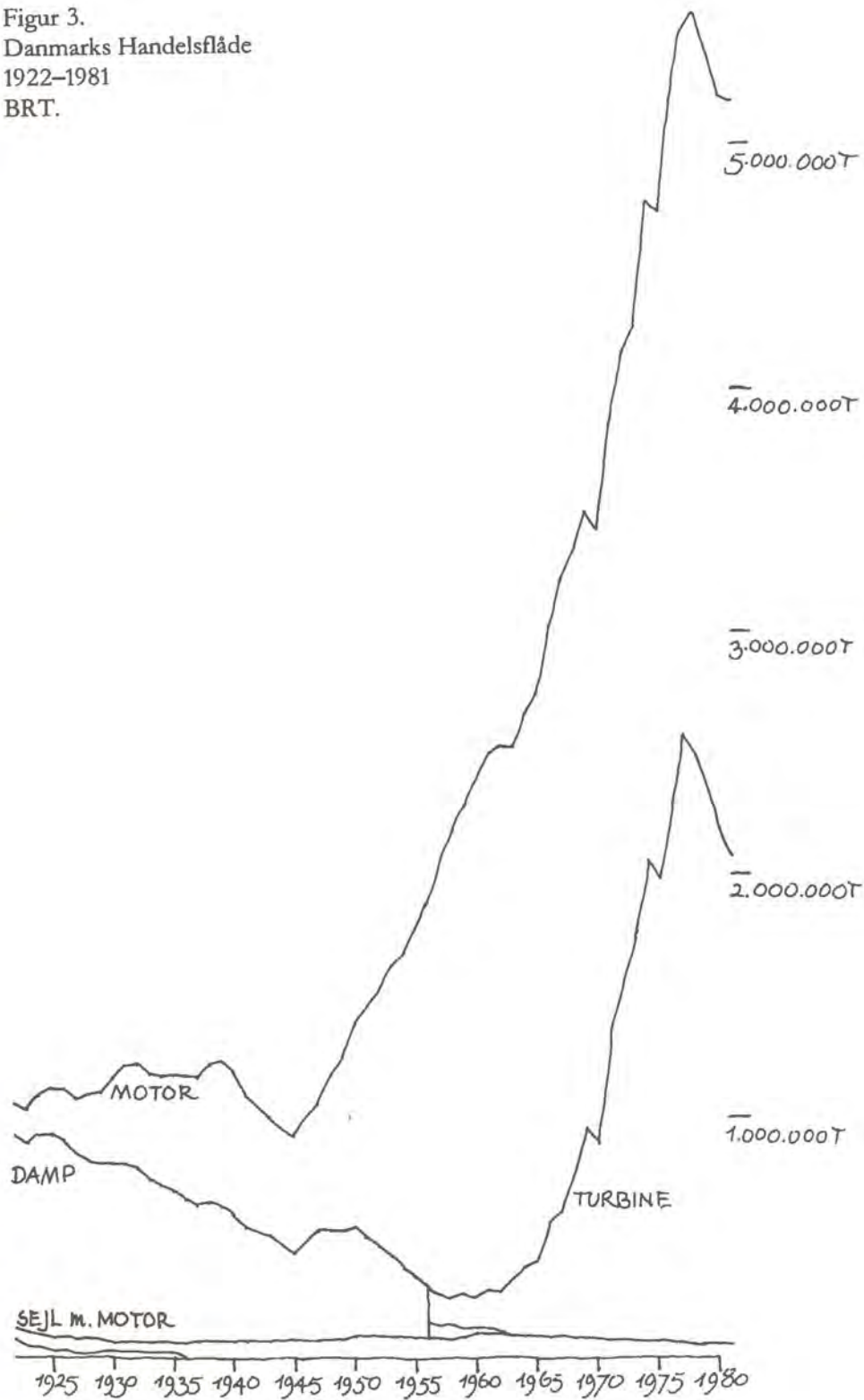
midlertidige dyk – der skulle ikke mange efterkrigsår til, før flåden var større end nogen sinde. Og efter sidste krig er kurven fortsat stejlt stigende; kun et par små midlertidige »hak« ses før de allerseneste tiders vigende tendens.

Fig. 1 er nok det nærmeste, man kan komme det »forchromede« overblik – i eet enkelt blik. Men desværre er sådan en kurve lige netop udtryk for en forenkling, som er nær ved at gøre den intetsigende. For alt indgår her, store som små fartøjer, og det hvad enten de blev drevet frem ved sejl, damp eller motor. Man kan i allerhøjeste grad diskutere det rimelige i at sammenstille en svendborgskonnert anno 1884 med en supertanker hundrede år senere. Men det er ikke desto mindre det, der er gjort på Fig. 1. De følgende to figurer skulle til en vis grad råde bod på denne misere.

På Fig. 2 er tonnagetallene fra tidsrummet til og med 1921 »stablet« oven på hinanden. Nederst er lagt sejlskibene, ovenpå dampskibene, og den øverste streg angiver som tidligere totalen. På afstandene mellem kurverne kan man se, at man skal helt frem til 1890'erne, før dampskibstonnagen endegyldigt blev større end sejlskibstonnagen. Men dette er som så megen anden statistik en sandhed med modifikationer. Der er – som angivet – tale om en opgørelse i nettoregisteretons, og fradraget for at komme fra brutto til netto var temmelig forskelligt alt eftersom der var tale om sejl eller damp. I 1921 angav man, at der gennemsnitligt blev fratrasket 40%, hvis der var tale om et dampskib, men ikke mere end 12% for sejlskibenes vedkommende. Så målt i BRT skete »overhalingen« altså nogle år før. Og disse forskelle i fradragene var så i øvrigt den egentlige årsag til det statistiske skift fra netto til brutto i 1921.

Men endvidere er det et spørgsmål, om det overhovedet er rimeligt at sammenligne så forskellige ting som sejlskibe og dampskibe. Man har gennem tiderne gjort det på den måde, at man i betragtning af dampskibenes større effektivitet – muligheden for sikker fastlæggelse af afgang og ankomst – har ganget dampskibstonnagen med et eller andet tal for at gøre den sammenlignelig med sejlskibene, som jo var helt anderledes uberegnelige i deres færd og normalt meget langsommere. Men disse sammenligninger er egentlig ikke så relevante, for damp og sejl konkurrerede jo ikke over en bred front, men brugtes til nok så forskellige ting. Hvor tid var penge, sattes dampskibene tidligst ind. I pionertiden var det post og passagerer, siden blev det andre letfordærlige varer og stykgods. Sejlskibene havde til enhver tid deres styrke i lave driftsomkostninger i forhold til dampskibene, og gjorde sig længst gældende, hvor tidsbesparelsen i ringeste grad havde betydning. Senest var det varer som kul, gødning og trælast, som sagtens kunne tåle en uge mere eller mindre til søs.

Figur 3.
 Danmarks Handelsflåde
 1922-1981
 BRT.



Følgelig var det til enhver tid på forholdsvis snævert afgrænsede områder, at man stod med valget mellem sejl og damp. Og selvom det hver gang i det lange løb endte med sejr for sidstnævnte, så var det en proces, som varede i mere end hundrede år fra de første hjuldampers fremkomst i begyndelsen af 1800-tallet til godt ind i det tyvende århundrede, da også dampskibe i visse henseender var ved at blive gammeldags.

Men man kan med rimelighed hævde, at Fig. 2 viser væsentlige sider af sejlskibstidens slutfase. En støt nedgang tonnagemæssigt, mens den egentlige vækst fandt sted i dampskibsflåden, som mere end femdobledes på fyrre år. Sejlskibene, der hørte hjemme på Fanø, på Bornholm eller i det Sydfynske blev overfløjet af dampskibe, der enten var hjemmehørende i København eller i alt fald helt overvejende disponeredes fra hovedstaden.

Men man kan ikke frakende de sidste sejlskibe megen sejlivethed, som gjorde sig gældende på så sent et tidspunkt, at motorskibene allerede da var dukket op på arenaen. Under første Verdenskrig viser statistikken den sidste stigning i den danske sejlskibsflåde – der blev brug for alt, hvad der kunne holdes flydende. Faktisk kan man nok tillade sig at hævde, at krigen forlængede mange sejlskibes levetid med endnu en årrække for så vidt de ikke gik tabt til søs.

Motorskibene ses på Fig. 2 med en meget beskeden begyndelse allerede fra 1907, da man udskilte en talrig gruppe helt små fartøjer udstyret med forskellige former for eksplosionsmotorer. Men motorskibenes andel blev betragtelig i løbet af kort tid i kraft af en række få, nye store dieselmotorskibe. Når man ved det kan man faktisk godt se *Selandia* gøre sig gældende i kurvens forløb på Fig. 2. Og samtidig fås et forvarsel om udviklingen i den følgende periode.

Også på Fig. 3 er »stablet« tonnage ovenpå tonnage med den øverste kurve som total, der i sit forløb genkendes fra Fig. 1. Der er fra 1922 og frem overalt tale om bruttotonnage, og man genfinder nederst til venstre den hastigt svindende egentlige sejlskibsflåde, som omkring 1930 kryber helt ned på den vandrette akse. Da skrev man også i Statistiske Meddelelser, at nu var »det udelukkende sejldrevne Skib« uden betydning. Men mange genfindes i gruppen ovenover. Den smalle stribe, som fortsætter nederst hele perioden igennem rummer både sejlskibe med indlagt motor og fiskefartøjer med støttesejl. Egentlig er de to sidstnævnte kategorier let nok at skille ad, men tonnagemæssigt talte de så lidt, at man ikke ville kunne skelne dem på den grafiske fremstilling.

Interessen koncentrerer sig naturligvis om damp kontra diesel, hvor mønstret mellemkrigstiden igennem helt oplagt var et skifte. Den samlede tonnage lå nogenlunde konstant, men ny-

anskaffelserne bestod overvejende af dieselmotorskibe, og den gruppe var lige netop blevet den største ved udbruddet af anden Verdenskrig. Baggrunden for skiftet lå helt oplagt i den bedre driftsøkonomi. Pladskrævende kul erstattedes af olie i brændstoftanke, som kunne placeres langt mere hensigtsmæssigt, og med hensyn til bemanningen sparede helt og aldeles gruppen fyrbødere. Alt i alt fik dieselmotorskibene en længere aktionsradius, som ikke mindst gjorde dem fremherskende på de fjerneste destinationer.

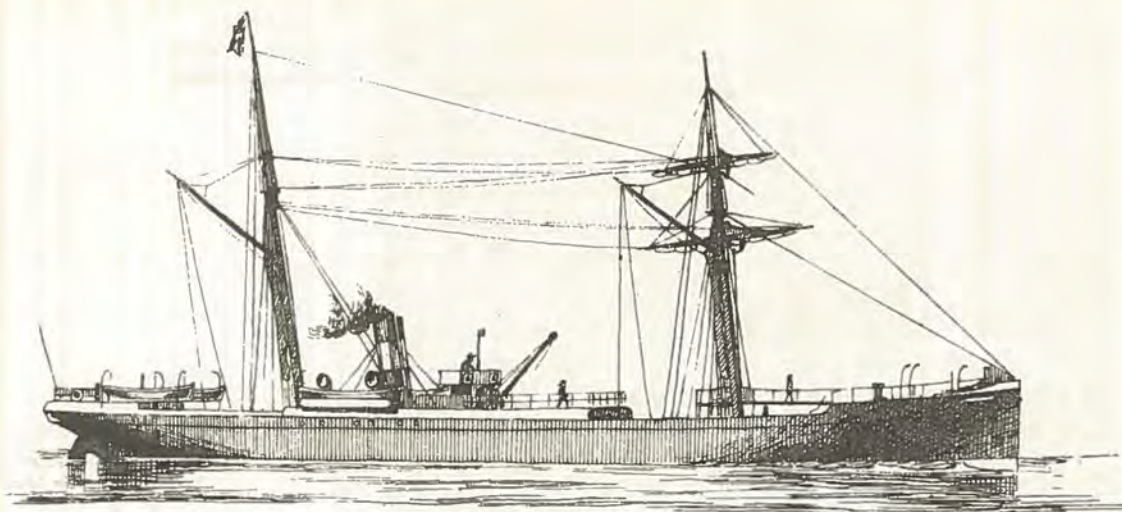
Udviklingen fortsatte med forøget hast efter anden Verdenskrig, da 50'erne blev den store nedtur for dampskibene. Statistiken har imidlertid et brud i 1955, da man begyndte at skelne mellem kulfyrede og oliefyrede dampskibe. Det betyder, at tallene for de rigtige gammeldags dampere før da lå lavere end som så. Det var allerede da ved at være et sjældent syn med røgfaner i horisonten, hvad man kan overtyde sig om ved at se den lille mikroskopiske kile, som fra 1955 til noget ind i 60'erne anskueliggør den hastigt svindende kuldampertonnage.

Til gengæld skulle de oliefyrede vise sig at have fremtiden for sig som konkurrenter til motorskibene, først og fremmest i form af dampturbinedrevne tankskibe. Det er et ganske lille antal meget store tankere, som tegner sig for det store opsving i denne kategori fra midten af 1960'erne og fremefter. Dampturbiner siges at være en enkel og bekvem form for maskineri til de helt store skibe, og netop den hastigt stigende skibsstørrelse var karakteristisk for denne tid. Man kan på en fornøjelig måde se det af størrelsesgrupperingen i den officielle statistik, hvor det hele tiden kneb med at få lavet nye kategorier til de største. For nu ku' de vel ikke blive større. Men det blev de.

Resultatet var, at da den danske handelsflåde i 1978 nåede sit hidtil højeste tonnagetal, tegnede de 13 største tankskibe sig for lige knap to millioner BRT. Eller sagt på en anden måde. Flådens to største fartøjer idag har en bruttotonnage, som rigeligt svarer til den samlede flåde for hundrede år siden.

For turbinetankernes vedkommende bør man nu nok hæfte sig ved et enkelt forhold, som gør deres fremtid mindre sikker. Dampturbinetonnagen faldt allerede fra 1977 til 1978, mens den samlede tonnage endnu steg. Oliekrisen var for længst en kendsgerning, men flåden voksede stadig i kraft af tidligere kontraheringer, som først nu blev leveret. Men frasolgt blev turbineskibe, fordi de ikke er så brændstoføkonomiske som dieselmotorskibe. Og ser man på tilbagegangen i tonnagen for de seneste år, viser Fig. 3 helt klart, at det først og fremmest er turbineskibene, det er gået ud over.

Overblikket over hundrede års handelsflåde ved hjælp af tre grafiske fremstillinger af tonnagen tjener på dette sted som en



Anglo Dane.

form for introduktion. Men statistikken er kun et skelet. Og meget nærliggende vil det være at bygge det ud med karakteristiske eksempler på enkelte skibe fra de sidste hundrede år. Man kunne analysere sig møjsommeligt frem til det typiske, det almindelige på grundlag af den omfattende statistik publiceret i årbog efter årbog. Men det kan også gøres på anden vis.

Benytter man sig af »kendtmandens« hukommelse og anmoder om en typisk dansk damper i fart anno 1884, bliver det eksempelvis *Anglo Dane*, der sejler ind på nethinden i Premierløjtnant G.A. Carocs streg. *Anglo Dane* var ikke ny i 1884, men havde allerede da mere end en snes års sejlads bag sig. Byggestedet – Hebburn – var britisk som navnet og *Anglo Dane* var fra 1866, kontraheret af The Anglo Danish Steamship Company. Det var et af de skibe, som pioneren C.P.A. Koch kom noget i klemme med, og hermed er man helt tilbage omkring grundlæggelsen af DFDS.

Anglo Dane sejlede i fast fart mellem England og Danmark – tidvis også på Island – og var altså indsat i, hvad man kunne kalde »nærliniefart« med Nordsøen som arbejdsområde. Billedet viser den karakteristiske tidlige spinkle dampskibsbro midtskibs, der ses en kran, og støttesejl var endnu obligatorisk. Størrelsesmæssigt var tonnagen i 1883 målt til 806 brutto og 565 netto, og om skibets skæbne kan i største korthed meldes, at det gik tabt efter en minesprængning i Nordsøen i 1917.

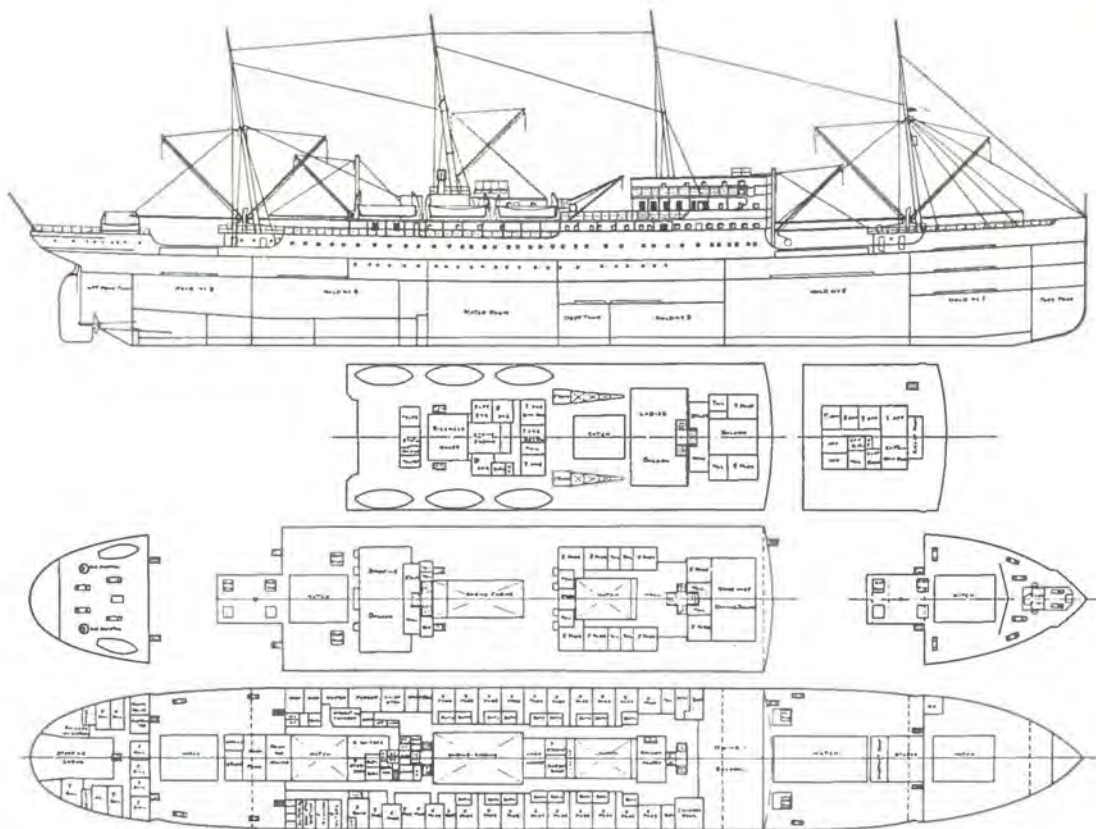
Anglo Dane er et godt eksempel. Af flere grunde. For går man tilbage til det statistiske skelet og kigger lidt på dampskibenes størrelse, vil man se, at tyngdepunktet for hundrede år siden netop lå i gruppen 500 til 1000 nettoregistertons. *Anglo Dane* var ikke blandt de største, men den tilhørte den talrigeste gruppe af pæne, store dampskibe.



G. R. Berg.
*Handels- og Søfarts-
museet på Kronborg.*

Også byggestedet var karakteristisk. Dampskibe under dansk flag stammede i vid udstrækning fra Storbritannien, hvad enten de købtes secondhand eller bestiltes nybyggede. Faktisk viser statistikken, at der almindeligvis hele dampskibstiden igennem skete større tilgang af udenlandske end af indenlandsk byggede dampere.

Naturligvis fulgte skibsbygningsindustrien her i landet også med tiden, men endnu i slutningen af forrige århundrede var de mange værfter rundt om i landet indrettet på træskibe og dermed



Erria.

var en af de små i den størrelsesgruppe, der rummede de fleste i tiden inden krigen. Men skibene blev efterhånden bygget større, og når man når frem til 20'erne, var tyngdepunktet forrykket – der var nu flere på mellem 1000 og 2000 NRT. Så da *Simone* i 1928 blev solgt til Helsingfors har den nok været betragtet som både lille og forældet. Ikke desto mindre eksisterede den fortsat en årrække – under anden Verdenskrig for en tid under tysk flag – og blev endelig ophugget så sent som i 1957.

En eventuel utålmodighed efter at se produkter af stål fra den danske skibsbygningsindustri kan imødekommes med det næste eksempel, som gælder dieselmotorskibet fra mellemkrigstiden. Det var en gruppe fartøjer, som lige netop oftest hentedes fra danske værfter, og det gjaldt også for ØK-båden *Erria*, som leveredes fra Nakskov Skibsværft i 1931.

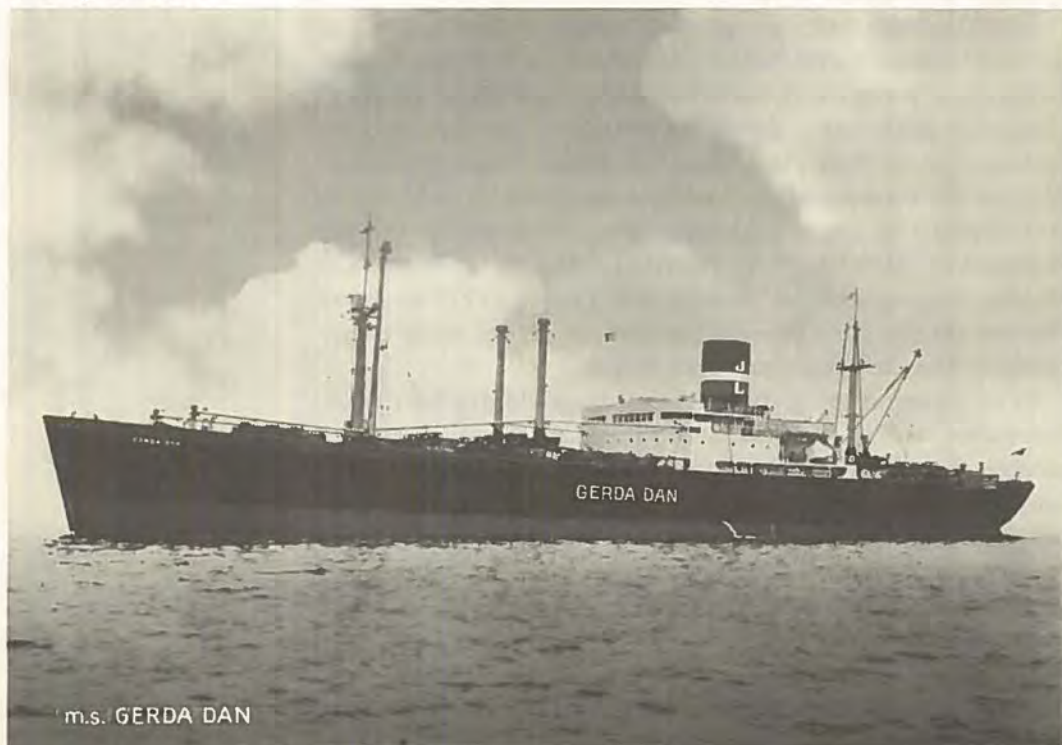
Erria var skorstensløs som de første par generationer af dieselmotorskibe – et udstødningsrør anes til gengæld op ad mast nr. tre – og den var stor: 5.481 nettoregistertons og 8.636 brutto. Den kunne med sine 9.300 IHK løbe 18 knob og generalarrangementet viser en indretning til både passagerer – 75 køjepladser – og til fragt. *Erria* indsattes da også på de lange distancer, linie-trafik på det fjerne Østen: Bangkok-København.

Atter kan man ty til tal og tabeller og konstatere et heldigt valg. Motorskibene blev tidligt store, og allerede i 1928 vil man se, at en lille snes i gruppen mellem seks og ni tusinde brutto-registertons var de mest tungtvejende. I det hele taget var årene omkring 1930 kendetegnet ved tilgang af de store danske dieseldrevne. Det var så til gengæld dampskibe, der gled ud. Således skiftet fra damp til diesel, som allerede set på Fig. 3.

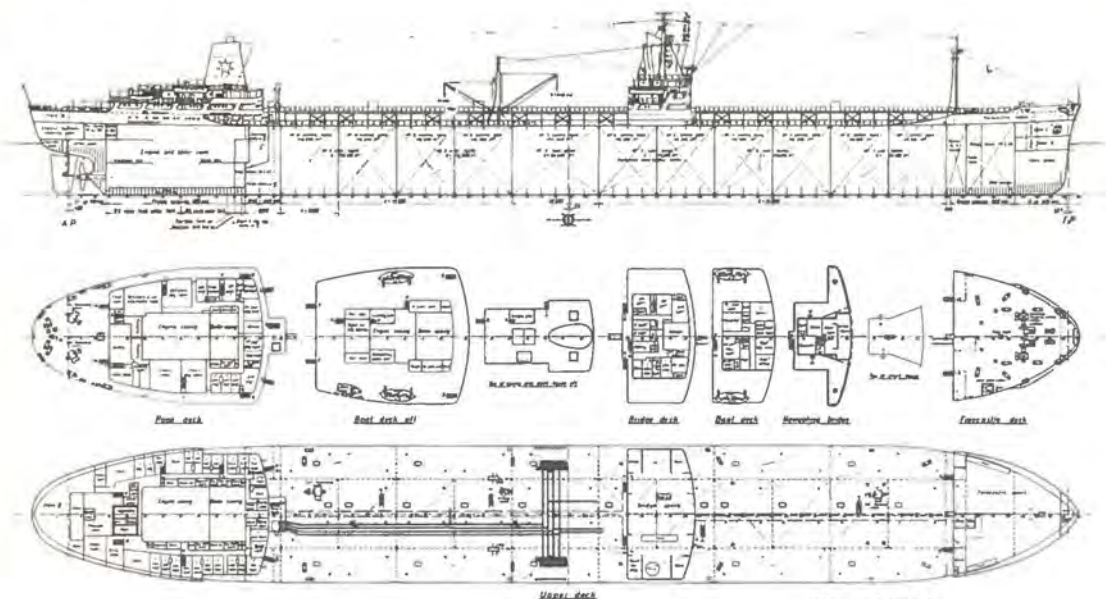
Om *Erria* er at tilføje, at også den fik en lang virketid. I lighed med de fleste øvrige medlemmer af ØK-flåden var den gennem anden Verdenskrig i allieret fart under engelsk flag. Efter en brand i 1951 blev den ombygget til rent fragtskib, igen sat i fart fra 1953, og endelig i 1962 ophugget i Japan.

M/S *Erria* kom igennem anden Verdenskrig, mens det gik mindre lykkeligt for andre. I genopbygningsfasen sidenhen kom et betragteligt element af fremmede fugle i flåden, således også flere grupper amerikansk byggede. M/S *Gerda Dan* var eet af ni såkaldte »standardskibe« af typen »CIA«, som kom under dansk flag. Byggestedet var Beaumont, Texas, og byggeåret var 1944. I 1947 anskaffedes den af Lauritzenrederiet »Ocean« og indsattes i liniefart mellem Nord- og Sydamerika. Med sine 5.128 BRT og 2.809 NRT hørte den dog ikke til de største. Og så er det vel næsten overflødigt at tilføje, at statistikken fra 40'rne netop viser

Gerda Dan.
Rederiet J. Lauritzen.



M.S. GERDA DAN



Prima Mærsk.

en forøget tilgang i mellemgrupperne i kraft af lige præcis *Gerda Dan* og dens søstre. Endelig kan det oplyses, at samme *Gerda Dan* i 1961 blev solgt til Norge, siden handlet nogle gange og sluttelig opbugget i Shanghai i 1972.

Efterkrigstiden har i øvrigt været præget af fremkomsten af den store danske tankskibsflåde, som indtil for få år siden havde en tilgang af stadig større skibe. Udviklingen gik hurtigt på grund af stigende olieforbrug, almindelig tendens til stordrift og nogle lukninger af en Suez-kanal, som kun kunne fremskynde overgangene til mammuttankere sendt syd om Afrika. Forældelsen er sket hurtigt, og det er turbinetankeren *Prima Mærsk* et godt eksempel på. Med byggebetegnelsen »Lindø no. 7« var den ved sin aflevering i januar 1965 et stort skib. Da den i 1977 solgtes til Panama var den det ikke mere, og som nævnt, var netop damp-turbinen ikke mere sagen rent økonomisk.

Et kig på tegningen af det 230 meter lange, 33.018 BRT store, fartøj viser i øvrigt også træk, som allerede nu forekommer gammeldags. Det er en traditionel tanker med bro midtskibs, og ikke som siden, da alt er blevet rykket tilbage til een opbygning agterude. Skrogformen er ligeledes med gammelt præg – *Prima Mærsk* har ikke den moderne bulbstævn – og der er endnu ikke tale om vore dages firkantede metervarekasser med ubukkede plader.

Dokumentationen for det typiske ved netop et fartøj som *Prima Mærsk* vanskeliggøres af, at den officielle statistik, som nævnt, ikke rigtig kunne følge med. I 1965 puttendes *Prima Mærsk* blot i den store og dominerende gruppe, som hed tankskibe på

»14.000 BRT og derover«. Men i det hele taget er det svært at fastslå, hvad der er det »normale«, når udviklingen går så hurtigt, at et skib bygget i midten af 60'erne sælges godt ti år efter og i øvrigt siden da er ophugget.

Da hundrede år i grove træk får lov at slutte med *Prima Mærsk*, der med sin kortvarige eksistens kan tjene som symbol på omskiftelighed og rivende udvikling. Seks skibe som eksempler fra et helt sekel er i øvrigt at anvende den grove pensel blot til denne side af dansk søfartshistorie. Men lejligheden kan benyttes til at gøre opmærksom på eksistensen af mangt og meget mere materiale sammenstuvet såvel i de mange årbøger som i kenderes hjernebatterier. Og det gælder ikke blot selve handelsflåden og dens sammensætning, men også dens anvendelse og indtjening, skibsfartens omfang og retning, bemanning, forhold ombord, rederier, uddannelse, organisationer m.m.m. Der vil være store muligheder for frugtbare krydsninger mellem tørre tal og »levende« viden, som kan bringes i anvendelse den dag man med millionbevillinger i ryggen for alvor vil have skrevet de sidste hundrede års danske søfartshistorie i 10-20 bind. Hvor de millioner så i øvrigt skal komme fra?



Tankanlæggene på Refshaleoen fotograferet 28. juli 1894. DFDS's Tejo er flagsmykket i anledning af kronprinseparrets sølvbryllup. Foto i NM2.

Olie – et transportproblem

Om dansk uden- og indenrigs olieforbrug før 1940

Jeppe Aakjær har i sin lille fortælling »Da lampen tændtes« givet et ganske morsomt og tankevækkende billede af petroleumslampens indførelse i et lille landbohjem i 1880'ernes Danmark.

Den Aakjærskes beskrivelse af husfaderens betænkeligheder, husmoderens og børnenes spændte forventning og aftægtsmanden der nødig ser den slags djævelskab indenfor husets vægge og hvordan det hele så bogstavelig talt klares op, da det efter mange genvordigheder lykkes at få lampen tændt og den kaster sit i datidens øjne strålende lys ud i den lille stue og oplyser selv de fjerneste kroge, er eminent og sikkert meget rammende.

Petroleum, eller stenolie som man dengang sagde, var på denne tid ikke længere noget nyt. Det var blevet allemandseje og en nødvendig bestanddel af hverdagen i hele samfundet, trods det at der kun var hengået relativt få år siden den første olie var hentet op fra jordens indre.

Olieeventyrets start

Den moderne olieindustri begyndte helt præcist den 23/8 1859 i Titusville i Pennsylvanien, hvor oberst Edwin Drake stødte på en olie kilde i 70 fods dybde efter omkring 3 måneders boring.

Stenolie var dog ikke noget nyt, den havde været kendt og benyttet i århundreder dels til belysning, dels som lægemiddel. Der fandtes steder såvel i Amerika som i områderne ved Sortehavet, hvor olien lå så tæt ved overfladen, at den bogstavelig talt flød op af sig selv. Man havde også i adskillige år udvundet olie af skotsk skifer.

Oberst Drakes fortjeneste var således ikke, at han opdagede stenolien, men han var den første, som ved sin boremetode åbnede en ventil til jordens indre og skaffede olien frem i større mængder. Opdagelsen bevirkede en fuldkommen oliefeber i Pennsylvanien hvor der i løbet af de næste 1 1/2 år blev foretaget over 2.000 boringer.

Transportproblemerne var enorme i det ubejgsomme terræn, hvor der hverken fandtes veje eller jernbaner, men i løbet af få år lykkedes det at skabe de nødvendige transportsystemer, bl.a. pipe-lines – så olien kunne transporteres til raffinaderierne og videre derfra til udskibningshavne.

Hovedproduktet var petroleum, og netop hertil var den pennsylvanske olie velegnet, idet råolien kunne give omkring 70% petroleum, modsat f.eks. den russiske olie, der kun gav ca. 25% petroleum, men til gengæld så meget mere solarolie og smøreolie.

Den gamle verden ville naturligvis også have del i de efterhånden rigelige mængder petroleum – og indtil omkring århundredskiftet var det faktisk kun petroleum til belysningsbrug som virkelig betød noget – og allerede i 1861 ankom den første ladning til England med briggen *Elisabeth Watts*. Endnu det samme år kom der flere ladninger til Tyskland, og en lille del af dette – ca. 500 tønder – kom også til Danmark via Bremen.

I begyndelsen var mængderne endnu kun små og herhjemme begyndte petroleum først rigtigt at slå an i midten af 1860'erne.

Efterhånden som olien flød i større og større mængder og afødte et stadig stigende behov i Europa, opstod også i stigende grad et transportproblem. På grund af brandfaren var brugen af dampskibe udelukket, og man var henvist til at benytte store sejl-skibe, som kunne indtage ladningerne enten i tønder (à 1 barrel = 42 gallon svarende til ca. 300 danske pund eller 200 potter) eller i blikdunke som rummede 1 gallon (4 à 5 potter). Sidstnævnte kaldtes »case-oil«.

Det var især tyske, engelske og norske skibe som hjemførte ladningerne, og i begyndelsen kom den danske import hovedsagelig fra tyske havne med mindre fartøjer. I midten af 1870'erne, hvor den danske import efterhånden var kommet op på 8-9 mill. kg. kom hovedparten dog direkte fra New York og Philadelphia, medens resten kom via pladser som Bremen, Antwerpen og London.

Sejlskibene medtog som regel ladninger på mellem 3.000 og 5.000 tønder (450.000-750.000 kg) og gjorde turen på ca. 6 uger under normale omstændigheder.

Det første danske skib som indtog en ladning petroleum fra Amerika til Europa, kan med ret stor sikkerhed siges at have været det 453 BRT store barkskib *Ansgar* (ex. *Sara* ex. *Elbe*) der var bygget i Vegesack i 1849 og var indkøbt af Th. Sonne, København fra Hamborg i 1865.

Ansgar førtes af kaptajn C. Arboe, der i »Tidsskrift for Søvæsen« 1867 skrev en lille instruktiv artikel om petroleumstragten med gode råd og anvisninger for andre som ville give sig i kast med denne fart. *Ansgar* indtog sin ladning på ca. 3.100 tønder ved Point breeze på Schuylkill floden ved Philadelphia i slutningen af 1866 og ankom – ikke til Danmark – men til Stettin med sin ladning den 27/5 1867 efter en vellykket rejse. Kaptajn Arboe kunne varmt anbefale Point breeze frem for det andet afskibningssted West Philadelphia, dels på grund af de langt bedre besejlings- og lastningsforhold, men også fordi stedet lå i pas-

sende afstand fra storbyen, så man ikke blev udsat for »de såkaldte runners, der på alle andre pladser i Amerika tidlig og sildig findes ombord for at lokke mandskabet til desertation eller forlede dem til allehånde udskejelser«.

Stuvningen af petroleumstønderne skete under opsigt af petroleumskompagniernes særlig kyndige folk. Efter bestemmelserne måtte der ikke føres over 6 højder tønder uden at lægge mellem-dæk, og overalt, hvor der var plads mellem og over tønderne, fyldtes op med overskåret brænde. Arboe anbefalede at medbringe stuvematerialet, da dette ikke kunne skaffes umiddelbart ved lastestedet. I øvrigt frarådede Arboe kraftigt at benytte skibe, hvor kahyt og folkelukaf lå under dækket, på grund af den ofte utålelige stank petroleumslasten afgav. *Ansgar* kom under kaptajn Arboe til at gøre flere petroleumstrejser, men aldrig til Danmark.

Det første danske skib som bragte en ladning petroleum direkte fra Amerika til Danmark, var den tremastede skonnert *Nyborg* på 130 1/2 kommercelæst (261 BRT), der var bygget i 1866 i Nyborg til A/S Det danske Søfartsselskab og som førtes af kaptajn H. Bojesen, København. Ladningen, som bestod af 1.625 tønder, ankom til Middelfart den 12/9 1867 efter 39 dages sejlads fra New York. Den var taget hjem af købmandsfirmaet P.A. Jerichau & Christensen i Middelfart som i told måtte betale ca. 10.000 Rdl. (nemlig 2 skilling pr. pund), en anelig sum på den tid. Firmaet reklamerede i den følgende tid med »bedste hvid petroleum til 22 skilling potten« og anførte, at forbrugere der ønskede leveret til fast pris hele vinteren igennem kunne henvende sig. Mere end halvdelen blev videreudført til andre danske byer.

Hele det danske forbrug af petroleum omkring 1867 må skønsmæssigt ansættes til ca. 1/2 mill. kg, hvilket vil sige at *Nyborgs* ladning har kunnet dække ca. halvdelen af hele landets forbrug!

Det var kun forholdsvis få danske skibe som deltog i petroleumsfarten. De eneste to, som med nogenlunde sikkerhed kan siges at have sejlet så godt som udelukkende i petroleumsfart på Tyskland, var de to træbyggede barkskibe *Atalanta* (ex. *Ravensbourne* ex. *Coronation*) og *Neptun*, der begge i starten af 1883 købtes af Ole Hirth m.fl. i Kolding fra Hamborg. *Atalanta* målte 1.164 BRT og var bygget i Porthmouth USA i 1863. *Neptun*, der oprindeligt havde været rigget som fuldslib, målte 1.254 BRT og var bygget i Bawdoinham i 1864. Hvert af skibene kunne laste ca. 9.000 tønder petroleum. Det synes dog ikke at have været nogen særlig indbringende forretning for i 1890 blev begge skibe solgt til udlandet.

Af andre skibe i lejlighedsvis petroleumsfarter kan nævnes fuldslibene *Mæn* (ex. *Barham*) på 1.052 BRT, bygget i Blackwall i 1846 og *St. Alban* (ex. *Henriette Marcy*) på 1.287 BRT, bygget i

Porthmouth i 1856 og begge tilhørende skibsreder J.S. Pontoppidan i Helsingør. Skibene var hovedsagelig beskæftiget i tømmerfarten mellem Amerika og England, men medtog jævnlig petroleumslaster til Europa, omend aldrig til Danmark. Det samme gjaldt H.C. Nyholms fuldskib *Doctor Barth* på 755 BRT, bygget i Aabenraa i 1855.

De store sejlskibe havde vel deres fordele, bl.a. var de relativt billige at holde i fart, og den omstændighed, at de jo ikke var specielt indrettet med petroleumsfart for øje, gjorde at de på overturen til Amerika kunne medtage en ladning af en eller anden art. De store norske skibe medbragte således ofte ladninger af råjern.

Det største problem var ladning og losning af tøndelasterne eller »case-oil« – blikdunke i trækasser – som både var en besværlig og langvarig affære og som ofte kunne tage omkring 14 dage.

Tankskibets udvikling

Netop på grund af de besværlige lade- og losseforhold opstod ret tidligt tanken om at føre olien »in bulk«, altså frit i rummet. Det første skib som førte petroleum i tanke var den lille belgiske fuldrigger *Charles*, som i 1869-70 blev forsynet med 59 pladejern-tanke i lasten som kunne rumme ca. 200 tons. *Charles* kom i fart mellem Amerika og England indtil det brændte i 1872. Tank-systemet var dog u hensigtsmæssigt, idet tankene ikke var forbundne med hverandre og de havde en tilbøjelighed til at lække kraftigt når skibet arbejdede i søen.

Eksperimenterne fortsatte med større og mindre held indtil det lykkedes den norske reder Gustav Conrad Hansen i Tønsberg at få et antal større træbyggede sejlskibe i fast fart. Problemet blev løst af en af hans kaptajner, Even Tollefsen, der med sin store erfaring fra petroleumsfarten, konstruerede et anvendeligt tank-system. Hans planer mødte ganske vist stor kritik – man sagde at det ville være umuligt at anbringe den brandfarlige petroleum så at sige flydende i skibet.

Ikke desto mindre blev i årene 1877-78 briggen *Jan Mayn* på 258 NRT, barken *Stadt* på 377 NRT og barken *Lindesnæs* på 674 NRT udstyret med tanke, der var indbyrdes forbundne og som viste sig at fungere tilfredsstillende. De 3 skibe blev befragtet af et fransk selskab for 15 ture hver fra Amerika til Rouen med råpetroleum (crude oil). Forretningen gik stort set godt. *Jan Mayn* blev dog på grund af sin størrelse og sin mindre sødygtighed hurtigt taget ud af farten igen, og *Stadt* forliste i 1883, hvorimod *Lindesnæs* kom til at sejle som tankfartøj langt op i 1890'erne.

I de følgende år lod G.C. Hansen de større skibe *Einar* på 625 NRT og *Rolf* på 1.211 NRT og i begyndelsen af 1890'erne tillige

barkskibene *Parnas* på 680 NRT og *Patagonia* på 1.155 NRT indrette med tanke, men da tankdamperen i mellemtiden var dukket op, blev skibene hurtigt urentable. De fik atter fjernet tankindretningen og kom herefter i almindelig fragtfart. Endnu i 1890'erne var der dog adskillige store norske sejskibe i fart med tøndelaster.

Det blev tyskeren Wilhelm Anton v. Riedemann i Geestemünde, der var indehaver af et af de største tyske petroleumsfirmaer, en af pionererne i branchen og stifteren af »Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft«, som kom til at give den endelige og praktiske løsning på et større oceangående tankskib. Riedemann så klart den betydning jordolien ville få for næringslivet, og skønnede at et billigt, moderne søtransportmiddel for olie var nødvendigt.

Sit første forsøg gjorde han med fuldriggen *Andromeda*, der var bygget i Liverpool i 1864 og indkøbt i 1879 fra Nordamerika. Det var et hurtigt og velbygget kompositskib (træ på jernspant), som havde været beskæftiget i oliefarten med tøndelaster. I dette lod Riedemann indbygge 72 tanke, der hver var ca. 5 m lange og som placeredes i to rækker og i tre dæk over hinanden. Mellem de to rækker var plads til passage og til et system af rørledninger, som tillod fyldning og tømning af samtlige tanke på kun 3 dage. Lasteevnen var ca. 17.000 barrels mod tidligere 12.000 barrels i tønder.

Eksperimentet lykkedes godt og blev efterlignet flere steder, bl.a. i England, trods store begyndelsesvanskeligheder, især med forsikringsselskaberne.

Sit næste skridt tog Riedemann i 1886, da han hos Armstrong, Mitchell & Co., Newcastle, lod bygge tankdamperen *Glückauf* på 2.145 BRT. Intet tysk værft havde ville påtage sig dette eksperiment.

Glückauf blev forbillede for alle følgende tankdampere som blev bygget. Det var inddelt i 14 afdelinger ved langskibsskot og tværskibsskotter, maskine og kedelrum var placeret agterude, forrådsrum og mandskabsrum lå agterude og helt forude. Kedel- og mandskabsrum var adskilt fra selve lasterrummene ved en sikkerhedstank (kofferdam), som var vandfyldt.

Der var tidligere gjort forsøg på at bygge dampdrevne tankskibe til den transatlantiske fart, bl.a. i 1873 *Vaderland*, *Nederland* og *Switzerland*, som byggedes til Red Star Line i Antwerpen. Det var hensigten at transportere stykgods og passagerer for vestgående og petroleum for østgående, og de var derfor udstyret med et tanksystem indbygget som en del af skroget. Imidlertid fandt de amerikanske myndigheder kombinationen petroleum og passagerer uheldig og forbød sejladsen, og skibene kom i realiteten kun til at sejle med tørlast.



Christine, Danmarks
første tankskib.
Foto: Danske Esso.

Skal man forsøge at udpege det første dampskib som ikke alene blev bygget til tankfart, men også kom til at sejle regelmæssigt i denne fart, må det formentlig blive den lille *Zoroaster* der var bygget på Motala værftet i Norrköping i 1878 til Brdr. Nobels olietransporter på det Kaspiske Hav. Der var altså ikke tale om et oceangående skib og i øvrigt var der tale om løse tanke (8 stykker). I de følgende år blev der leveret yderligere en række små tankdampere til Brdr. Nobel, bl.a. *Nordenskiöld* og *Buddha*, der havde fast indbyggede tanke.

Med *Glückauf* som forbillede blev der i de følgende år bygget adskillige tankdampere til transatlantisk fart. Danmark trådte ind i rækken i 1890 med bygningen af *Christine*, som senere skal omtales.

Det bør her indskydes, at alle transporter til Danmark indtil 1891 udelukkende var tøndelaster, idet en rationel udnyttelse af tankskibe, hvadenten det var med sejl eller damp, forudsatte tilstedeværelsen af tankanlæg, og sådanne fandtes slet og ret ikke i Danmark før den tid.

I 1890 blev ca. 65% af al olie der fragtedes over Atlanten transporteret i tankskibe. Dette år udførtes 164 rejser af 42 tankdampere mellem Amerika og Europa, nemlig 19 engelske, 17 tyske, 2 belgiske, 1 fransk, 1 russisk og 1 dansk: *Christine*.

Olietransporten fik revolutionerende indflydelse på søfarten. Behovet for tankskibe steg stadig og en større og større del af verdenstonnagen blev engageret i denne fart. Den samlede tankskibstonnage voksede således fra ca. 425.000 BRT i år 1900 til ca. 10.000.000 BRT hen imod slutningen af 1930'erne, svarende til ca. 15% af den samlede tonnage.

Omkring samme tid skønnes det, at ca. 2/3 af verdens tankflåde ejedes af de store engelske og amerikanske olieselskaber, men billedet er dog ret uigennemskueligt på grund af de ofte indviklede ejerforhold gennem datter- og søsterselskaber.

For Danmarks vedkommende var billedet det samme: tankskibstonnagen ejedes i hovedsagen af olieselskaberne, i særdeleshed Det Danske Petroleums Aktieselskab, indtil slutningen af 1920'erne, hvor A.P. Møller kom ind på tankskibsmarkedet. Den mest markante udvikling skete dog i Norge, som i løbet af 1930'erne opbyggede verdens 3. største tankskibsflåde, kun overgået af USA og England målt i tonnage. Målt i lasteevne overgik Norge dog USA, hvortil kom at den norske tankskibsflåde hovedsagelig bestod af mere moderne skibe ligesom den overvejende var ejet af ikke-olieselskaber.

En del af denne udvikling skyldtes, at Tyskland, som før 1. Verdenskrig havde ligget på 3. pladsen og tegnet sig for ca. 15% af verdens-tanktonnagen, led et knæk under Verdenskrigen som aldrig blev overvundet. Henimod slutningen af 1930'erne udgjorde Tysklands andel af tonnagen ca. 1,6%, ikke meget større end Danmarks andel på ca. 1%.

Danmarks petroleumsimport før 1890

Desværre foreligger der ingen opgørelser som præcist kan fortælle, hvor stor den danske petroleumsimport i grunden var før begyndelsen af 1890'erne. En antydning findes dog, idet indførslen af »andre olier og elain«, som hovedsagelig omfatter vegetabiliske olier, men hvorunder også petroleum skjuler sig, steg på 2.280.000 pund i 1865/66 til 10.267.000 pund i 1870/71, og stigningen skyldtes så godt som udelukkende petroleum, der efterhånden udkonkurrerede andre olier til belysningsbrug, ikke mindst takket være at prisen lå væsentligt lavere. I 1870/71 kostede petroleum således 17 1/2-19 skilling pr. pund, hvilket kun var omkring det halve af de vegetabiliske olier.

I 1867-68 regnede man med, at der i København forbruges et par hundrede tønder om ugen i vintertiden og i folketingets samling 1872/73 foreslog man tolden nedsat til 1 skilling pr. pund »i betragtning af den tiltagende betydning stenolien har som almindelig forbrugsartikel«, ligesom man – og ikke med urette – for-

ventede at forbruget ville stige stærkt. Toldnedsættelse blev nu ikke til noget før i 1891.

Importen lå i hænderne på adskillige firmaer. Fra midten af 1860'erne kan nævnes Rudolph Knudsen, D.F. Funck, Harald Jensen, O.F. Asp og Trier & Goldschmidt.

Imidlertid indtraf i sommeren 1868 en begivenhed som gav stødet til at samle importen på få og større hænder. En mægtig brand i nogle petroleumspakhuse i Antwerpens havn, medførte skærpede foranstaltninger fra myndighedernes side til opbevaring af petroleum og andre lignende brandfarlige væsker, også i Danmark.

Handlende i København, som lå inde med et oplag større end 20 tønder eller 3.500 potter måtte oplagre disse midlertidigt i et militæret tilhørende tømmerbygget magasin i Redan nr. 8 på Christianshavns Enveloppe, et sted som lå tilpas øde og langt fra andre bygninger. Den skarpsindige læser vil bemærke at den officielle angivelse »20 tønder eller 3.500 potter« faktisk er forkert. En tønde indeholdt som før nævnt ca. 200 potter, hvorfor angivelsen burde have været 4.000 potter. Denne fejl findes i adskillige officielle angivelser fra den tid!

Da grosserer Philip W. Heymann og medinteressenter i 1873 havde købt den af H.P. Prior anlagte havn ved Tuborg med de omkringliggende store arealer, gjaldt det om at finde noget at benytte de arealer til som ikke umiddelbart skulle benyttes af Tuborgs Fabrikker. I et notat fra juni 1874 anfører Heymann, at petroleumshandlen, hvori han selv lejlighedsvis var deltager, for så vidt var monopoliseret i København, dersom ingen kunne importere artiklen uden netop de, der havde magasiner dertil. Heymann havde derfor en idé om at bygge et større petroleumslager på Tuborg Havn, hvor enhver handlende kunne oplægge petroleum mod erlæggelse af en afgift.

Det var kun få importører (grossister) der havde haft mod til at bygge specielle afsides liggende petroleumspakhuse efter forbudet fra 1868, og dette havde bevirket den af Heymann nævnte »monopolisering«. Dengang var det sædvane at en importør tog så store ladninger hjem, at han gennem en hel vintersæson kunne forsyne detailhandlen. Prisen blev som regel aftalt forud, og med de forholdsvis store prissvingninger der kunne være, kunne det være en ret vovelig affære, at komme til at ligge med usolgte lagre.

I sit notat anfører Heymann endvidere, at petroleumskonsumet var stigende år for år og i 1873 havde indførslen til København direkte fra Amerika andraget ca. 24.000 tønder og fra Hamborg og Bremen ca. 1.000 tønder. Århus tilførtes direkte ca. 10.000 tønder. En del af importen til København gik dog videre til Sverige.

Det var tanken at lageret skulle rumme 10.000 tønder og det anføres »at når der er gjort en begyndelse til at lagre petroleum ved Tuborgs havn, ville med tiden alle petroleumsfartøjer blive henviste til at losse og lade der, hvilket ville bringe betydelige havneafgifter.« G.A. Hagemann, der var medlem af Tuborgs bestyrelse, havde en idé om at bygge fritstående jernbeholdere, som de fandtes i Amerika, for at udtømme tønderne deri ved ankomsten. Dette blev dog ikke til noget før langt senere.

Københavns brandinspektør, J.C. Schönheyder, indstillede i begyndelsen af 1875 til Indenrigsministeriet om fjernelse af petroleumsskibene fra Københavns havn og anbefalede Tuborg Havn. Det følgende år blev der indgået en overenskomst mellem Københavns Havnevæsen og Tuborgs Fabrikker om Tuborg Havns benyttelse som petroleumsdok for København. Tuborg forpligtede sig til at lade havnen tjene til dette formål og til at modtage skibe der blev henvist hertil fra København samt til at uddybe indløbet og selve havnen således at mindst 2 skibe af 16 fods dybgående samtidig kunne lægge til bolværk.

Petroleumslageret blev opført i 1875 i lidt reduceret størrelse i forhold til de oprindelige planer, idet det kunne rumme ca. 8.000 tønder. I den første tid blev det benyttet af 2-3 handlende, men da disse af forskellige grunde ikke længere ønskede at opbevare petroleum, blev bygningen i begyndelsen af januar 1876 udlejet til Københavns største petroleumshandler, grosserer Jørgen Jensen.

I 1879 ville en af provinsens store petroleum- og kulhandlere, grosserer Rudolph Wulff i Aarhus for egen regning opføre et petroleumslager på Tuborg. Det blev dog ikke til noget, da han i stedet købte Heymanns lagerbygning i Rådmandsgade. Heymann trak sig herefter helt ud af petroleumshandel.

Wulff var i forvejen ejer af et par petroleumspakhuse ved Trøjborg Bakke ved Risskov i Aarhus, ligesom han i 1870'erne havde etableret sig ved København, hvor han ved Kastrup havde erhvervet en grund fra Güssefeldt & Ree (gødningsfabrik), og herpå opført to petroleumspakhuse.

Besejlingsforholdene ved Kastrup var imidlertid ikke gode. Pakhusene lå et godt stykke nord for havnen, hvor der kun fandtes en bro. Tøndelasterne måtte fra sejskibene der ankom til Kastrup Red lægtes ind i pramme. Efter købet af Heymanns pakhus gik transporterne til Tuborg Havn. Her erhvervede Wulff senere et pakhus, der i 1883 var opført parallelt med det tidligere opførte og som i nogle år havde været udlejet til Carl Rerup, der især havde interesseret sig for import af russisk petroleum. Denne vare førtes pr. bane fra Baku til Libau og derfra med skib til København. Den russiske petroleum vandt imidlertid aldrig rigtig indpas på det danske marked, da den var mindre egnet til

belysningsbrug. Endelig erhvervede Wulff et petroleumspakhus i Haraldsgade.

Medens Rudolph Wulff således udstrakte sin virksomhed til hovedstaden, udstrakte grosserer Jørgen Jensen sin ditto til provinsen. I 1876 købte han et 7.000 kvadratalen stort areal af Fredericia byråd ved sydsiden af Fynsgade og opførte her et stort petroleumslager, som fyldtes en gang om året med en ladning der ankom direkte fra Amerika i sejskib.

Import og havneanlæg efter 1890

Året 1889 er et markant år i den danske olie- og petroleumshandels historie. Markedet var på den tid domineret af grosserer Jørgen Jensen og grosserer Rudolph Wulff, der begge allerede er nævnt, men også en tredje, nemlig grosserer Johannes Holm, indehaver af Handelshuset Thøger From, København, drev en betydelig petroleumshandel.

I eftersommeren 1887 fremsatte Rudolph Wulff den tanke at udskille petroleumshandlen af de tre forretninger og samle den i et selvstændigt driftsselskab i stedet for at påføre hinanden konkurrence. Resultatet blev stiftelsen af Det Danske Petroleums Aktieselskab, som begyndte sin virksomhed den 2. april 1889. Havde de tre handelshuse tidligere hver for sig haft en dominerende stilling, så er det i alt fald givet, at D.D.P.A. kom til at indtage en nærmest monopolagtig stilling på det danske marked, og for så vidt bevarede denne stilling når talen er alene om petroleum.

Petroleumsindførslen var stadig stigende, nu ikke længere blot til belysningsbrug, men også til motorbrug, især i fiskerflåden. I begyndelsen dog kun til hjælp ved vodhivningen, men snart efter også som fremdrivningsmiddel og i 1890'erne og det første 10-år af det nye århundrede blev adskillige fartøjer forsynede med petroleumsmotorer.

Det meste af den petroleum som indførtes var raffineret, men der indførtes dog også mindre mængder råpetroleum. Det var især et enkelt firma som stod bag denne import, nemlig L.C. Glad & Co., som fik sin petroleum – den såkaldte masut – fra de russiske olieletter. Denne var særlig velegnet til fremstilling af smørelie o.l. og L.C. Glad oparbejdede en ganske betydelig forretning på dette specielle felt. Forholdet var nemlig det, at medens den raffinerede olie (petroleum) var pålagt en indførselstold på 2 skilling (4 $\frac{1}{6}$ øre) pr. pund, var råolien kun belagt med $\frac{3}{4}$ øre. Ved selv at destillere og raffinere olien kunne der opnås en rimelig gevinst.

Tuborg Havn og omgivelser
omkring 1917.

Udsnit af kort i H.C.V.
Møller: Københavns Havns
udvikling i Fortid og Nutid,
København 1917.)

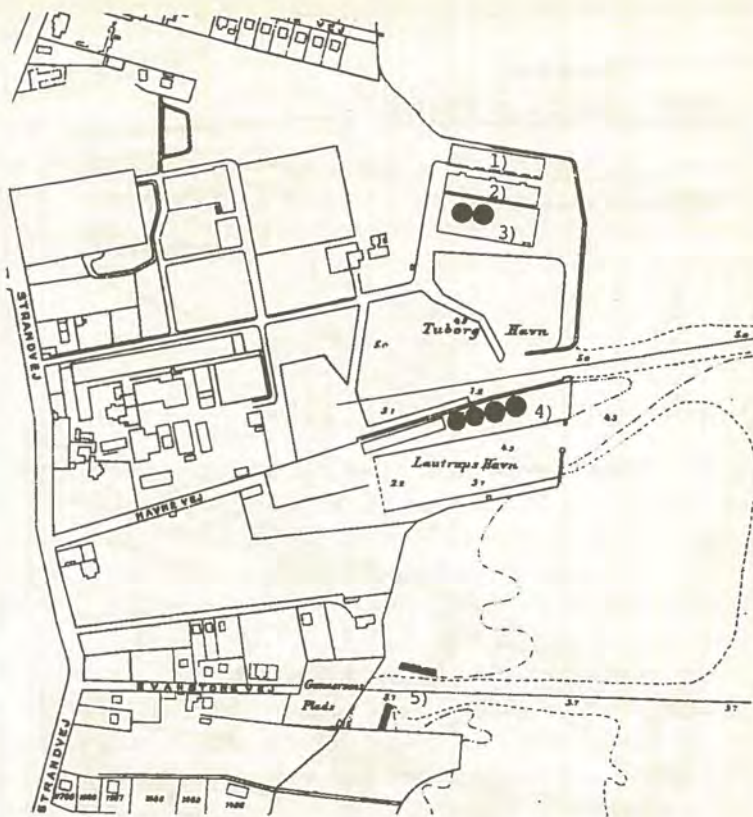
1. Petroleumspakhus 1875.

2. Petroleumspakhus 1883.

3. D.D.P.A.'s tankanlæg
1889.

4. Laurup Havn med
S.A.P.A.'s tank-
anlæg fra 1904.

5. Evanstone Havn tilhørende
Det dansk-tyske
Petroleumskompagni.

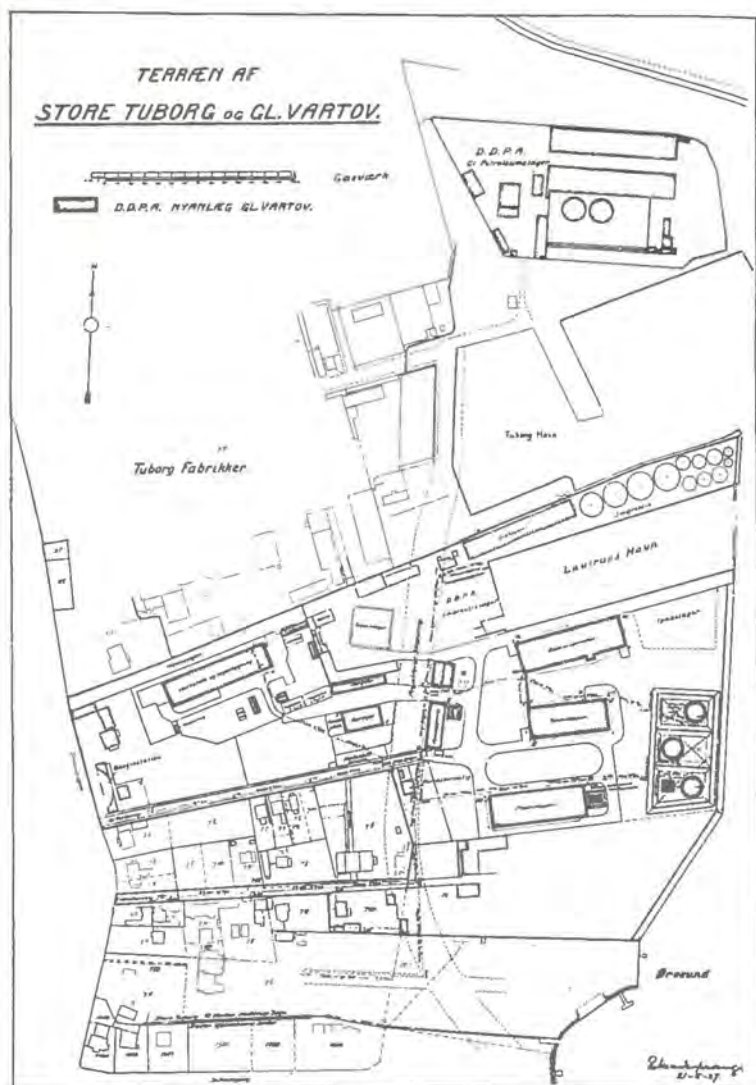


Fra omkring århundredskiftet kom fuel-oilie så småt i brug til oliefyring af dampkedler, dels stationære, dels i skibe, men det blev dieselmotoren som for alvor satte skub i importen af denne vare. Østasiatisk Kompagni var det første selskab som organiserede handlen med dette produkt i 1903.

Bilens fremkomst, og med den benzinmotoren, satte yderligere skub i udviklingen, og fra nærmest at være en apotekervare, blev benzinen efterhånden en næsten ligeså nødvendig bestanddel af hverdagen som petroleum. Man skal dog frem til tiden efter 1. Verdenskrig før importen af benzin og brændselsolier tilsammen oversteg petroleumsiporten i mængde.

D.D.P.A. optog ganske naturligt importen af såvel benzin som brændselsolier ved siden af petroleumsiporten, og var også på disse felter stort set uden konkurrence til efter 1. Verdenskrig, hvor flere af de udenlandske oliekoncerner etablerede danske datterselskaber.

Før 1890 var hovedparten af importen af petroleum gået til København via Tuborg Havn, hvorfra udførslen til Sverige også skete, enten pr. skib eller pr. bane over Helsingør-Helsingborg. Næst i rækken kom Aarhus, men også en række andre provinshavne, bl.a. Fredericia, virkede som importhavne. Da ladninger-



Tuborg Havn og omgivelser 1927 (efter Ingeniøren 1927). Efter at D.D.P.A. havde overtaget S.A.P.A.'s anlæg ved Laurrup Havn og Det dansk-tyske Petroleumskompagni's arealer ved Evanstone Havn, blev der foretaget opfyldninger af sidstnævnte, og et nyt anlæg på 3 tanke blev opført. Iøvrigt blev D.D.P.A.'s gamle anlæg den 23. 11. 1923 udsat for en faretruende brand i bødkeværkstedet, men ved en stor indsats fra bl.a. Gentofte Brandvæsen lykkedes det at undgå en truende katastrofe.

ne kom i tønder stillede det ikke særlige krav, udover tilstrækkelig vanddybde og rimelige losseforhold samt at der fandtes de fornødne opbevaringsfaciliteter til tønderne.

Efter 1890 skiftede billedet således at importen blev koncentreret nogle få steder. De enkelte havneanlæg vil blive nærmere omtalt under afsnittet om selskaberne på det danske marked, hvorfor der i det følgende kun skal gives en oversigt over de vigtigste havneanlæg, hvortil importen indgik:

Tuborg Havn var som allerede omtalt den første egentlige petroleumshavn ved København, og stort set alle laster indgik hertil indtil omkring 1890. Også efter denne tid indgik en del af ind-

førslen her, men fra tiden efter 1. Verdenskrig må havnen opfattes som en ren distributionshavn og som sådan var den i brug til 1952, hvor tilladelsen udløb.

Lautrup Havn umiddelbart syd for Tuborg blev anlagt omkring 1898-99 og blev benyttet som oliehavn fra 1904. Også den var i brug til 1952 da ejeren, Dansk Esso, solgte den til Tuborg.

Evanstone Havn syd for Lautrup Havn var i brug som oliehavn fra omkring 1904 og indtil arealerne blev opfyldt i 1924.

Samtlige tre havne blev benyttet dels til petroleum, dels til smøreolier.

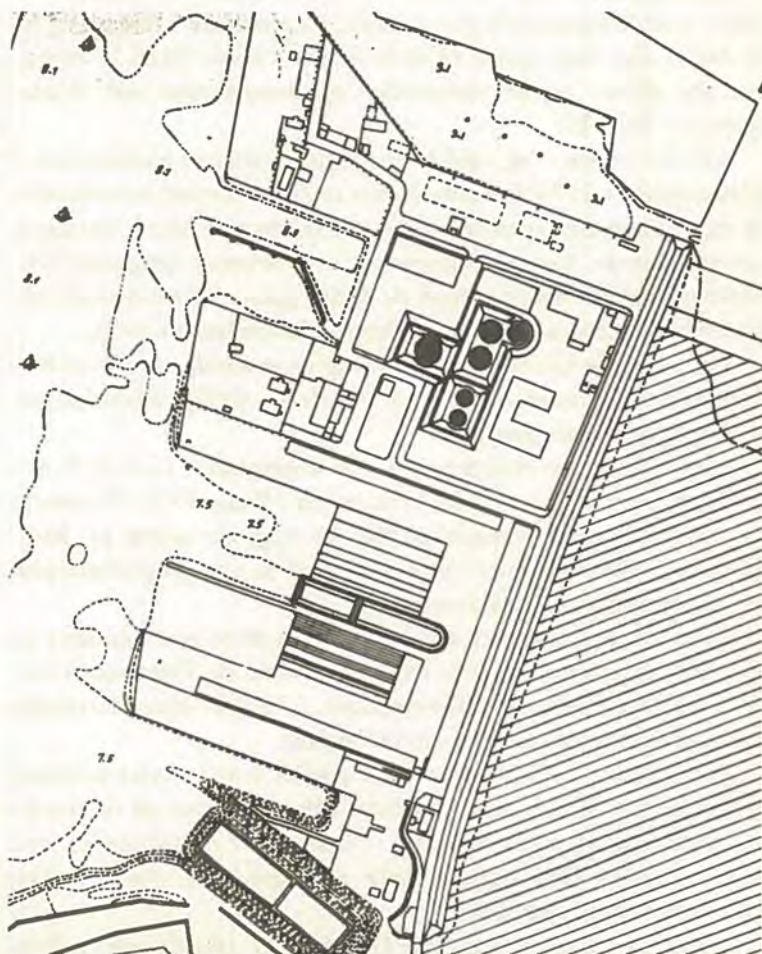
Refshaleøen blev i 1889 udlejet af Københavns Havnevæsen til D.D.P.A., som havde sin største import hertil frem til 1918, dog alene petroleum.

Frihavnens østmole fik i 1903 tankanlæg for diesel- og brændselsolie.

Kastrup Havn fik i 1911 tankanlæg for benzin.

D.D.P.A.'s anlæg på
Refshaleøen omkring
1917.

(Udsnit af kort i H.C.V.
Møller: Københavns Havns
udvikling i fortid og
nutid, Kbh. 1917).



I tiden før 1. Verdenskrig indgik også lejlighedsvis import direkte til en række provinshavne, hvor D.D.P.A. havde etableret tank-anlæg.

Allerede før Verdenskrigens begyndelse havde der været stærk efterspørgsel efter pladser til oplagring af navnlig brændselsolie. Her må det erindres, at der stilles store krav til en oliehavn. Der må være tilstrækkelig vanddybde, gode vejforbindelser, jernbanespor og endelig måtte anlæggene ligge tilpas afsides fra anden bebyggelse afhængig af den opbevarede olies brandfarlighed.

I dette øjemed klassificeres de enkelte olietyper efter deres flammepunkt, dvs. den temperatur hvor dampene antændes.

Klasse I omfatter således væsker med flammepunkt under 21° C og som ikke blandes med vand, f.eks. Benzin.

Klasse II omfatter væsker med flammepunkt fra 21° C til under 50° C, f.eks. petroleum og terpentin.

Klasse III omfatter væsker med flammepunkt fra 50° C til under 140° C, f.eks. smøreolier og brændselsolier.

Samtlige disse typer indførtes med tankskibe. I overensstemmelse med klasseopdelingen anlagdes i København tankanlæg på *Redmolen* som blev opført til dette formål i årene 1915-17 beregnet for diesel- og brændselsolier og *Benzinhavnen* ved Skudehavnen i 1920-21.

Som det sidste – og med tiden vigtigste anlæg i København – påbegyndtes i 1934 *Prøvestenshavnen* med det formål efterhånden at samle de mange spredte anlæg ét sted, hvor de ideelle betingelser var tilstede. Kernen i havnen er som bekendt det gamle Prøvestensfort, der sammen med de andre gamle københavnske søforter blev overdraget til Københavns Havnevæsen i 1933.

Fælles for de tre sidstnævnte anlæg er at arealerne ejes af Københavns Havnevæsen og udlejes til de forskellige olieselskaber som selv ejer tankanlæggene.

I provinsen kom Nyborg med som importhavn, da D.D.P.A. i 1914 erhvervede Avernakke Pynt og her i årene 1915-19 opførte sit centralanlæg til erstatning for det opgivne anlæg på Refshaleøen. Stedet var især valgt på grund af sin geografiske placering omtrent i landets midte.

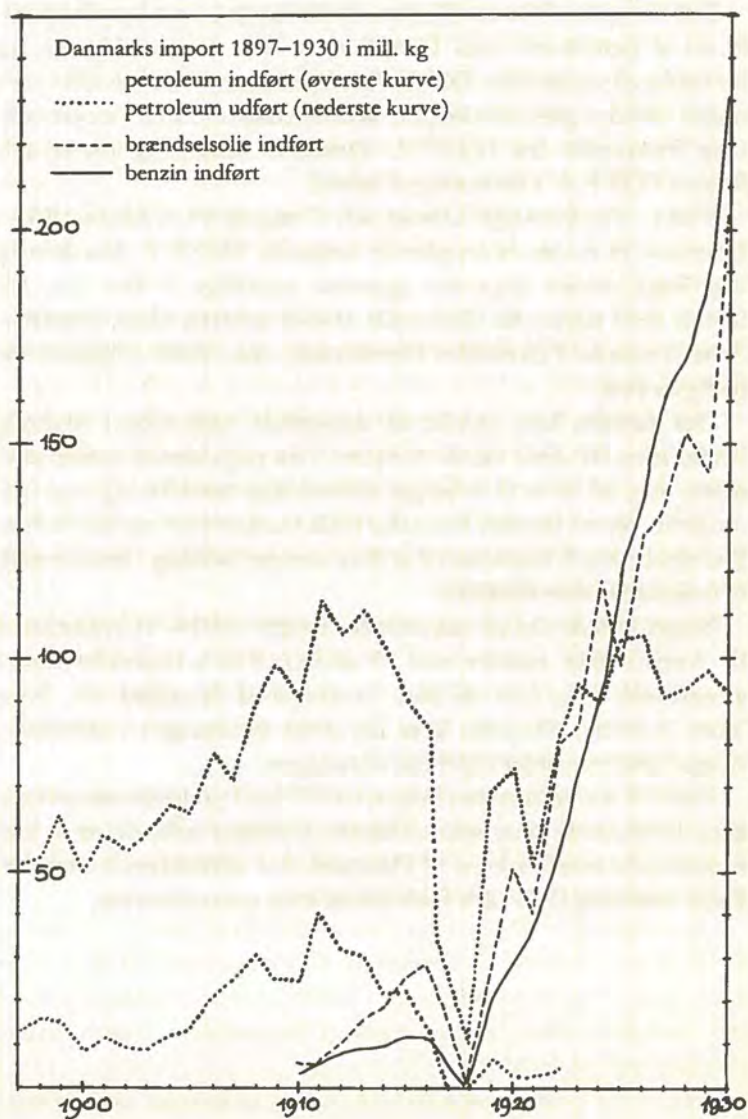
Omtrent samtidig kom Fredericia med, da to nye selskaber på det danske marked: Dansk-Engelsk Benzin & Petroleums Co. A/S og Det Forenede Oliekompagni A/S kort efter hverandre etablerede centralanlæg for direkte import.

Fra omkring 1920 var importen således koncentreret omkring København, Nyborg og Fredericia. Distributionen til de øvrige havnetankanlæg rundt omkring i landet skete hovedsagelig med små tankskibe eller lægtre slæbt af bugserbåde. Andre anlæg blev forsynet pr. jernbane.

Næsten fra starten begyndte D.D.P.A. at arbejde med opbyg-

ningen af et moderne distribuerings-system med det formål efterhånden helt at afskaffe træemballagen i form af tønder. Systemet skulle bygge på tankforsyning helt ud til detaillisten, nemlig fra producent via pipe-line til tankdamper i udskibningshavn, fra tankdamper til dansk havnetank, fra havnetank til jernbanetankvogn, herfra til små underjordiske tankanlæg ved jernbanen, de såkaldte stationstanke, og derfra med hestetrukken gadetankvogn til butikstank hos detaillisten, som herfra kunne aftappe på flasker eller dunke til den endelige forbruger. Allerede midt i 1890'erne var systemet i grove træk gennemført.

I grafisk form udviklede den danske olieimport sig på de vigtigste områder i perioden mellem 1897 og 1930 som følger:



Som før nævnt gik den overvejende del af den direkte import til København, i midten af 1890'erne således ca. 70% af den samlede indførsel, men stigende således at København omkring 1909 tegnede sig for ca. 90% af indførslen. Århus tegnede sig i 1890'erne for omkring 15% i gennemsnit, et enkelt år (1901) dog for hele 29% af den samlede import, men derefter med en faldende tendens.

Den øvrige indførsel fordelte sig på en lang række byer, især Aalborg, Korsør og Kolding, men det må her erindres, at det er uhyre vanskeligt at afgøre, hvornår der er tale om direkte import og hvornår der er tale om import via centralanlæg, idet indførslen i princippet først regnedes for at være sket når produktet nåede sit endelige forbrugssted.

Det fremgår af fremstillingen, at der fandt en ret betydelig udførsel af petroleum sted. Denne skete næsten udelukkende fra København og skyldes D.D.P.A.'s interesser i især svenske og i nogen mindre grad norske petroleumsselskaber, som i noget omfang forsynedes fra D.D.P.A. Desuden skjuler sig under udførslen D.D.P.A.'s forsyning af Island.

Ved 1. Verdenskrigs udbrud den 1. august 1914 fandtes ikke i Danmark et eneste oceangående tankskib. D.D.P.A. havde som den langt største importør igennem adskillige år fået sine tilførsler med tankskibe tilhørende et tysk søsterselskab: Deutsch-Amerikanische Petroleums Gesellschaft, men dette stoppede naturligvis brat.

Der fandtes kun ganske få disponible tankskibe i neutrale lande, men da disse skulle benyttes i de pågældende lande selv, måtte man gå over til at fragte almindelige lastskibe og tage ladningerne hjem i tønder, hvad der både var kostbart og besværligt. Der skulle 4 à 5 lastskibe til at føre samme ladning i tønder som ét tankskib kunne medføre.

Noget lettede det på situationen, da det i 1914/15 lykkedes at få overført ikke mindre end 25 af D.A.P.G.'s tankskibe under amerikansk flag, idet de blev overtaget af Standard Oil, New York (Socony). Herefter kom der atter forsyninger i tankskibe, omend små mængder i forhold til tidligere.

Med USA's indtræden i krigen i 1917 og Tysklands uindskrænkede U-bådskrig standsede tilførslerne næsten helt, og de få ladninger som herefter kom til Danmark var udelukkende i tønder. Først omkring 1921 blev forholdene atter normaliserede.

Olieselskaberne og deres skibe

Det Danske Petroleums Aktieselskab

Som omtalt blev selskabet stiftet den 2. april 1889 ved sammenlutning af de hidtil af grosserer Jørgen Jensen, grosserer Johannes Holm og grosserer Rudolph Wulff hver især drevne petroleumsforretninger.

Selskabet skiftede i 1952 navn til Dansk Esso A/S. Det amerikanske Standard Oil of New Jersey havde tidligt betydelige interesser i selskabet, som fik eneforhandlingen af Standard Oils produkter i Skandinavien. D.D.P.A. var således virksom i oprettelsen af søsterselskaber i Norge og Sverige og også på Island sikrede man sig indflydelsen, bl.a. på grund af den forretning Jørgen Jensen allerede havde opbygget dér.

Selskabet besluttede at bygge et tankanlæg ved Tuborg Havn og skred til opførelsen af 2 tanke i forbindelse med de eksisterende petroleumspakhuse. Imidlertid var besejlingsforholdene på Tuborg Havn ikke særlig gode, og havnen blev – trods tankanlægget – især benyttet til indførsel af tøndelaster. Endnu i 1890'erne kunne man således se op til 4 store norske sejlskibe ligge på Tuborg Red og losse petroleum. Det var nødvendigt at tømme skibene for en del af deres last, og mangen en Skovshoved fisker havde et ekstrajob med at lægte petroleumstønder ind fra disse skibe, således at de lettet for noget af deres last kunne gå til kaj.

D.D.P.A.'s hovedvirksomhed blev dog snart koncentreret omkring Refshaleøen, hvor selskabet i 1889 lejede et større areal af Københavns Havnevæsen og allerede det samme år opførte 2 tanke à 3,4 mill. liter. I 1892 føjedes 2 tanke til og i 1897 og 1903 tilkom yderligere 1 tank hvert af årene.

Der blev endvidere opført en større lagerbygning, en bygning til opsynsmand og kontor samt et bødkerværksted og limeri. De sidste var en nødvendighed, for selv om petroleum ankom i tankskibe og blev pumpet direkte i tankanlægget, skete hovedparten af distributionen i tønder.

I november 1892 blev der efter en brand hos en detailhandler indført forbud med at disse lå med mere end 250 pletter på lager, og da kun på flasker. Dette medførte at D.D.P.A. på Refshaleøen opførte en stor flaskeafbningsanstalt og senere en noget mindre på Tuborg Havn.

I de følgende år blev der i adskillige provinsbyer anlagt tankanlæg. Først i Aarhus, hvor selskabet havde overtaget de Rudolph Wulff tilhørende petroleumspakhuse ved Trøjborg Bakke, og nu lod opføre 3 tanke.

I 1892 erhvervedes et areal på Lilleø ved Korsør, hvor der ligeledes opførtes tankanlæg. I 1894 blev der bygget mindre

anlæg i Randers, Hjørring, Horsens, Vejle, Kolding og Thisted, og i 1898 større anlæg i Nakskov, i 1899 i Aalborg, i 1901 i Svendborg og Esbjerg. I 1902 opførtes en større tank i Kolding og en station i Frederikshavn. Senere fulgte andre byer efter.

Da D.D.P.A. i 1911 begyndte import af brændselsolie og benzin, erhvervedes Ø.K.'s anlæg på Østmolen i Københavns Frihavn og desuden blev anlæggene i Aalborg og Odense udbygget med nye tanke.

Virksomheden på Refshaleøen ophørte i 1918, bl.a. fordi man ikke kunne komme overens med Københavns Havnevæsen. Arealerne blev i stedet overladt til Burmeister & Wain, som var i bekneb for plads til anlæg af nye beddinger.

Hovedvirksomheden blev herefter som før nævnt flyttet til Nyborg, hvor der i 1915-19 blev opført et anlæg på Avernakke Pynt bestående af 3 benzintanke à 4.000 m³ samt 2 petroleumstanke à 8.000 m³ og 2 à 4.000 m³ foruden vandværk, tapperier, administrationsbygning m.v. Hertil kom en anlægsmole for skibe med indtil 9 m dybgående. Anlægget blev senere udbygget og var i 1930'rne Skandinaviens største anlæg af sin art.

I København blev hovedvirksomheden nu koncentreret om Tuborg Havn, hvor selskabet overtog de af Skandinavisk-Amerikansk Petroleum-Aktieselskab ved Lautrup Havn anlagte tankanlæg som herefter blev benyttet til smøreolier. Endvidere blev Det dansk-tyske Petroleumskompagni A/S's arealer ved Evanstone Havn overtaget og efter opfyldning af havnen m.v. blev her i årene 1924-26 opført yderligere tankanlæg til petroleum. I Kastrup Havn blev det af Nordisk Benzin Kompagni A/S i 1911 opførte tankanlæg med 4 tanke overtaget og benyttet til benzin.

Allerede ved stiftelsen af D.D.P.A. blev det besluttet at anskaffe en tankdamper til fart på Amerika af 19 fods dybgående. På den tid var der endnu kun 20 fod vand i Københavns gamle havn og i Århus Havn, som var de to havne, hvortil importen skulle ske.

I september 1889 blev der sluttet kontakt med Burmeister & Wain om nybygningen, der skulle kunne rumme 2.400 tons petroleum (ca. 17.000 tønder) i 12 tanke og desuden ca. 450 tons bunkerkul. Skibet fik navnet *Christine* efter grosserer Jørgen Jensens hustru og blev hjemskrevet i Aarhus, hvor grosserer Rudolph Wulff var bestyrende reder. *Christine* blev afleveret den 24/10 1890 og drog kort efter ud på sin første færd til Amerika og ankom til Aarhus den 2/3 1891 med sin første ladning petroleum fra New York.

Christine kom til at gøre adskillige ture. For året 1894 således følgende:

<i>Afgang:</i>		<i>Ankomst:</i>	
19/1	New York	7/2	København (bestemt for Aarhus)
?	Aarhus	12/3	New York
17/3	New York	7/4	Aarhus 8/4 København
12/4	København	12/4	Helsingør (for årligt eftersyn)
11/5	Helsingør	27/5	New York
31/5	New York	?	Aarhus
?	Aarhus	?	Philadelphia
16/7	Philadelphia	3/8	København
10/8	København	26/8	New York
30/8	New York	16/9	København
?	København	7/10	New York
10/10	New York	?	Aarhus og København
7/11	København	?	New York

Med omkring 6 årlige laster kunne *Christine* således dække omkring 25% af den samlede petroleumsindførsel.

Som nyt var *Christine* et efter tidens forhold fuldt tidssvarende og moderne skib, men efterhånden som de udenlandske selskaber i Tyskland og England byggede større og større tankdampere, blev *Christine* og andre dampere i hendes størrelse hurtigt urentable. Det blev billigere at fragte fremmede dampere, der med samme mandskab kunne fragte næsten det dobbelte. Desuden var vanddybden i Københavns og Aarhus havne efterhånden øget til 24 fod og tillod således anløb af større skibe.

Christine blev derfor solgt til England i juni 1901 og omdøbt til *Tioga*. Hvad den videre skæbne angår blev *Tioga* i 1910 solgt til et norsk domineret hvalfangerselskab og indrettet til hvalkogerier. Det forliste ved Coronation Island under en storm den 4/2 1913 og blev slået til totalt vrage. Således endte Danmarks første tankskib sine dage i de ugæstfri arktiske egne, hvor dele af skroget stadig skal være synlige over vandet.

Der kom til at hengå 20 år før D.D.P.A. – og dermed Danmark – igen fik et oceangående tankskib. Forsyningerne kom i de følgende år som nævnt hovedsagelig med tankskibe tilhørende Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft. Af disse er der især grund til at nævne to:

Standard (bygget 1890, 2.958 BRT) som ved en kollision i Atlanterhavet fik stævnen knust, men som dog ved egen kraft nåede frem til København. Skibet blev bugseret ind til Refshaleøen med sin last på 4.000 tons petroleum. Den 19/7 1910 udbrød der brand i maskinrummet som følge af udflod fra tankene. Københavns Brandvæsen kom på en alvorlig opgave, men ved at overdænge skibet fra 23 strålerør, lykkedes det at slukke branden.

Det andet skib som bør nævnes var *Hesperus* (bygget 1908, 6.303 BRT) som indtil 1. Verdenskrig var det største tankskib



*Petrolea, bygget af
Københavns Flydedok
1904.*

*Eksisterede under dansk
flag helt til 1969, da den
blev solgt til Sverige.*

Foto: Dansk Esso.

som havde anløbet dansk havn. Begge skibe hørte til dem som i begyndelsen af Verdenskrigen kom under amerikansk flag. De skiftede navn til henholdsvis *Montano* og *Bradford*.

De efterfølgende skibe D.D.P.A. anskaffede var således alene bestemt til den indenrigske distribution og først i 1922 fik D.D.P.A. igen et oceangående tankskib, hvis man da kan tillade sig at se bort fra et på sin vis ejendommeligt skib, nemlig barken *Astrid*.

Astrid var bygget i St. Nazaire i 1893 af stål og var »født« som tankskib, idet den under navnet *Alice Isabelle* var bygget til at sejle petroleum fra Amerika til Frankrig. Det var forsynet med 4 tanke i lasten og desuden kunne der på mellemdækket medføres en tøndelast på ca. 800 tønder, eller en ladning på ialt ca. 1.000 tons.

I 1908 blev skibet oplagt som urentabelt og kort efter solgt til Norge, hvor det i nedrigget stand blev benyttet som lægter under navnet *Diesela*. I 1912 blev det købt herfra af grosserer Christian V.A. From Holm (D.D.P.A.) med henblik på distribution af brændselsolie fra lageret på Frihavnens østmole til provinsen. I årene 1912-17 sejlede *Diesela* som lægter på slæb af et af D.D.P.A.'s fordelingstankskibe *Petrolea*. I en periode var det

chartret af firmaet L.C. Glad & Co. til at foretage 5 rejser over Østersøen efter russisk olie.

Henimod slutningen af 1. Verdenskrig, hvor tonnagemanglen blev mere og mere alvorlig, og hvor forsyningen med olie og petroleum næsten var standset, blev det besluttet at genoprigge *Diesela* som barkslib. Det blev herefter ombygget på Helsingør Skibsværft, idet bl.a. tankene blev udbygget så der ikke mere skulle medføres tøndelaster.

Skibet blev omdøbt til *Astrid* og det kom i de følgende år til at gøre en del ture mellem Danmark og Amerika. Den sidste rejse udgik fra New York den 19/7 1921 med ankomst til København sidst i august. Efter udlosning blev *Astrid* oplagt og i 1923 solgt til Norge. *Astrid* blev derved Danmarks første og sidste sejl tankslib i transatlantisk fart.

I 1922 købte D.D.P.A. tankslibet S/S *F.D. Asche* af Standard Oil, New Jersey og omdøbte det til *Scandia*. Det var et efter tidens forhold meget stort skib, som kom til at gøre fyldest i mange år.

Erfaringerne var så gode, at D.D.P.A. besluttede at anskaffe yderligere et skib. Dette skete i samarbejde med Rederiet »Myren«, som i 1927 fik bygget motortankslibet *Christian* hos B. & W. D.D.P.A. tidsbefragtede skibet fra søsætningen og overtog det for egen regning i 1929, hvor det omdøbtes til *Christian Holm*.

Også her var erfaringerne gode og der blev indgået et lignende arrangement med »Myren« om yderligere et motortankslib, nemlig *Danmark*, der blev bygget hos B. & W. i 1931 og overtaget af D.D.P.A. i 1934.

Med disse tre oceangående tankslib var D.D.P.A. i tiden indtil 2. Verdenskrig i stand til at dække sit eget tonnagebehov.

D.D.P.A.'s flåde:

Oceangående:

S/S *Christine*

Burmeister & Wain 1890, længde 272.7 (1892: 275.8)

2.292,5 BRT, dw 2.850 + 600.

Bygget til D.D.P.A. – solgt til Anglo-American Oil Co. Ltd., London i juni 1901.

Bark *Astrid* (ex *Diesela* ex *Astrid Isabelle*)

Bygget i St. Nazaire 1893 – 731 BRT.

Indkøbt marts 1912 fra Norge som lægter og benyttet som sådan indtil 1918. Herefter oprigget og i fart som sejl tankslib.

Solgt til Norge i januar 1923.

S/S Scandia (ex F.D. Asche)

Newport News S.B. Dry Dock Co. 1918, længde 464.2

8.548 BRT, dw 11.500 + 173.

Bygget til Standard Oil, New Jersey og indkøbt herfra i oktober 1922. Solgt april 1950 til Panama.

M/S Christian Holm (ex Christian)

Burmeister & Wain 1927, længde 471.1

9.119 BRT, dw 12.900.

Bygget til »Myren« og tidsbefragtet af D.D.P.A. som overtog i september 1929. Solgt i 1953 til Tyrkiet.

M/S Danmark

Burmeister & Wain 1931, længde 490.8

10.517 BRT, dw. 16.400.

Bygget til »Myren« og tidsbefragtet af D.D.P.A. som overtog i oktober 1934. Torpederet af tysk U-båd U-23 i Inganess Bay 12/1 1940.

Fordelingsfartøjer:

S/S Schrødersee (ex Skruekanonbåd nr. 2)

Orlogsværftet 1859/60, længde 118.2, 96 BRT.

Bygget til den danske marine som kanonbåd, fra 1885 indordnet under opmålingsskibe og udgået af flådens tal 19/5 1894. Solgt ved auktion marts 1895 til D.D.P.A. Solgt 1912 til udlandet.

3 m. skonnert Rudolph

Burmeister & Wain 1898, længde 106.8, 198 BRT, dw. 290.

Bygget til D.D.P.A. til forsyning af provinsanlæggene. Var udstyret med 4 tanke og pumpearrangement drevet af en petroleumsmotor, men havde derudover ikke motorkraft. Solgt i 1906 til Lissabon.

S/S Petrolea

Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft 1904, længde 155.9, 400 BRT, dw 465 + 35.

Bygget til D.D.P.A. til afløsning af »Rudolph«. Solgt 1951 til Carl Marguardt, Egersund.

Skonnert Nordlyset

Bygget i Helsingborg 1897, 93 BRT.

Anskaffet i 1908 og registreret på Island, hvor den blev benyttet til distribution fra hovedlagrene i Reykjavik og Øfjord til de mindre handelspladser. Skibet havde ikke tanke og førte således kun tøndelaster.



*I oliehavnen ved Nyborg
i begyndelsen af
1930'erne:*

*M/T Danmark, S/T
Petrolea, slæbebådene
Mjølner og Volmer
samt en olielægter.*

Foto: Danske Esso.

S/S Timsab

Overtaget fra Østasiatisk Kompagni i juni 1911 men videre-
solgt til L.L. Andreis, Novorrosk i august samme år. Der hen-
vises til omtalen under Ø.K.

S/S Volmer (ex Hans)

Gebr. G. & H. Bodewes Scheepswerven N.V., Martenshoek
1916, længde 87.3, 111 BRT.

Bugserbåd, købt af D.D.P.A. fra A/S Dampskibsselskabet
Kalundborg i 1919 og omdøbt.

Forlist den 30/5 1943 på rejse Danzig-Thisted nær Rixhöft
med lægteren *Hejmdal* på slæb. Alle 6 ombordværende
omkom.

S/S Dagmar (ex Regnar ex Oostzee)

Lekkenkerk 1917, længde 65.3, 45 BRT.

Bugserbåd, købt af D.D.P.A. i juni 1920 fra Nättraby i Sverige
og omdøbt. Solgt i 1928 til Dordrecht.

Tanklægter *Thor* (ex *Rulsø*)

Byggested/år ukendt, 330,85 BRT, dw 640.

Indkøbt af D.D.P.A. juni 1920 sammen med *Dagmar*.

Tanklægter *Odin* (ex *Varnø*)

Byggested/år ukendt, 330,85 BRT, dw 550.

Indkøbt af D.D.P.A. juni 1920 sammen med *Dagmar*. Solgt i 1954 til Bergen.

S/S *Mjølner* (ex *Straat Lombeke*)

Werft Noordster, Groningen 1920, længde 93.2, 124 BRT.

Bugserbåd, indkøbt af D.D.P.A. fra Groningen i 1923 og om-døbt. Solgt til Bergen i 1957.

Tanklægter *Heimdal* (ex *Sapa I*)

Flensburger Schiffsbau 1905, 350,38 BRT, dw 510.

Overtaget af D.D.P.A. fra Skandinavisk-Amerikansk Petro-leums-Aktieselskab i 1923 (men først registreret i 1925). Solgt til Göteborg i 1954.

S/S *Dania*

Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft 1925, længde 206.1

1.099 BRT, dw 1.025 + 125.

Bygget til D.D.P.A. som fordelingstankskib. Solgt til Genua i 1952.

M/S *Diesella* (ex *Odin*)

N. Christoffersen, Assens 1906, længde 56.9, 42 BRT.

Oprindelig bygget som åben dampbåd til Stige ny Badeetablis-sement, Odense og benyttet til passagerfart. Købt af D.D.P.A. 1930 og i 1934 ombygget til motorskib. Blev benyttet som bunkerbåd indtil salg i 1958 til H. Wadskjær, Fur.

M/S *Essodan*

Aalborg Værft 1938, længde 138.1, 349,59 BRT, dw 325.

Bygget til D.D.P.A. som fordelingstankskib.

Udover disse skibe har D.D.P.A. haft en flåde af mindre fartøjer, noget mindre end fiskefartøjer, som blev benyttet som havne-tankbåde.

Selv om det egentlig falder udenfor denne fremstilling, skal det nævnes, at en stor del af det amerikanske moderselskab Standard Oil New Jersey (ESSO)'s flåde i efteråret 1939 fik danske besæt-ninger. Flåden var ejet af et datterselskab, Panama Transport Company og sejlede under panamask flag, for en stor del med tyske besætninger.

Da disse ved krigens udbrud blev arresteret, måtte der i hast sammenskrabes nye besætninger, og vel 4-500 danske kom til at gøre tjeneste her. Ved Danmarks besættelse 9/4 1940 var ikke mindre end 12 Esso-tankere bemannet med danske besætninger.

Som afslutning på omtalen af D.D.P.A. skal sluttelig omtales et tankskib, som havde en vis berøringsflade med D.D.P.A. Det var S/S *Borneo* (ex *Attila*) bygger af R. Craggs & Sons, Middlesbrough i 1889 til Lennard's Petroleum Carrying Co. Ltd.

Den 25/8 1897 var *Attila* på rejse fra Philadelphia til Aarhus med 3.000 tons petroleum til D.D.P.A., da skibet i klart vejr og rolig sø grundstødte i Kattegat tæt sydøst for Nordre Rønner Fyr. Ved grundstødningen blev den agterste tank læk, hvorved dens indhold flød ind i maskinrummet og antændtes. Ilden greb straks så voldsomt om sig, at besætningen på 24 mand øjeblikkelig måtte flygte i bådene ombord i en tilstedekommet fiskekutter, som landsatte den i Frederikshavn. Af bjærgerne blev der slået hul i skibssiden for at lede vand ind i tanken, men dennes brændende indhold strømmede da ud i søen, hvorpå *Attila* snart blev omgivet af et flammehav, der bredte sig ca. 600 fod omkring skibet. Flammerne og den mægtige røjsøjle slog jævnlig op i luften i omtrent 3 gange stormastens højde.

Først efter 19 dages forløb lykkedes det Svitzers Bjærgnings Enterprise og ca. 50 Læsø-bjærgere at blive herre over ilden ved at pumpe agtertanken fuld af vand, og den 19/9, efter at ca. 800 tønder petroleum var blevet udpumpet i en tankpram, at bringe *Attila* flot. Skibet blev derefter bugseret til Frederikshavn for nærmere undersøgelse og derefter til København.

Efter at restladningen var udlosset solgtes *Attila* til Helsingborg, men blev efter reparation i Middlesbrough købt af et dansk selskab A/S Dampskibsselskabet Borneo og samtidig ændrede skibet navn til *Borneo*. Bag selskabet stod firmaet Holm & Wonsild.

Under dansk flag synes *Borneo* kun at have udført en rejse med petroleum, idet det ankom til Philadelphia 11/11 1899 og afgik igen derfra 26/1 1900 med Christiania som mål. I juli 1900 blev *Borneo* solgt til Hamburg.

A/S Det Østasiatiske Kompagni

Ø.K. der blev stiftet 1897 på basis af firmaet Andersen & Co. fik allerede i 1902 efter store betænkeligheder fra myndighedernes side, tilladelse til at anlægge et tankanlæg for diesel- og brændselsolie på nordenden af Frihavnens østmole. Her opførtes 3 tanke til ialt 16.000 tons olie.

I 1903 begyndte Ø.K. sin olieforretning i samarbejde med Messrs. M. Samuel & Co., London (Shell Transport & Trading Co.), idet det oprindeligt var hensigten at forsyne dampere der anløb København med flydende brændsel. De stærkt stigende

priser på olie i de nærmest følgende år bevirkede at olien blev for dyr til dette formål, men da omtrent samtidig dieselmotoren begyndte at vinde indpas, gik afsætningen istedet den vej, især til elektricitetsværkernes stationære motorer.

I 1907 overtog Ø.K. olieforretningen for egen regning med tilhørende tanke, 4 jernbanetankvogne, 2 hestetankvogne og en olielægger.

Kapaciteten var imidlertid for stor, og i 1910 blev den nordligste af tankene udlejet til firmaet L.C. Glad & Co. som samme år fik sin første ladning i tankskib hertil med S/S *Joannis Coutzis*.

Olien, d.v.s. affaldsproduktet fra petroleumsfremstillingen blev i begyndelsen hentet hjem fra Texas, men blev senere importeret fra Galicien i jernbanetankvogne og fra Borneo i bundtankene på Ø.K.'s egne skibe. Ø.K.'s egen import androg fra 1903 til 1909 ialt ca. 40.000 tons.

I 1911 opgav Ø.K. forretningen og tankanlægget med alt tilbehør blev overtaget af D.D.P.A., som i øvrigt fortsatte lejemålet med L.C. Glad & Co. frem til 1915.

Efter 1. Verdenskrig gik Ø.K. igen ind i olieimporten, primært dog for at forsyne egne skibe med brændstof, idet hele kompagniets flåde nu bestod af motorskibe. Ø.K. opførte således på Redmolen i Københavns havn et tankanlæg side om side med anlæg tilhørende andre selskaber.

Ø.K.'s tankeskibe:

Tanklægger uden navn

Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft 1903, 93 BRT, dw 150.
Givet i bytte til Messrs. M. Samuel & Co. ved Ø.K.'s overtagelse i 1907.

S/S Timsah

Löbnitz & Co., Renfrew 1884, længde 134.0, 327 BRT, dw 310 + 40.

Bygget som tankdamper til Messrs. M. Samuel & Co. og overtaget af Ø.K. i oktober 1907. Solgt i juni 1911 til Christian V.A. From Holm (D.D.P.A.).

M/S Mexico

Nakskov Skibsværft 1920, længde 301,1, 3.013 BRT, dw 4.500.

Bygget til Ø.K. som værftets første stålskib og Danmarks første motortankskib. Solgt 1935 til Hans Hannevig, Horten.

Skandinavisk-Amerikansk Petroleums-Aktieselskab

Selskabet blev stiftet i 1904 og købte samme år Lautrup Havn umiddelbart syd for Tuborg Havn. Havnen var opkaldt efter skibsbygger C.N. Lautrup, der i årene 1898/99 havde flyttet sit bådeværft hertil.

S.A.P.A., bag hvilket stod det amerikanske selskab Pure Oil – et af selskaberne i Standard-gruppen – opførte her 4 tanke, og anskaffede tanklæggeren *Sapa I*. Selskabet synes næsten udelukkende at have beskæftiget sig med smøreolier.

D.D.P.A. havde ret tidligt interesser i selskabet og overtog det endeligt pr. 1/1 1923 med tilhørende tankanlæg og lægter, der som foran omtalt blev omdøbt til *Heimdal*.

Det dansk-tyske Petroleumskompagni A/S

Selskabet blev stiftet i 1904. Bag det stod Deutsche Bank, men i sidste instans har det formentlig været knyttet til Standard-gruppen.

Selskabet anlagde den såkaldte Evanstone Havn syd for Lautrup Havn. Den var opkaldt efter villaen Evanstone. Der fandtes ikke tankanlæg. Selskabet ejede desuden ejendomme i Randers, Nykøbing F. og Holstebro samt tankanlæg og lagerbygninger på lejet grund i Aarhus, Aalborg, Odense, Svendborg, Horsens, Kolding, Vejle, Esbjerg, Nyborg, Korsør og Holbæk, hvorimod selskabet ikke synes at have ejet skibe, i det mindste ikke registreret i Danmark.

Også her havde D.D.P.A. ret tidligt interesser i selskabet, som blev overtaget formentlig i 1923.

Nordisk Benzin Compagni A/S

Selskabet blev stiftet i 1904 som en fortsættelse af de tidligere af Vilh. Hansen & Co. og apotekerne Alfred & Otto Benzon drevne benzinforretninger. Hovedlageret lå i Vanløse, hvortil i 1911 kom et benzintankanlæg på 4 tanke i Kastrup Havn. Også i dette selskab havde D.D.P.A. interesser og overtog det formentlig også i 1923.

Dansk-Engelsk Benzin & Petroleum Co. A/S

Selskabet blev stiftet i 1913 og ændrede fra 1939 navn til A/S Dansk Shell. Bag det stod Royal Dutch Shell der var blevet stiftet i 1906 ved en sammenslutning af det engelske Shell Transport & Trading Co. (Sir Marcus Samuel) og det hollandske Royal Dutch Petroleum.

Sit første tankanlæg fik selskabet på Redmolen i København. Dette blev forsynet fra tankskibe af en sådan størrelse at de ikke kunne gå ind i havnen, men måtte ankre i Sundet, hvorefter olien måtte føres til tankene i lægtere.

I 1918-20 etableres et tankanlæg på 4 tanke til ialt 7.300 m³ ved Kastelsodden i Fredericia. Anlægget blev udvidet i 1926-27. Den første tankdamper ankom hertil den 18/1 1921 med solarolie fra Port Arthur.

Genudførsel fra anlæggene skete hovedsagelig i jernbanevogne, men også jævnlig i fade i småskibe til forskellige pladser rundt om i landet.

Selskabet har selv haft enkelte mindre fartøjer til fordeling og til forsyning af skibe med bunkerolie, nemlig:

M/S Shell I (ex Shell 8)

N.V. Maschinfabrik en Scheepswerft »De Waal«, Nijmegen
1921

længde 97.2, 131 BRT, dw 125.

M/S Helga (ex Jacoba)

J.J. Pattje & Zon, Waterhuizen 1916
længde 91.3, 124 BRT, dw 145.

Det forenede Oliekompagni A/S

Selskabet blev stiftet den 21/5 1920 som datterselskab af Anglo-Persian Oil Company Ltd., London med hjemsted i København. I 1950 skiftede selskabet navn til BP Olie-Kompagniet A/S.

Selskabet begyndte straks anlægget af en olieimporthavn i Fredericia ved Strandvejen, hvor tankene blev placeret bag den del af fæstningsværkerne som bærer navnet Oldenborgs Forværk. I Møllebugten blev bygget en lang anlægsbro, hvor skibene kunne lægge til og via rørledninger pumpe over i tankene. Takket være den meget store vanddybde – 24 fod – kunne selv de største tankskibe lægge til her. Deri ligger også forklaringen på at såvel Dansk-Engelsk som D.F.O.K. valgte Fredericia som importhavn.

Det første tankskib, S/S *British Tommy* anløb havnen den 9/6 1922. D.F.O.K. ejede ikke selv på noget tidspunkt oceangående tankskibe, idet al import hovedsagelig skete med skibe tilhørende British Tankers Ltd., London.

D.F.O.K. oprettede filialer og mindre tankanlæg rundt om i landet, bl.a. et anlæg på Redmolen i København. Til distribution fra hovedlageret i Fredericia samt til bunkring, oprettedes i 1922 et selvstændigt datterselskab: Tankskibsrederiet A/S (fra 1966: BP-Tankskibsrederiet A/S), som i den her omhandlede periode har haft følgende fartøjer:

M/S Bodil

Danziger Werft 1923, længde 114.2, 209 BRT, dw 240.

Bygget til D.F.O.K., solgt til H.I. Hansen, Odense i 1951.

M/S Laura

Danziger Werft 1923, længde 81.6, 99 BRT, dw 95.

Bygget til D.F.O.K., forlist i Kattegat i begyndelsen af december 1931 på rejse København-Aalborg med benzin. Samtlige 7 ombordværende omkom.

Tanklægger D.F.O.K. I

Nakskov Skibsværft 1937, 329 BRT, dw 525.

Bygget til D.F.O.K., overtaget af russerne på Bornholm i 1945 og derefter sporløst forsvundet.

M/S Vera (ex Bolinder 3)

J. & C.G. Bolinders Mekaniska Verkstads A/B, Stockholm 1910

længde 60.2, 47 BRT, dw 46.

Indkøbt fra Nykøbing F. i april 1937 og omdøbt.

Hertil kom 3 små motortanklæggere: *Ebba*, *Gerda* og *Ella* samt 3 både uden tanke.

Alfred Olsen Transport Co. A/S

Selskabet blev stiftet i 1924 og ændrede i 1946 navn til Danish American Gulf Oil Company og i 1960 til Gulf Oil A/S. Bag det stod Gulf Oil Corporation.

Det var især bunkerolie selskabet distribuerede. Hovedtankanlægget var på Redmolen i København, men efterhånden opførtes tankanlæg i flere provinsbyer.

Til distribution og bunkring har selskabet haft følgende fartøjer:

M/S Falster (ex Nutta ex Innesfree)

P. McGregor & Son, Kirkintollock 1912, længde 84.6, 129 BRT, dw 163.

Oprindelig bygget som fragtskib til Coasting Motor Co. Ltd. i Glasgow. Chartret af Royal Navy i 1915 og ombygget til vandtankbåd. Senere anvendt i Norge og Danmark som olie-tanklægger. Købt af Alfred Olsen & Co. i august 1933, 1948 navneændring til *Dangulf Lube*, solgt i 1959 til Hans Petersen, Aarøsund.

M/S Veritas XXVII (ex Fremad I)

Stockholm 1893, 41 BRT.

M/S Veritas III

Assens 1904, 33 BRT.

M/S *Tora*

G. Lanzig, Delfzijl 1909, længde 97.5, 144 BRT, dw 123.

Tanklægtter *Veritas V*

København 1932, 327 BRT, dw 525.

Tanklægtter *Veritas XVIII*

København ?, 26 BRT.

A.P. Møllers tankskibsflåde

A.P. Møller blev det første – og indtil efter 2. Verdenskrig eneste – danske rederi udenfor olieselskaberne som gik ind i tankfart, hvis man ser bort fra Rederiet »Myren«s specielle arrangement med D.D.P.A.

I perioden 1928-1939 anskaffede A.P. Møller ikke mindre end 10 tankskibe, hvoraf de fleste oprindelig hver især dannede selvstændige partrederier à meta mellem »Dampskibsselskabet Svendborg« og »Dampskibsselskabet af 1912« med A.P. Møller som korresponderende reder. Fra foråret 1938 tilhørte samtlige skibe et interesentskab mellem de to rederier. I løbet af ganske få år betød A.P. Møllers indsats en næsten firedobling af den samlede danske tonnage i store tankskibe.

Forklaringen i A.P. Møllers engagement må nok søges i to omstændigheder, uden at der i det følgende ligger en prioritering. Den ene var, at tankskibsbyggeriet til egen flåde kunne benyttes som »beskæftigelsesregulator« på det A.P. Møller ejede Odense Staalskibsværft (anlagt 1917-19) som byggede de fleste af skibene.

Den anden forklaring ligger i den generelle udvikling i tankskibsmarkedet efter 1. Verdenskrig, hvor tankraterne, i alt fald i perioder kunne gøre det særdeles attraktivt for private redere at gå ind i denne fart.

Før Verdenskrigen var det ganske usædvanligt at drive tankfart uden forbindelse med oliehandel. Prisen på transport afhænger af en lang række faktorer som f.eks.: produktionens størrelse, efterspørgsel, transportafstand, disponibel tonnage, byggepriser, valutakurser m.v.

Tankskibe er imidlertid kostbare specialskibe, som ikke uden videre kan omstilles til anden fragt, og private redere udviste derfor meget naturligt en vis tilbageholdenhed. Indtil omkring 1910 lå den normale tankrate på ca. 10 sh. pr. ton fragtet fra Golfen til Kontinentet, og på samme tid udgjorde verdensproduktionen af olie ca. 45.000 mill. tons, hovedsagelig i U.S.A. og Texas.

Tankskibstonnagen fulgte ikke med produktionen og efterspørgslen og drev fragtraterne i vejret, således at prisen i oktober 1912 var oppe på 70 sh. pr. ton.

Efter 1. Verdenskrig var tonnagemanglen endnu mere følelig samtidig med at verdensproduktionen var steget til i 1920 ca. 97.000 mill. tons. I eftersommeren 1920 toppede fragtraten omkring ca. 300 sh. pr. ton. Den højeste fragt der nogensinde er betalt var på 315 sh. pr. ton. Det var den norske reder Thorvald Bergs *Meline* (bygget hos James Laing & Sons i Sunderland i 1918, 10.300 BRT) som førte en ladning benzin fra Golfen til Danmark. Alene denne fragt kunne mere end betale hele skibets byggesum!

I perioden 1922-30 var der stadig, trods mange nykontraheringer, mangel på tanktonnage. Oliebehovet og produktionen steg gennemsnitlig med ca. 10% om året (1930: ca. 196.500 mill. tons) medens tanktonnagen gennemsnitlig kun øgedes med ca. 6% om året. Dertil kom at transporten blev spredt over længere og længere distancer, hvilket betød en yderligere forøgelse i tonnagebehovet. England og Vesteuropa fik således i stigende omfang olie fra Persien.

Tankraterne lå i det første 10-år efter Verdenskrigen gennemsnitlig væsentligt over hvad der i øvrigt betaltes på det almindelige fragtmarked, og fortjenesten var da også i denne periode langt større end på almindelig skibsfart.

Det vil her føre for vidt at komme ind på det ret komplicerede sammenspil mellem de mange betydende faktorer. Blot skal det nævnes, at Norge netop i denne periode og op igennem 1930'rne opbyggede verdens største frie tankskibsflåde.

Såvel de norske skibe som A.P. Møllers skibe sejlede enten i time charter, dvs. befragtet af olieselskaberne for et bestemt åremål til en aftalt pris, eller i tur charter, dvs. en rejse ad gangen til opnåelig pris.

A.P. Møllers skibe indtil udgangen af 1930'rne omfattede:

M/S Bente Mærsk (ex Anna Mærsk)

Odense Stålskibsværft 1928, længde 390.6, 5.722 BRT, dw 8.150.

M/S Caroline Mærsk

Odense Stålskibsværft 1928, længde 456.8, 7.691 BRT, dw 11.775.

Blev som *Ben Brush* under Panama-flag torpederet 12/4 1942 100 sømil NØ for Natal på ruten Aruba-Buenos Aires med olie.

M/S Jane Mærsk

Odense Stålskibsværft 1928, længde 456.8, 7.691 BRT, dw 11.800.

Blev som *Ambo* under hollandsk flag sænket af egen besætning 2/3 1942 i Soerabayes havn ved japanernes besættelse af Java.

M/S Marie Mærsk

Burmeister & Wain 1928, længde 466.3, 8.271 BRT, dw 12.250.

Bombet og brændt i Piræus 11/4 1941.

M/S Emma Mærsk

Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft 1928, længde 466.3, 8.278 BRT, dw 12.250.

M/S Aase Mærsk

Odense Stålskibsværft 1930, længde 407.1, 6.184 BRT, dw 8.950.

M/S Bente Mærsk

Odense Stålskibsværft 1932, længde 407.1, 6.184 BRT, dw 8.950.

Kom aldrig til at sejle under dansk flag, idet den inden færdiggørelse blev solgt til Sovtorgflot, Tuapse og omdøbt *Batumsky Soviet*.

M/S Anglo Mærsk (ex Anglo Swede)

Armstrong, Withworth & Co. Ltd., Newcastle on Tyne 1930 længde 461.1, 7.705 BRT, dw 12.170.

Bygget til A/B Tanker, Stockholm, og herfra købt i 1933. Blev torpederet den 27/10 1942 nær de Canariske Øer på ruten Freetown-England i ballast.

M/S Katrine Mærsk (ex Varg)

Odense Stålskibsværft 1928, længde 390.6, 5.530 BRT, dw 8.600.

Bygget til D/S Atlantica, Oslo, og herfra købt i 1936. Solgt august 1942 til Cia Arrendataria del Monopolie de Petroleas S.A., Gijon.

M/S Henning Mærsk

Odense Stålskibsværft 1936, længde 482.9, 9.386 BRT, dw 14.650.

Solgt til Frankrig april 1939.



Motortankskeibet Emma Mærsk var et af de få, der blev bygget på Søndre Værft i København. A.P. Møllers fem tankskibe fra 1928 indledte en ny æra i dansk søfarts historie.

M/S Eleonora Mærsk

Deutsche Werft, Hamborg 1936, længde 504.3, 10.694 BRT, dw 15.900.

Sat i brand under luftangreb i Suda Bugten ved Kreta 16/5 1941 som oliedepotskib under engelsk flag.

M/S Inge Mærsk

Odense Stålskibsværft 1939, længde 482.9, 9.397 BRT, dw 14.500.

Afslutning

Det har været hensigten med nærværende artikel alene på grundlag af trykte og tilgængelige kilder at give et lille overblik over den danske tankfart, et lidt overset, men meget betydningsfuldt kapitel i nyere dansk søfartshistorie.

Artiklen, som således langt fra gør krav på at være udtømmende, skulle egentlig have sluttet omkring 1930, især fordi der med A.P. Møllers indtræden i tankskibsfarten omkring denne tid, sker en betydningsfuld ændring. Før havde tankskibsfarten alene

sigtet på Danmarks egen forsyning, men fra den tid har danske tankskibe beskæftiget sig med transporter overalt i verden hvor lejlighed bød sig.

Efter 2. Verdenskrig har adskillige danske rederier efterfulgt A.P. Møllers eksempel.

Så lad historien slutte her med en stille tanke til Jeppe Aakjærs lille landbofamilie som for kun 100 år siden tændte petroleumslampen, sikkert uden større forestillinger om hele det mægtige forsyningsapparat som havde sikret, at de kostbare dråber var nået fra Amerika til det lille hjem på den jyske hede.

Litteraturfortegnelse

C. *Arboe*: Lidt om petroleumstragten (i Tidsskrift for Søværnen, 1867)

Jochen *Brennecke*: Tanker. Vom Petroleumsklipper zum Supertanker, Herford 1975.

J.L. *Buch-Larsen*: Dansk tankskibsfart (i Søens Verden 8/1961-62)

Danmarks Handelsflåde 1939

Danmarks skibsfart i tekst og billeder 1950

Danmarks skibsliste, div. årgange

Det danske Petroleum Aktieselskab 1889-1939, København 1939

A.M. *Duvantier*: L.C. Glad & Co. 1880-30. december-1930, København 1930

Greens danske fonds og aktier, div. årgange

P.A. *Gruelund*: Den første danskbyggede tankdamper forliste i Antarktis (i Vikingen september 1965 – om *Christine*)

Knut *Utstein Kloster*: Perler på en snor. Eventyret om norsk tankfart, Oslo 1953

G. *Lorentz*: Københavns havns udvikling med særligt henblik på femogtyveåret 1908-1933, København 1934

Kaj *Lund*: Tankskibets barndom (i Søens Verden 8/1961-62)

Kaj *Lund*: Fra tankskibenes barndom (i Mærsk Post 1965/3)

E. *Mackeprang*: Det danske Petroleum Aktieselskabs nye anlæg i Hellerup (i Ingeniøren 1927)

J. *Malling*: Danske sejlskibe i petroleumsfart (i Søens Verden 8/1961-62)

Hanna *Falch Oppen*: Den norske tankfart i lys af oljehandlens geografi, Oslo 1937 (Norsk Sjøfartsmuseums skrifter nr. 26)

Jul. *Schovelin*: Det danske Petroleum Aktieselskab 1889-1. april 1914, København 1914

Statistiske Efterretninger 1915

Statistisk Tabelværk: tabeller over vareindførsel- og udførsel div. årgange

Charles Sveistrup: Hovedpunkter af Det Østasiatiske Kompagnis historie 1897-1909, København 1910

Birgit Nüchel Thomsen: Industrielle foretagere på Tuborg 1873-1885. Kilder og studier, København 1980

Ludvig Thomsen: Kolding sejlskibe, Kolding 1933

Joh. N. Tønnesen: Bergens deltagelse i den moderne hvalfangst (i Sjøfartshistorisk Årbok 1973, Bergens Sjøfartsmuseum om *Tioga ex Christine*)

Endvidere er benyttet oplysninger fra F. Friederichsens register over danske damp- og motorskibe samt K. Fredfeldts samlinger på Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg, ligesom der er benyttet oplysninger fra Holger Munchaus Petersen, der har været til megen hjælp ved udarbejdelsen af nærværende artikel.



*Den gamle grønlandsbrig Constance som kokkeskole ved Holmens Bro. Foto: Stender.
Det kongelige Bibliotek.*

Et forsøg på samling . . .

Fællesrepræsentationen for dansk skibsfart

Sidste halvdel af forrige århundrede var forenings- og organisationsdannelsernes årtier. Den nye næringslov fra 1857 ændrede de økonomiske og sociale forhold for erhvervslivet, der følte sig presset og truet af den liberale erhvervslovgivning. I de følgende år blev der følgelig skabt et nyt net af interesseorganisationer omkring landbrug, handel, håndværk og industri samt skibsfart, og det komplicerede netværk af organisationer vi kender i dag blev til.

Håndværket var vel nok pionererne i denne opbygning. Først med dannelsen af de mange håndværkerforeninger fra 1840'erne, der i 1879 fik sin store overbygning i Fællesrepræsentationen for dansk industri og håndværk, der af samtiden blev betragtet som en forbilledlig organisation, sammensat som den var af en meget ujævn medlemskreds, bestående af håndværkerforeninger, мастерforeninger, brancheforeninger, selskabelige foreninger samt enkeltmedlemmer. Der kunne nok herske uenighed om enkeltspørgsmål, men om de principielle hovedspørgsmål stod medlemskredsen sammen.

Det er derfor naturligt, at netop Fællesrepræsentationen kom til at danne forbillede for også andre erhvervsområder. Lokale- og regionale handelsforeninger sluttede sig da også i 1883 sammen til Den danske handelstands Fællesrepræsentation, der i 1890 fik følgeskab af Fællesrepræsentationen for de københavnske handelsforeninger, der især skulle varetage detailhandelens interesser¹.

Sidst i 1890'erne blev tilsvarende ideer drøftet i søfartskredse, og resultatet blev i 1897 oprettelsen af Fællesrepræsentationen for dansk skibsfart.

Den nye organisation skulle varetage skibsfartens og sømandsstandens offentlige anliggender og sikre skibsfartens organisationer en vejledende indflydelse på behandlingen af de dem vedrørende spørgsmål, som det hed i formålsparagraffen². Repræsentationen bestod fra starten af de 7 nedenstående foreninger og organisationer.

Dansk Dampskibsrederiforening

Dansk Sejlskibsrederiforening

Den almindelige danske skibsførerforening af 1874

Foreningen til Søfartens Fremme

1. Henrik Fode m.fl.: Håndværkets kulturhistorie 4 (1983).

Vagn Dybdahl: Partier og erhverv I-II (1969). Heri en fylldig behandling af byerhvervenes erhvervsøkonomiske organisering.

2. Hovedkilden til nærværende undersøgelse er arkivet fra Fællesrepræsentation for dansk skibsfart, der findes i Erhvervsarkivet. Arkivet, ca. 15 bd. og 23 pakker, består af forhandlingsprotokoller, regnskaber samt korrespondance og årsberetninger. Herefter forkortes henvisninger til arkivet med FR. Fællesrepræsentationens historie har ikke tidligere været genstand for selvstændig behandling, men altid kun fået en stedmoderlig omtale. Således hos Mægård og Vestberg: Dansk Dampskibsrederiforening (1934) 28 ff. og hos H.C. Røder: Dansk skibsfarts renæssance II (1962) 106-08.

Maskinmesterforeningen
Skipperforeningen i København og
Sømandsforeningen

Forhandlingerne havde været vanskelige, og resultatet blev da også en meget jævn organisation, bestående af søfartens snævrere interesse- og brancheorganisationer samt de ældre foreninger med et uddannelsesmæssigt eller socialfilantropisk sigte.

Fællesrepræsentationen dannes

Søfartens organisationer blev stiftet ret sent, da sådanne i ældre tid ikke var særlig nødvendige, bl.a. fordi redernes og grossererens interesser tilbage til 1742 blev varetaget af Grosserer-Societetet i København. Hertil kom, at søfartserhvervet var internationalt orienteret, og derfor principielt så få reguleringer som muligt, og desuden var det af konkurrencemæssige årsager svært at skabe det nødvendige grundlag.

Nok var der skipperlaug med rødder tilbage i 1700-tallet i mange købstæder, men de tog sig almindeligvis kun af de meget brede sociale og uddannelsesmæssige spørgsmål. I 1844 dannedes Foreningen til Søfartens Fremme i København, der skulle »befordre god nautisk praktik, nyttig nautisk kundskab, unge søfarendes dannelse, og overhovedet alt, hvad der findes tjenligt til søfartens bedste«. Skipperforeningen og Sømandsforeningen fra 1856 havde begge socialfilantropiske formål: Støtte til ældre søfolk og sømandsenker³.

Fra midten af forrige århundrede havde søfarten sådan set nok af helt specielle spørgsmål, der trængte sig på: Voksende konkurrence fra udlandet, told på indførte dampskibe, problemerne med skibs- og havneafgifter foruden hele spørgsmålet omkring konsulatsafgifterne i fremmede havne. Skibsfarten ønskede ikke mindst omkring dette sidste forhold en vis udtaleret, for vel skulle de betale til opretholdelse af et konsulatsvæsen, men mange konsuler var ikke til nogen gavn for søfarten, blev det hævdet.

Andre væsentlige spørgsmål var naturligvis hele forholdet til besætningerne om bord: Forplejning, løn, indkvartering og meget mere. Det var spørgsmål, der var store nok til at binde dampskibsrederne sammen.

I 1884 blev Dansk Dampskibsrederiforening stiftet af en snæver kreds af københavnske redere. Kaptajn Theo Koch blev formand og skibsreder, grosserer Adolf Carl næstformand. Formålet var at varetage de danske skibsreders interesser og arbejde på dampskibsfartens udvikling, som det hed⁴.

For alle den nye tids organisationer var formålet det samme:

3. Hof- og Statskalender div. år samt Foreningen til Søfartens Fremme 1844-1894 og samme 1844-1944 (1944).

4. Eilert Mægård og Jens Vestberg, Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934. (1934).

At sikre sig en vis indflydelse på lovgivningsarbejdet, så de enkelte fag og branchers specielle forhold blev tilgodeset så stærkt som muligt.

Dansk skibsfart var naturligvis ikke blot Dampskibsrederiforeningens medlemmer. Endnu udgjorde sejlskibene den største andel. De var ofte stærkt lokalt orienteret og økonomisk bygget op om det gamle partsrederi. Først ret sent lykkedes det at skabe en landsdækkende organisation. I 1895 blev resultatet Dansk Sejlskibsrederiforening.

Sidst i 1890'erne, da der blev forhandlet om dannelsen af Fællesrepræsentationen for dansk skibsfart, dominerede sejlskibene endnu dansk skibsfart, sådan som det ses af nedenstående tabel. Dampskibsrederne kunne derfor nok have en vis interesse i et samarbejde.

Danmarks handelsflåde 1894-1924 fordelt på sejl- og dampskibe i %

	Antal		Reg. tons	
	sejl	damp	sejl	damp
1894	88,9	11,1	56,8	43,2
1909	63,7	36,9	20,5	79,5
1924	60,3	39,7	12,0	88,0

Kilde: Statistisk Årbog 1896, p. 85 og samme 1909, p. 88 og 1926, p. 83.

Dansk skibsfart var som det ses ikke blot rederiforeningens medlemmer og skibe, for målt så vel i antal som i registertons udgjorde sejlskibene fortsat rygraden i dansk sønæring, men voldsomme ændringer var på vej. I 1909, da Fællesrepræsentationen netop gennemlevede en alvorlig krise, var damp- og motorskibene allerede blevet den afgørende faktor i dansk skibsfart, og udviklingen fortsatte til ugunst for sejlskibene, sådan som tallene fra 1924 tydeligt viser. Dansk skibsfart var ved at være ensbetydende med rederiforeningens medlemskreds.

Bag tallene skjuler sig den omlægning skibsfarten undergik i disse år. Skibsfartserhvervet blev delt i to: De store og større og så de talrige små sejlskibe, men endnu i årene omkring århundredskiftet var der mange fællesinteresser: Søfartens forhold til det omgivende samfund. Og netop dette kunne i 1897 skabe grundlag for Fællesrepræsentationen for dansk skibsfart.

Fællesrepræsentationen for dansk skibsfart. Formænd 1897-1927

År	Navn	Indvalgt af
1897-1900	Kommandør N.J. Jespersen	Foreningen til Søfartens fremme
1900-1907	Skibsreder D. Torm	Dansk Dampskibs-rederiforening
1907-1908	Skibsreder Adolf Carl	Dansk Dampskibs-rederiforening
1908-1923	Direktør Carl Will	De fire Søforsik-ringsselskaber
1923-1924	Skibsreder A.P. Møller	Dansk Dampskibs-rederiforening
1924-1927	Konsul C.P. Lund	Dansk Sejlskibs-rederiforening

Kilde: Årsberetninger fra Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart. Div. år.

Ideen bag

Den 22. september 1893 blev det første nummer udsendt af Dansk Søfartstidende. Det var redigeret af sekretær L. Dreschel i samarbejde med kaptajn Jacob Holm, der tillige var formand for Almindelig dansk Skibsførerforening af 1874. I bladets første ledende artikel blev det understreget, at Søfartstidende skulle være et »sammenknytningspunkt, et fælles organ, der skulle tale dansk skibsfarts interesser og forbinde de institutioner og personer, der var knyttet til skibsfarten«, og der var da også skabt kontakt til en række løse medarbejdere. Skibsmæglere, ingeniører fra Orlogsværftet, en jurist fra Justitsministeriet samt grosserer, folketingsmand Christopher Hage, der skulle referere fra rigsdagen⁵.

De første artikler affødte ikke særlige kommentarer, men bladet var der til gengæld en sådan interesse for, at det hurtigt måtte udvides. Det var således lykkedes at skabe et bredt fælles fagblad for søfartserhvervet, og annoncer og artikler strømmede ind til redaktionen.

I 1894 blev der atter kaldt til samarbejde, og et direkte resultat heraf førte i 1895 til dannelsen af Dansk Sejlskibsrederiforening. Mændene bag Søfartstidende havde spillet en aktiv rolle, og de fik da også sæde i den nye bestyrelse; bladet blev Sejlskibsredernes officielle organ. Formand blev konsul, skibsreder John Hintze fra Rønne⁶.

Pressekommentarerne var mange, men Ærø Avis gik længst. Bladet bemærkede således begivenheden med ønsket om, at det måtte føre til dannelsen af én stor fælles organisation for hele landet. Redere, skibsførere og styrmænd skulle slutte sig sammen,

5. Dansk Søfartstidende 22. sept. 1893.

6. Samme 31. maj 1895.

7. Samme 5. juli 1895.

8. FR pk. 1897-1927 sager vedr. oprettelse, vedtægter, ophævelse m.m.



for så kunne skibsfarten – indbefattet fiskeriet – få 3-4 repræsentanter valgt på tinge⁷.

Der var trods alt et vist grundlag for bladets vidtgående drømme; sejskibsrederne havde forudset en sådan situation, og indrettet lovene på et eventuelt fremtidigt samarbejde med foreninger og organisationer uden for deres egen kreds. Der er næppe tvivl om, at det var sejskibsrederne, der ønskede det brede samarbejde. Flere gange blev der på møder talt for et sådant. I løbet af 1896 blev ideerne drøftet flere gange og sekretær L. Dreschel fra Søfartstidende udarbejdede allerede i efteråret 1896 et oplæg til et sådant samarbejdsorgan⁸. I foråret 1897 blev det drøftet med skibsreder Torm fra Dampskibsrederiforeningen, og så kom der gang i sagen med bl.a. uformelle drøftelser nu også med repræsentanter for dampskibsrederne og Foreningen til Søfartens Fremme. Alle fandt, at ideen var rigtig. Der måtte skabes et fællesorgan, en fælles stemme, som det hed. Efter en række forberedende møder blev der indkaldt til det konstituerende møde i juni 1897. Efter 1 1/2 times drøftelse var den nye organisation stiftet, og lovene vedtaget uden afstemning om de enkelte paragraffer, – alt var nøje forberedt og planlagt, og straks efter det

stiftende møde holdt den valgte bestyrelse det konstituerende møde. Det varede 1 time. – Så var det hele overstået⁹. Søfarten havde fået sin Fællesrepræsentation, og den sin bestyrelse med kommandør N.J. Jespersen fra Foreningen til Søfartens Fremme som formand og skibsreder Adolf Carl fra Dampskibsrederiforeningen som næstformand.

Det var næppe et tilfældigt valg. Kommandøren var et velkendt navn i søfartskredse, bl.a. gennem sit formandshverv for »Georg Stages Minde« samt for sin indflydelse i en række offentlige kommissioner vedr. søfartsspørgsmål¹⁰. Han besad derfor en ekspertise, der ikke var bundet til en af de to store rederorganisationer, og kunne på et bredt grundlag virke for det arbejdsprogram, som det forberedende udvalg allerede havde udarbejdet. Fællesrepræsentationen skulle:

tage initiativ til gennemførelse af foranstaltninger, der var af interesse for skibsfarten i almindelighed, både for så vidt de krævede lovgivningsmagts medvirkning og for så vidt de kunne gennemføres blot med en samvirken mellem de Fællesrepræsentationen underlagte foreninger.

søge at formå administrationen til at indhente repræsentationens betænkning over lovforslag eller administrativt foranstaltninger, skibsfarten vedrørende som denne måtte påtænke at fremsætte eller iværksætte, og tilbyde sin assistance ved udarbejdelsen af de lovforslag, der ad privat vej blev indbragt i Rigsdagen.

fremsætte og motivere sine ønsker og krav ved behandlingen i Rigsdagen.

søge at erhverve indstillingsret eller blive rådspurgt ved valg af søkyndige dommere til Sø- og Handelsretten i København og at erhverve den størst mulige indflydelse på sammensætningen af de kommissioner, udvalg m.v., der blev nedsat for at forberede foranstaltninger, skibsfarten vedrørende.

samarbejde med forskellige politiske partiers foreninger for at skaffe skibsfarten en fyldigere repræsentation i Rigsdagen og ved passende foranstaltninger fremme interessen i sømandstanden for dens offentlige anliggender¹¹.

Love og vedtægter

Allerede før det konstituerende møde, var der som nævnt blevet udarbejdet forslag til love og vedtægter. Det var besluttet, at de enkelte medlemmer fastholdt deres fulde selvstændighed på trods

af medlemsskabet af Fællesrepræsentationen, men afgørende var det også, at alle blev stillet lige og fik samme indflydelse. Initiativtagerne så naturligvis helst, at organisationen kom til at repræsentere hele skibsfarten i videste forstand. Derfor blev der også officielt lagt vægt på, at redere, menige søfolk og skibsofficerer blev repræsenteret. Det blev gjort på den måde at vedtægterne krævede, at de delegerede fra Maskinmesterforeningen og Sømandsforeningen netop skulle være sejlene eller tidligere sejlene mandskab fra skibene. Den formulering havde skibsrederne lagt stor vægt på, man ville nemlig ikke sidde til bords med egentlige fagforeningsrepræsentanter, men dog nok give den nye organisation et skær af faglig bredde ved netop at have to organisationer til at repræsentere de sejlendes interesser.

Lovene fastslog også, at hvert medlem skulle vælge to delegerede, der sammen med et juridisk medlem skulle udgøre Fællesrepræsentationens underlag. Af den gruppe skulle der siden ved skriftlig afstemning udpeges et forretningsudvalg, hvorefter formand og næstformand igen skulle vælges. De løbende forretninger skulle ledes af en lønnet sekretær, der også fik ansvaret for organisationens pengesager og skulle føre forhandlingsprotokol og lede det daglige administrative arbejde.

I de følgende år undergik lovene kun småændringer, bl.a. blev medlemskredsen snart udvidet med Dansk Navigatorforening og igen i 1905 med de 4 københavnske søforsikringselskaber. Det krævede 2/3 af de fremmødte stemmer at ændre dem, men i de første år indebar ændringerne blot præciseringer bl.a. med henblik på regnskabsaflæggelse og mødeindkaldelser. Det blev dog også fastlagt, at repræsentantskabet skulle indkaldes en gang i kvartalet, for at forretningsudvalget kunne informere om det påseende¹².

Økonomisk hvilede organisationen i sig selv, idet hvert medlem betalte 200 kr. ved indmeldelsen og siden hvert år i januar 100 kr. Kunne regnskabet ikke balancere, skulle merudgifter fordeles ligeligt¹³. Det er helt tydeligt, at lovene, som set, lige fra starten tilstræbte ligeværdighed mellem de deltagende. Først i 1909 blev lovene genstand for en større og meget alvorlig diskussion, der på et tidspunkt truede med at sprænge Fællesrepræsentationen. Her blev balancen også lagt om, idet de to rederiforeninger fik den dominerende indflydelse.

Lige fra starten var det åbenbart, at Fællesrepræsentationen ikke kunne eller ville arbejde sammen med søfartens fagforeninger. Det betød naturligvis også, at overenskomstspørgsmål ikke kunne behandles, men måtte overlades til de to rederiorganisationer, der jo tillige var eller udviklede sig til arbejdsgiverorganisationer. Spændingerne mellem Søfyrbødernes forbund og rederiforeningen i bl.a. 1902 kunne derfor helt holdes uden for Fælles-

9. FR forhandlingsprotokol juni 1897.

10. Dansk Søfartstidende.

11. FR pk. 1897-1927 sager vedr. oprettelse, vedtægter, ophævelse m.m. Dansk Søfartstidende 24. juni 1897.

12. Samme.

13. FR regnskaber 1896.

repræsentationens rammer. Så håndfast blev sagen dog ikke opfattet af fagforeningerne, der betragtede Fællesrepræsentationen som et redskab for arbejdsgiverinteresser¹⁴. Det kom bl.a. til udtryk, da Fællesrepræsentationen – ligesom andre fællesrepræsentationer indenfor håndværk, industri og handel – i 1902 søgte om statstilskud på finansloven på 500 kroner årligt. Kritikere i Folketinget vendte sig mod et sådant tilskud, da det var støtte til rederne i kampen mod søfolkene. Kritiken blev dog afvist, og bevillingen givet, og endog året efter forhøjet til 1000 kr.

De første år og sager

Den 9. september 1897 kl. 19 trådte forretningsudvalget for første gang sammen. Samtlige medlemmer var til stede:

Formanden, kommandør N.J. Jespersen, næstformanden, skibsreder Adolf Carl, det juridiske medlem, professor med speciale i søret V. Bentzon samt direktør J. Brandt og kaptajn V. Hein.

Mødet blev indledt med valg af sekretær. Det blev assistent L. Dreschel fra Dansk Søfartstidende, og helt frem til maj 1912 røgtede han dette hverv for Fællesrepræsentationen¹⁶. Hermed havde bladet endnu engang fået en central placering i søfartens organisationsopbygning, for Dreschel fortsatte som redaktør af bladet helt frem til udgangen af 1905, da han måtte opgive hvervet, bl.a. pgr. af interessekonflikter¹⁷. Det var nemlig vedtaget, at Søfartsbladet skulle bringe referater fra Fællesrepræsentationens møder. Det første møde blev kort, allerede kl. 21 skiltes man efter at have drøftet en række principielle sager. Mødet viste sig imidlertid at blive ganske karakteristisk for senere møder. De var altid meget korte, sjældent på mere end 1 1/2 time og næsten altid lagt først på aftenen og mange gange om lørdagen. 4 gange mødtes man i løbet af 1897. I 1898 blev det til 8 møder, ujævnt fordelt over året¹⁸.

Forretningsudvalgmøderne var det afgørende sted, hvor problemerne blev drøftet og ført frem. Mødet 17/11 1898 er typisk for de sager Fællesrepræsentationen arbejdede med. Den dag blev der forhandlet om: 1) krydstoldvæsenets ophævelse eller omdannelse, 2) ændring af Lov om Sønæring af 25. marts 1892, 3) konsulatsafgifterne, 4) mæglerinstitutionen samt om, 5) udvidelse af havneløbet i Københavns havn¹⁹.

Sagerne var indbragt af de to rederorganisationer, og spørgsmålene blev hurtigt vendt af de tilstedeværende, der ønskede yderligere indberetninger, før der kunne træffes beslutninger.

Det var ikke alle spørgsmål, medlemmerne så ens på, og stadig flere emner blev fremsendt til høring. Hvordan så Fællesrepræsentationen på spørgsmålet om havneanlæg på Jyllands Vestkyst? – Den ret uskyldige forespørgsel demonstrerede straks modstående interesser. Kun maskinmestrene kunne ubetinget støtte et

sådant forslag, mens dampskibsrederne gik imod og sejskibsrederne vel nok kunne ønske en tilflugtshavn – men den skulle ligge mellem Skagen og Hanstholm.

Det var store og mindre sager mellem hinanden, der kom til behandling. Hvordan så organisationen på, at private fik adgang til at få kompasser undersøgt og få certifikat på dem fra Orlogsværftet?

Mere vidtgående og principielt var sejskibsredernes andragende om en drøftelse af fraværende søfolks muligheder for at stemme ved politiske valg og siden spørgsmålet om ulykkesforsikring til søfolk²⁰.

Der var således nok af problemstillinger at arbejde med, men for alvor følte organisationen sig anerkendt, da den i 1904 blev bedt om at udpege medlemmer til den kommission, der skulle fremsætte forslag til en ny lov vedrørende danske dampskibe og deres indretning.

Alle ønskede åbenhed om søfartens forhold og Fællesrepræsentationen i særdeleshed, derfor blev det fra starten vedtaget, at der skulle udsendes en trykt årsberetning med et referat af de behandlede hovedspørgsmål. I de første år gik beretningen så langt, at den endog aftrykte vigtigere korrespondance foreninger, ministerier og organisationer imellem. Fra 1902 blev beretningen udvidet, den fik et såkaldt tillæg med uddrag af indberetninger til udenrigsministeriet fra danske konsuler.

Årsberetningen fra 1905 fortæller om årets vigtigere arbejdsopgaver. Fællesrepræsentationen havde da behandlet sager vedr.: Tilsyn med dampfartøjer.

Søfolks ulykkesforsikring.

Lodstakster.

Besejlingsforhold i Limfjorden.

Sølovens revision.

Aktieselskabers beskatning.

Sønæringsloven.

Pendulpropeller.

Skibslisten.

Forhyringsagenter.

Vicekonsuler.

Internationale regler for transport af dækslast.

Regler for kulladninger.

Dansk sømandsmission.

Laste- og losseregler i engelske havne.

Tågesignal på Hven.

Søfartssagernes administration.

Årsberetningen demonstrerer helt tydeligt, at organisationen følte, at den havde fået en vis indflydelse, og det nævnes da også på hvilke områder, man havde påvirket lovgivningen. For lov om

14. FR pk. 1897-1927 vedr. oprettelse, vedtægter, ophævelse m.m.

15. Dansk Søfartstidende 22. januar 1903.

16. FR forhandlingsprotokol 9. sept. 1897.

17. Dansk Søfartstidende januar 1906.

18. FR forhandlingsprotokol 1897 og 1898.

19. Samme for forretningsudvalget 17. nov. 1898.

20. Trykte årsberetninger div. år og Dansk Søfartstidende 14. april 1898.

søfolks forsikring, 1905, er der næppe tvivl om, at organisationen spillede en rolle, og sikrede betydelige indrømmelser til skibsfarten og statstilskud til præmierne for en betydelig del af sejlskibene²¹.

Jo mere organisationen blev inddraget i konkrete lovgivnings-spørgsmål, jo klarere blev det, at søfartssager lå spredt i forskellige ministerier. Allerede i 1904 blev det derfor rejst som et væsentligt krav, at der blev gennemført en centralisering af søfartssagernes administration. Målet måtte være at sager vedrørende søfartens forhold i første omgang blev samlet hos Indenrigsministeriet, siden i et selvstændigt ministerium²².

Den offentlige anerkendelse

Det var et meget spinkelt økonomisk grundlag, den nye organisation startede på. 1400 kroner, indskudt fra de 7 medlemsforeninger, det var alt. Alle var da også opmærksom på den snævre økonomiske ramme, men indskuddene var sat så lavt for netop at sikre og bevare de enkeltes ligestilling²³.

Året efter – i 1898 – så regnskabet endnu sværere ud, da var der jo ikke indmeldingsgebyrerne til at pynte. Indtægterne bestod derfor kun af 700 kroner, og sådan var det endnu i året 1900, der da også endte med et direkte underskud på 26,07 kr.²⁴

Fællesrepræsentationen fandt ikke, at den kunne forhøje kontingent, da det ville skade de enkelte medlemsforeningers formål, bl.a. det socialfilantropiske arbejde. Den eneste udvej til en forbedret økonomi var offentligt tilskud. Det havde de øvrige fællesrepræsentationer fået, så derfor forsøgte søfartens nye organ også allerede i 1899 og igen i 1900, men begge gange blev resultatet et afslag. Frivillige bidrag reddede imidlertid økonomien, for allerede i 1901 gav staten et tilskud på 500 kroner, der udgjorde ca. 16% af udgifterne. Helt frem til ophævelsen af organisationen blev statens tilskud af afgørende betydning for økonomien, hvor det udgjorde en andel mellem 12% i 1902 og 51% i 1911, og i det sidste regnskabsår 1926/27 godt 30%²⁵.

Der lå imidlertid andet end økonomi bag ønsket om et offentligt tilskud. Der lå også et ønske om ministeriel anerkendelse på linie med andre erhvervs fællesrepræsentationer. Tilskuddet fik da også betydning for organisationens måde at virke på. – Fællesrepræsentationen kunne nu med større styrke tale for søfartens fælles mærkesager, og det offentlige var samtidig nødt til at lytte til søfartserhvervet, der netop her kunne tale med én stemme.

Voksende spændinger

I november 1900 efterfulgte skibsreder D. Torm fra Dampskibsrederiforeningen kommandør N.C. Jespersen i formandsstolen, og det var ikke mindst Torms indsats der skabte respekt om orga-

Carl Emil Will
(1850–1927).
Det kongelige Bibliotek.



- 21. Trykte årsberetninger div. år.
- 22. Dansk Søfartstidende.
- 23. FR hovedbog og forhandlingsprotokol 1897.
- 24. FR årsregnskab 1898.
- 25. Samme div. årsregnskaber.
- 26. Dansk Søfartstidende 28. nov. 1907.
- 27. FR forhandlingsprotokol, Dansk Søfartstidende 6. febr. 1908 og samme 27. febr. 1908.

nisationen og gjorde den til en nyttig rådgivende institution for søfartens fælles interesser og sikrede erhvervet et vist selvstyre. Det er sagt, at arbejdet lykkedes godt for Torm, fordi han havde samme politiske holdning, som de mænd, der overtog det politiske ansvar i 1901. Hertil kom hans naturlige fasthed og stædighed samt et stort personkendskab og dyb indsigt i søfartserhvervets forhold²⁶. I 1907 måtte han imidlertid trække sig tilbage p.g.a. alder og tiltagende svagelighed. I hans sted valgtes næstformanden, formanden for Dampskibsrederiforeningen, præsident i The Baltic and White Sea Conference samt indehaver af adskillige offentlige hverv, skibsreder Adolf Carl. Som næstformand i hans sted valgtes direktør Carl Will fra De private Assurandører²⁷.

Skibsreder Carl nåede ikke at præge arbejdet i Fællesrepræsentationen, for knap et år efter sit valg afgik han ved døden. Han blev efterfulgt af Carl Will, der havde mange kontakter i branchen og sad i en lang række bestyrelser af velgørende og religiøs

karakter, men mere vigtig i denne forbindelse var dog formandskabet i aktieselskabet Dansk Søfartstidende²⁸.

Der er imidlertid næppe tvivl om, at Wills valg var motiveret i hans evner som mægler, og i et håb om, at netop han kunne få de stadig voksende modstående interesser i organisationen til at arbejde sammen, så erhvervet over for offentligheden og myndighederne udtalte sig med én stemme²⁹. Helt frem til 1923 fik Will ansvaret for organisationen, og ikke mindst blev det hans store og vanskelige opgave at få Dampskibsrederiforeningens repræsentanter til at slutte op om arbejdet.

Uddannelsesspørgsmål kunne almindeligvis samle alle medlemmernes interesser, og sædvanligvis var man enige, sådan som det var tilfældet ved oprettelsen af et undervisningsråd i tilknytning til et lovforslag om navigations- og maskinistuddannelsen, der netop i 1908 blev forhandlet på Rigsdagen. Siden 1907 havde Fællesrepræsentationen også gennem et fælles udvalg lejet og drevet briggen »Constance« som skoleskib for skibskokke. I 1910 blev det købt fra Grønlandske handel af Rederiforeningen og stillet til disposition for udvalget, der drev skibet helt frem til 1916, da det blev afhændet, og kokkeundervisningen henlagt til Sømandshøjskolen i Svendborg³⁰.

Der var andre tilsvarende – og mindre spørgsmål – der kunne samle alle. Det var sager om fyr- og mærkningsforhold og problemerne med den kommende jernbanebro Masnedø-Falster, et projekt, der ikke mindst ville genere sejlskibsfarten.

Fællesrepræsentationens foreløbige højdepunkt blev vel nok nået i oktober 1908, da der omsider blev oprettet et selvstændigt ministerium for handel og søfart. Ydermere var den nye minister skibsreder, konsul Johan Hansen fra firmaet C.K. Hansen. Kort efter ministeriets oprettelse, blev der fra Fællesrepræsentationen indsendt en skrivelse med ønsket om en fremtidig ordning af søfartssagernes administration³¹.

Under dette arbejde blev det stadig mere åbenbart, at Fællesrepræsentationens love fra 1897 ikke længere var tidssvarende, og ministeriet ville – eller kunne ikke – godkende dem med henblik på et mere snævert samarbejde.

Alle erkendte at lovene måtte revideres, og derfor fik formanden, Carl Will og professor V. Bentzon, bemyndigelse til at føre indledende forhandlinger med ministeriet. Resultatet heraf blev et forslag, som handelsministeren i princippet tiltrådte. Den 17. marts 1909 blev forslaget drøftet i Fællesrepræsentationen, og aftenen blev særdeles bitter. Dampskibsrederne repræsentanter var dybt utilfredse med det fremlagte forslag. Det nye lovforslag havde således åbnet mulighed for, at søfartens fagforeninger kunne blive optaget i Fællesrepræsentationen, og skibsrederne

hverken kunne eller ville sidde til bords med matroser og søfyrbødere. Formanden forsøgte at mægle ved at foreslå, at kun de foreninger, der var henvist til Fællesrepræsentationen af ministeriet kunne optages. Men heller ikke dette vandt genlyd, for så ville organisationens sammensætning blive afhængig af skiftende ministre, hævdede dampskibsrederne.

Forhandlingerne blev særdeles svære. End ikke hele formålsparagraffen kunne man enes om, nok om den indledende brede formulering »rådgivende forsamling for ministeriet for handel og søfart«, men da rederne også krævede, at det *her* skulle præciseres, at »løns spørgsmål samt spørgsmål om forholdene om bord ikke kunne behandles«, trådte uenigheden igen tydeligt frem. Det endte med at sidstnævnte passus blev optaget i det nye forhandlingsoplæg – siden blev det til redernes store forbitrelse slettet i ministeriet. Der var endnu en lang række rettelser og tilføjelser, som rederne krævede optaget, bl.a. sikring af en vis overrepræsentation samt sikkerhed for, at søfartens fagforeninger som nævnt ikke kunne optages.

Endnu et punkt var genstand for stor modstand fra samme side. Det var forslagens idé om, at hastesager skulle kunne afgøres af formanden. Uenigheden var så stor, at mødet blev suspenderet, og genoptaget den efterfølgende ugedag.

Dampskibsredernes formand, næstformanden i Fællesrepræsentationen, Chr. Kronmann, kunne meddele at redernes holdning var uændret, måske endog stejlere, og heller ikke i denne kreds var der enighed. Direktør, skibsreder A.O. Andersen var vel nok den mest skeptiske med hensyn til betydningen af Fællesrepræsentationen, og han havde flere gange hævdet, at netop rederne havde for lidt indflydelse, og så var det forkert, at det ikke var en reder, der beklædte formandsposten.

Ministeriet måtte naturligvis sikre sig en vis fremtidig kontrol med Fællesrepræsentationens love. Skulle de to parter samarbejde, måtte ministeriet kende grundlaget herfor, og derfor kunne lovene ikke fremover ændres uden ministeriets godkendelse, ligesom det også forbeholdt sig ret til at godkende formandsvalg, hvis der blev valgt en kandidat uden for medlemskredsen³².

Ingen var helt tilfredse med det endelige resultat, og kritikere hævdede da også, at Fællesrepræsentationen havde mistet sin uafhængighed, og ikke længere modtog sin autoritet fra medlemskredsen, men fra ministeriet – og af dets nåde. Formelt og politisk var organisationen kommet i et vist afhængighedsforhold til ministeriet, og havde dermed mistet sin myndighed og kontrol med erhvervets udvikling. De stærkeste modstandere anførte endog, at Rederiforeningen selv kunne blive reduceret til en afdeling af Fællesrepræsentationen, der så igen blot blev et kontor i

28. Blå Bog 1923, 860.

29. Dansk Søfartstidende 27. febr. 1908.

30. Jens Vestberg, 52.

31. FR forhandlingsprotokol og Dansk Søfartstidende 3. juni 1909.

32. FR pk. 1897-1927 sager vedr. oprettelse, vedtægter, ophævelse m.m.

ministeriet for handel og søfart. Skibsfarten havde dermed selv medvirket til at svække sin egen centralorganisation³³.

På trods af de mange rettelser og indrømmelser i lovforslaget – ikke mindst til dampskibsrederne – så var og blev de ikke tilfredse med resultatet, selv om de nye love havde givet dem en øget indflydelse – tyngdepunktet blev nemlig delvist lagt over mod de to rederorganisationer.

Resultatet af overvejelserne i Rederiforeningen blev dog, at man ikke ville lægge hindringer i vejen for sagens endelige vedtagelse, som det blev sagt – ikke mindst fordi formanden havde lagt så megen kraft i hele lovspørgsmålet – men man ville dog afholde sig fra at stemme for lovene³⁴. Forinden havde direktør Will truet med at gå af, hvis hans forhandlingsresultat ganske blev underkendt af dampskibsrederne, og det ville være ensbetydende med Fællesrepræsentationens sprængning. Det ville være en skandale for handelsministeren, skibsreder Johan Hansen, der jo selv var medlem af Rederiforeningen.

Resultatet af hele lovrevisionsarbejdet indebar således, at Fællesrepræsentationen blev omdannet til et snævert organ i tæt forbindelse med den offentlige administration og de politiske organer.

Kulmination og opløsning

De hektiske og voldsomme forhandlinger omkring vedtagelsen af de nye love og forholdet til ministeriet, gav Fællesrepræsentationen en række stød, som den aldrig forvandt. Rederiforeningen stemte som nævnt ikke for de nye love, og støttede dermed ikke de ideer og visioner, lovrevisionen indebar. Dampskibsrederne frygtede helt tydeligt at miste kontrollen med udviklingen, og derfor gik de da også selv igang med at opbygge et eget organisationsapparat og udbygge egne funktioner, hvorved betydningen af og den tidligere afhængighed af Fællesrepræsentationen og dens sekretariat blev reduceret. Fra 1910 fik Rederiforeningen således funktion som arbejdsgiverorganisation, idet man fra dette år sluttede kollektive overenskomster med fagforeningerne om løn- og ansættelsesvilkår. Tidligere havde dette alene været et forhold mellem de enkelte redere og besætningerne eller disses organisationer. Snart måtte Rederiforeningen også opgive at leve på tilfældige adresser på et rederikontor hos skiftende formænd eller på hotel Phønix. På generalforsamlingen i 1914 blev det besluttet at ansætte en lønnet sekretær og leje møde- og kontorlokaler. Dermed var Rederiforeningen for alvor i færd med at organisere sig som en central serviceorganisation³⁵.

En tilsvarende udvikling kunne ses i andre af tidens store fællesorganisationer. Spændingerne mellem de store og små var blevet stadig tydeligere. Fællesrepræsentationen for dansk indu-

33. Dansk Søfartstidende 29. oktober 1909.

34. FR pr. 1897-1927 sager vedr. oprettelse, vedtægter, ophævelse m.m.

35. Jens Vestberg, 67.

36. Henrik Fode, Håndværkets kulturhistorie.

37. Se herom hos Benny Christensen, Staten og Skibsfarten under Første Verdenskrig i Erhvervs-historisk Årbog 1973 130-189.

A. P. Møller
(1876–1965).
*Affotografering af pasfoto
fra 1926.*
Det kongelige Bibliotek.



stri og håndværk fra 1879 havde netop i 1910 gennemlevet voldsomme rystelser. De store havde forladt organisationen, og dannet Industrirådet³⁶. Et sådant skridt havde Rederiforeningen dog ikke vovet at tage, rederne havde endnu behov for og nytte af et samarbejde ikke mindst med sejlskibsrederne, og endelig var organisationsprocenten lav i Dampskibsrederiforeningen.

Første Verdenskrig fremskyndede imidlertid udviklingen, samtidig med at den gjorde Fællesrepræsentationen stadig mere overflødig. Dampskibene havde fået afgørende forsyningsmæssig betydning for landet, og stadig oftere blev der forhandlet direkte mellem rederne og ministeriet. Det betød også, at flere skibsredere netop i disse år sluttede op om rederiforeningen³⁷. Under krigen demonstrerede Fællesrepræsentationen således tydeligt sin magtesløshed. Arbejdet omkring oprettelsen af det såkaldte Fragnævn blev en sag for Dampskibsrederiforeningen, ligesom de stadig hyppigere konflikter mellem redere og søfolk skabte et sammenhold og en standsbevidsthed mellem rederne. Tilbage til

Fællesrepræsentationen blev kun de mindre betydningsfulde spørgsmål. Det var sager om havne og besejlingsforhold, konsultatsbesættelser og tilsvarende mere praktiske spørgsmål om søfartsoverenskomster, mønstrings- og forhyringsforhold, lodsvæsen, tilsyn med skibe m.m.³⁸

I 1923 forlod direktør Carl Will formandsstolen. Han havde allerede et par år tidligere, da han fyldte 70 år, ønsket at fratræde, men var blevet presset til at fortsætte. Han blev efterfulgt af skibsreder A.P. Møller, og alle havde vel ventet, at der herefter ville blive pustet nyt liv i den skrantende organisation. Det blev dog ikke tilfældet³⁹.

Den 30. september 1924 modtog Fællesrepræsentationen for dansk skibsfart derimod en skrivelse fra Dampskibsrederiforeningen. Man ønskede at udtræde for – som der stod – »den opgave at varetage skibsfartens og sømandsstandens offentlige anliggender, blev bedst varetaget af de pågældende organisationer«. – Det var altså helt tydeligt, at Rederiforeningen nu var blevet så stor og havde fået skabt et sådant apparat, at man både kunne og ville selv. Udmeldelsen havde gyldighed fra 1. januar 1925. Da beslutningen var truffet, trådte skibsreder A.P. Møller straks tilbage fra formandsposten, og blev erstattet af sejlskibsreder, konsul C.P. Lund, der havde været medlem af Fællesrepræsentationen siden 1909⁴⁰.

Det var tydeligt for alle, at med dette skridt, havde det vigtigste medlem forladt det fælles samarbejde, og organisationens opgaver måtte få et andet indhold. Der blev straks optaget forhandlinger med Erhvervsministeriet herom, men det endte ikke med konkrete resultater⁴¹.

Den 30. september 1926 meldte Dansk Sejlskibsrederiforening sig ud, og C.P. Lund trådte tilbage. Hermed var det sidste grundlag for Fællesrepræsentationen for dansk skibsfart faldet bort. Den fungerende formand H.P. Hagelberg fra Skibsførerforeningen kunne ikke gøre andet end indkalde bestyrelsen, og her blev det enstemmigt besluttet at nedlægge organisationen den 28. februar 1927⁴². Da havde et nyt fælles samarbejdsorgan allerede set dagens lys: Søfartsrådet, der fra 1. januar 1927 skulle repræsentere dansk skibsfart og »værne de interesser, der var knyttet til erhvervet«. Det formål var der mange, der kunne støtte, og næsten alle de gamle organisationer fra Fællesrepræsentationen mødtes igen, men nu under andre former. Den gamle organisations stærkeste modstander, skibsreder og direktør A.O. Andersen blev formand, og adressen blev henlagt til Amaliegade 33 til Dansk Dampskibsrederiforening, der også stillede sekretær til rådighed⁴³. Rederiforeningen havde således omsider – sådan som det allerede var krævet ved lovrevisionen i 1909 – fået det som den ville – den dominerende indflydelse på dansk skibsfart.

38. FR trykte årsberetninger div. år.

39. FR forhandlingsprotokol.

40. FR pk. 1897-1927 sager vedr. oprettelse, vedtægter, ophævelse m.m., Dansk Søfartstidende 4. febr. 1927.

41. Samme.

42. Samme.

43. Børsen 22. december 1926.

Kapital til søfarten

Omkring de tidlige danske rederiaktieselskaber

I bogen »Stuk« beskriver forfatteren Herman Bang den nederlagsstemning, som herskede blandt danskerne efter de for nationen ulykkelige begivenheder i 1864, da Danmark måtte afstå Slesvig og Holsten. Men i nederlagssituationer vokser ofte kræfter frem, som før syntes ukendte. En af hovedpersonerne i »Stuk«, konferensråd Hein, er i romanen netop en person, som kan se det positive i den nye situation: »Fireogtres amputerede os for land ved hofterne – nu har vi kun vandene, de levende vand«, er konferensrådets kommentar til det nationale nederlag.

I det virkelige liv er Bangs romanfigur identisk med den kendte direktør for Privatbanken, C.F. Tietgen, der var primus motor i en række erhvervsvirksomheder indenfor transportsektoren, hvor Danmarks beliggenhed og gode udskibningsmuligheder blev udnyttet til fulde.

Senere forskning har iøvrigt vist, at nederlaget i 1864 nok af samtiden blev opfattet som en national tragedie, men at udskillelsen af Hertugdømmerne faktisk var anledningen til grundlæggelsen af en række blomstrende foretagender på områder, hvor virksomheder i Slesvig og Holsten tidligere havde domineret. For søfartens vedkommende var der positive virkninger på to felter. Det ene var kvægeksperten til England, som før 1864 var gået via Hertugdømmerne, fordi kvæget var blevet sendt til opfedning på slesvig-holstenske græsgange. Denne eksport af landbrugsvarer – nu direkte fra Kongeriget – blev forudsætningen for DFDS' udbygning af regelmæssig dampskibsforbindelse til England.

Det andet område var den oversøiske fragtfart. Her medførte udskillelsen af Hertugdømmerne, at danske skibe kom til at overtage en stor del af det marked, som før 1864 først og fremmest var blevet varetaget af slesvigske og holstenske skibe. Hertil kom, at Danmark takket være dets særlige placering i et europæisk spil om handelsrettigheder på Kina havde opnået en handelstraktat med dette land, der gav nationen rettigheder, som andre ikke havde.

De gunstige muligheder for at drive skibsfart i oversøiske farvande efter 1864 var forudsætningen for dannelsen af et enestående rederiforetagende: »Det Danske Søfartselskab«. Dettets historie handler om rederiet, der baseredes på nye forretningsprincipper, men dets udvikling er også interessant, fordi man her-

igennem får belyst de teknologiske og konjunkturmæssige ændringer indenfor skibsfarten i denne periode.

Det Danske Søfartselskab, stiftelse, drift og økonomi

Det nye selskab blev dannet på et møde i Børsens læseværelse den 7. marts 1865, hvor en række af tidens førende danske forretningsfolk enedes om at stifte et rederi finansieret ved aktieudstedelse. Rederiet skulle med mindst 10 skibe drive skibsfart i oversøiske farvande. På mødet nedsattes et udvalg, som skulle tage sig af det praktiske arbejde, og det kom til at bestå af indflydelsesrige forretningsfolk, hvoriblandt Privatbankens direktør, C.F. Tietgen. Hermed var Danmarks første aktieselskab med ubegrænset stemmeret grundlagt.

Erhvervshistorisk set er stiftelsen af Det Danske Søfartselskab interessant netop på grund af denne ubegrænsede stemmeret. I et udkast til love for selskabet fandt man ganske vist stemmereglen fastsat på hidtidig, traditionel manér:

1-2 Actier = 1 Stemme

3-4 Actier = 2 Stemmer

5-6 Actier = 3 Stemmer

7-8 Actier = 4 Stemmer

9-10 Actier = 5 Stemmer

og saa fremdeles dog kan een Actionær kun have højst 10 Stemmer.

Men det interessante ved dette lovudkast er, at C.F. Tietgen med et pennestrøg slettede denne paragraf og skrev: »Enhver Actionær besidder samme antal Stemmer, som han besidder Actier«. Det sidste blev gældende i selskabet, og hermed var et nyt organisationsprincip indført indenfor aktieselskaber i Danmark. Det fik betydning for erhvervslivets strukturelle udvikling i de kommende år.

Dog nåede Det Danske Søfartselskab aldrig målet: en flåde på mindst 10 skibe. I årene 1865-1866 lod man bygge seks skibe dels i Danmark, dels i England. I 1870 erhvervedes et syvende, som var syv år gammelt, mens et af de andre i 1872 blev solgt fra. Typemæssigt var der fortrinsvis tale om barkskibe.

I løbet af året 1866 påbegyndtes sejladsen i oversøisk fragtfart. Skibene blev først og fremmest sat ind mellem kinesiske havne, men kom også på længere rejser til Amerika og Australien. I kinafarten bestod ladningerne først og fremmest af kolonialvarer, mens det typisk var kaffe i farten på Amerika. Det er værd at lægge mærke til, at skibene indgik både i transithandel og almindelig fragtfart mellem asiatiske havne. Af samme grund kunne der gå flere år mellem anløb af danske havne.



*Barken Kronprinsessen
for anker ved Hong Kong.
Malet mellem 1874 og 1880
af Wing Chong, Hong Kong.
Handels- & Søfartsmuseet
på Kronborg.*

Det er desværre ikke muligt at tegne et fuldstændigt billede af Det Danske Søfartselskabs økonomi, da dets regnskaber ikke er bevaret for alle år. Aktiekapitalen var i 1865 på 168.000 Rigsdaler, mens det af regnskabet fra 1868-69 fremgår, at den da var steget til 198.000, hvilket antagelig var sket ved nytægning. Det kan endvidere ses, at der ikke i 1867-68 var blevet udbetalt udbytte, men i 1868-69 var overskuddet ialt 36.860 Rd. 52 Sk., og aktionærerne fik 6%, mens der henlagdes godt 24.000 til reservefonden. (Se bilag.)

I 1870 var aktiekapitalen udvidet med 25.000 til ialt 223.000 Rd., hvilket var sket ved, at selskabet havde købt skibet *Kronprindsessen* af godsejer Hugo Müller, som fik salgssummen udbetalt i aktier. Man havde dette år et tab på 4.500 Rd., som blev afskrevet på reservefonden. Nedgangen i skibenes indtjening kan ses i sammenhæng med, at der på dette tidspunkt var en generel afmatning i den kinesiske handel.

I 1873 kan man konstatere et overskud på små 30.000 Rd. og der blev udbetalt 6 3/4% i udbytte, men de mellemliggende år har næppe været særligt gunstige, for i perioden 1/4 1870 til 31/3 1872 var der kun henlagt godt 9.000 Rd. til reserverne, og et skibssalg til under den bogførte værdi bevirkede i 1873, at reservefonden blev nedbragt til 34.640 Rd.

Ud fra dette spinkle materiale må man konkludere, at selskabets forrentning af aktiekapitalen var af en noget svingende karakter. I

enkelte år gav det et rimeligt udbytte, men i hvert fald i ét regnskabsår kan der påvises direkte tab.

Det Danske Søfartselskab bragte således ikke den indtjening til aktionærerne, som man ved stiftelsen havde forventet. En væsentlig forklaring på de dårlige driftsresultater er, at sejlskibene på denne tid blev udsat for mærkbar konkurrence fra dampskibe og konkurrenceforholdene på Kinafarten var særligt hårde. Udenlandske skibe – især engelske – gjorde sig kraftigt gældende, og der var ofte priskrige. I 1870'ernes første halvdel kom to britiske rederier til i særlig grad at dominere i farten på Kina. Det var »Butterfield & Swire« i Shanghai, stiftet i 1872, og i 1875 dannede handelshuset »Jardine Matheson & Co.« rederiet »The India-China Steamship Co.«. Begge disse dampskibsrederier fik endvidere i 1873 en konkurrent i »China Merchant Steam Navigation Co.«, som var et af de første aktieselskaber grundlagt af kinesere.

Dette må have været en del af baggrunden for, at man i september 1873 besluttede at sammenslutte Det Danske Søfartselskab med et andet rederi, som også havde erhvervet den indsigt, at fremtiden stod i dampskibenes tegn. »A/S Seil- og Dampskibsselskabet af 1873« var opstået på resterne af partsrederiet »Skibsrederiforeningen af 1865«, der i lighed med Søfartselskabet havde et mindre antal sejlskibe i oversøisk fart.

Skibsrederiforeningen af 1865

Den 17. januar 1865 anmeldtes til selskabsregistret, at et partselskab under navnet »Skibsrederiforeningen af 1865« var blevet stiftet i København. Et partsselskab falder ind under den type, der kaldes selskaber med »personlig forholdsmæssig ansvar«. I et sådant hæfter hver enkelt deltager for eventuel gæld i forhold til den andel, han har i selskabet. Der er således en større risiko forbundet med at være parthaver end ved at være aktionær.

Hvor stor selskabets kapital var ved stiftelsen vides ikke – i 1870 beløb den sig til 243.688 Rd. 61 Sk. – og i Skibsrederiforeningens statutter nævnes det kun, at selskabets formål var »en Forening af Partshavere, der for fælles Regning anskaffer og udruster Skibe, kort sagt drive en Skibsrederiforening«. Der var således ikke i formålsparagraffen lagt op til, at selskabet f.eks. skulle koncentrere sig om særlige ruter. Men ved en betragtning af selskabets aktivitet ses, at Skibsrederiforeningen først og fremmest satsede på den oversøiske skibsfart.

I december måned 1872 besluttede Skibsrederiforeningen at udvide kapitalen med 330.000 Rd. og at overgå til aktieselskab. Den 30. december kunne man derfor læse følgende i Berlingske Tidende:

»... Denne Forening, der hidtil havde havt en mere Privat Karakter gaa nu over til at blive Actieselskab. I sin 7 Aarige Bestaaen skal den have arbeidet meget heldigt, i det dens 8 Skibe efter, hvad der meddeles os have givet et gennemsnitlig Aarlig Nettoudbytte paa 16%.«

Bemærkelsesværdigt ved notitsen er, at det ikke klart fremgår, at der med det »Aarlige Nettoudbytte« menes den årlige nettoindtægt og ikke det egentlige udbytte. Nettoindtægten fremkommer, når de rene driftsudgifter er trukket fra bruttoindtægten, og før der af nettoindtægten kan udbetales udbytte, skal der fra denne post trækkes administrationsudgifter, henlæggelser til reservefond og andre udgifter, der ikke hører ind under de rene driftsudgifter. Ser man på de bevarede officielle regnskaber for Skibsrederiforeningen, havde selskabet ganske rigtigt haft en gennemsnitlig nettoindtægt på omkring de 16%. Men det gennemsnitlige udbytte for disse år var derimod kun på ca. 8%.

Den 9. januar skete omdannelsen af Skibsrederiforeningen, og det nye navn blev »Seil- og Dampskibsselskabet af 1873«. De nye love synes afpudset efter Det Danske Søfartsselskabs, idet der indførtes ubegrænset stemmeret med een stemme pr. aktie, som alle lød på 500 Rd. Generalforsamling indkaldtes en gang om året med otte dages varsel og aktionærer, der repræsenterede en tiendedel af aktiekapitalen havde ret til at få indkaldt til »overordentlig« generalforsamling.

Ved omdannelsen konverteredes de gamle partsbreve, til sammen et beløb på 270.000 Rd., med aktier til et tilsvarende beløb i en aktierække, der fik betegnelsen »Liste A«. Den oprindelige grundfond forøgedes »indtil videre« til 600.000 Rd. ved udstedelse af »Liste B« aktier med et samlet pålydende af 330.000 Rd. Beløbet skulle anvendes til anskaffelse og udrustning af et større dampskib; indtil 1. januar 1874 skulle sejlskibenes drift være »Liste B« aktierne uvedkommende, og disse skibes farter skulle således i dette tidsrum udelukkende ske for de med »Liste A« betegnede aktiers regning og risiko.

Omdannelsen viser, at man i Skibsrederiforeningen var klar over, at tiden var inde til, at der måtte satses på dampskibe. Det var næppe heller tilfældigt, at man opgav partsselskabsformen. Netop i 1870'erne blev aktieselskabet typisk – det var lettere at skaffe investorer til et aktieselskab, hvor den personlige risiko indskrænkede sig til erhvervelsen af selve aktien.

Reaktionerne på »De nye Tider«

Det er i det foregående blevet vist, hvorledes Det Danske Søfartsselskab og Skibsrederiforeningen af 1865 havde udviklet sig i tiden indtil de to selskabers fusion i september 1873. Spørgs-

målet er nu, hvorledes reagerede samtidens publikum – særlig det erhvervsinteresserede publikum – på disse organisatoriske ændringer?

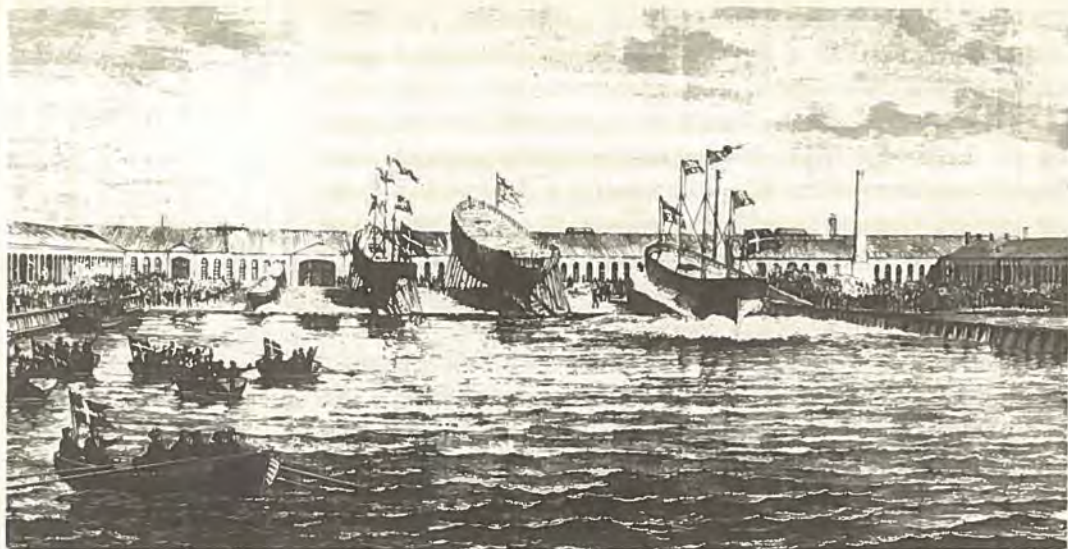
Mange har accepteret udviklingen og kan have været overbevist om, at ændringerne var en forudsætning for et blomstrende erhvervsliv. C.F. Tietgens foretagsomhed og de tietgenske selskabers succes har været incitament for mange småaktionærer til at investere på trods af den utryghed, den mangel på direkte indflydelse på selskabets drift, som lå i den nye aktieselskabsform.

Over Det Danske Søfartselskabs aktionærer findes to lister, som giver oplysninger om navne og stillinger, og det er derfor muligt at give et signalement af aktionærskarens sociale sammensætning. Men der er den svaghed ved disse aktionærlister, at man ikke var pligtig til at lade sig optegne, så det er ikke sikkert, at alle er med. Hertil kommer, at en aktie jo kunne skifte ejermand mange gange, og endelig kendes tidsafstanden mellem de to lister ikke. Med disse forbehold gengives nedenfor aktionærernes fordeling på erhvervsgrupper.

Erhverv/antal personer	liste 1	liste 2
Landbrug	6	6
Administration, liberale erhverv	40	36
Handel og omsætning	42	40
Formue, rente, understøttelse	5	3
Transport	6	5
Bygge- og anlægsvirksomhed	–	1
Erhverv ikke anført	10	3
Ialt	109	94

Det fremgår, at der må have været mange småaktionærer i Det Danske Søfartselskab – og sandsynligvis også i Seil- og Dampskibsselskabet – og det kan være årsagen til den debat, der i 1874 opstod om aktieselskabsformen på en generalforsamling i Seil- og Dampskibsselskabet. Debatten viser, at man befandt sig i en brydningstid.

Allerede i 1873 havde grosserer Harald Hansen, som var aktionær og bestyrelsesmedlem i Det Danske Søfartselskab, sendt flere breve til C.F. Tietgen, hvori han beklagede fusionen, fordi den efter hans mening ikke var til fordel for Søfartselskabets aktionærer. Kritikken blev gentaget på generalforsamlingen i 1874 og medførte en principiel diskussion om selskabets love, som endte med, at der blev nedsat et udvalg til udformning af nye vedtægter.



Burmeister og Wains skibsværft
på Refshaleen ved søsætningen
af DFDS's Englandsdamper
Christian IX 12. april 1874.
Det store skib i midten er
S/S Thingvalla under bygning.
Udsnit af træsnit fra
Illustreret Tidende efter tegning
af Carl Baagøe.

Det interessante ved debatten i udvalget er de to vidt forskellige holdninger til organisationsformen, som her kom til orde. Den ene gruppe ønskede en tilbagevenden til de gamle tilstande med sikring af småaktionærernes rettigheder. Den anden – og største – mente, at selv de bedste love ikke ville kunne sikre, at en bestyrelse misbrugte sin stilling. Sikring mod magtmisbrug skulle ikke søges i lovbestemmelser, men i bestyrelsens personligheder. Dem måtte man have tillid til eller erstatte med andre. Man mente også, at mindretallets forslag måtte opfattes som en fornærmelse mod bestyrelsen, idet de forudsatte muligheden af, at denne handlede uforsvarligt. Hertil svarede grosserer Tvermoes, som repræsenterede mindretallet i udvalget:

»Med Hensyn til den første Indvending skal jeg bemærke, at da man netop i vor Tid i alle Samfundsforhold, hvor en Magt lægges i en Enkelt eller i Enkeltes Haand i Erkendelsen af, at det ligger i den menneskelige Natur at misbruge Magt ved dertil egnede Bestemmelser søger at sikre sig mod sligt Misbrug, vil det jo være en fuldstændig Misforstaaelse, om en hæderlig Bestyrelse af et Actieselskab vilde ansee Bestemmelser i Selskabets Love mod Misbrug af den Bestyrelsen tildeelte Myndighed eller Antydningen af Retningen, hvori dens Styrelse skal foregaa, for Fornærmelser, lige saa lidt som man i det borgerlige Samfund finder det fornærmeligt at der gives Love angaaende Forbrydelser, eller man i mange andre Forhold, f.Ex. i Kortspil, finder det fornærmeligt at underkaste sig Love, der er beregnet paa uærlige Spillere. Tværtimod viser Erfaringen, at netop Fordringen om usædvanlig stor Tillid avle Mistænksomhed, en Erfaring, som i Handelsverdenen har sit bedste Exempel i Creditten, der i Reglen staar i omvendt Forhold til de Fordringer, der stilles til den.«

De ændringer, mindretallet ønskede gennemført, var blandt andet, at indehaverne af 5% af den indbetalte aktiekapital skulle kunne begære undersøgelse af bestyrelsens forhold, godkendelse af regnskaberne skulle kun kunne ske med kvalificeret majoritet, og der skulle være trykte fortegnelser over de til generalforsamlingen anmeldte aktionærer med angivelse af det stemmetal, der tilkom dem. Hertil fuldstændige lister over de, der var indtegnede som aktieejere. – Ingen af disse ændringer blev vedtaget.

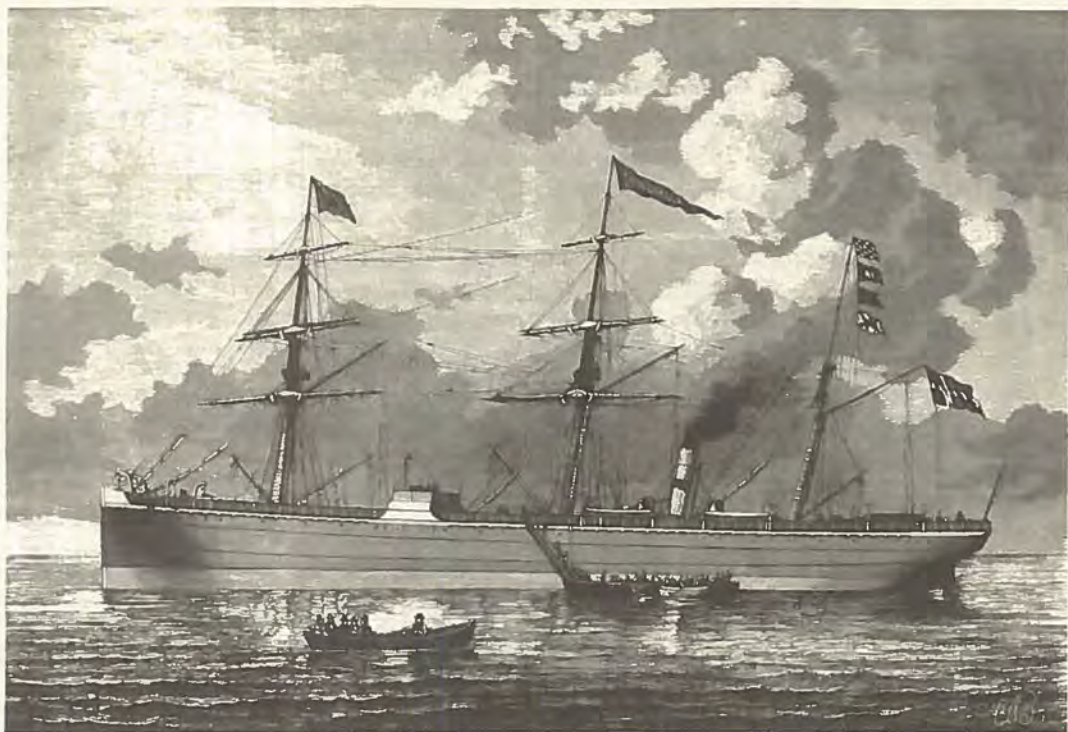
Det kan bemærkes, at en egentlig aktieselskabslovgivning endnu på dette tidspunkt slet ikke fandtes – den kom i Danmark først i 1917 – og debatten i Seil- og Dampskibsselskabet afspejler holdninger, som også senere skulle gøre sig gældende i den offentlige debat. Den mistillid, som man f.eks. fra andelsbevægelsens side nærede til aktieselskabsformen, skyldtes også først og fremmest den manglende sikring af småaktionærerne.

Fra Seil- og Dampskibsselskabet til Thingvalla

Reorganiseringen af »Seil- og Dampskibsselskabet« i 1873-74 var ikke nok til at gøre foretagendet konkurrencedygtigt. Sejlskibsfarten på de vante destinationer sygnede hen, og flere af skibene forliste. Det eneste egentlige aktiv selskabet havde tilbage var dampskibet *Thingvalla*, men et enkelt dampskib har efter alt at dømme ikke været nok til at modstå konkurrencen fra de større dampskibsrederier i den oversøiske fart. *Thingvalla* var særlig beskæftiget på risruten mellem Saigon og Hongkong. I 1879 forsøgte man imidlertid noget nyt. *Thingvalla* sejlede 67 emigranter samt 10 kinesere til New York, og hermed var en ny vej banet for selskabet, som med et voksende underskud var i dyb krise.

Atter kom Tietgen ind i billedet. Hans internationale viden og sans for at se nye muligheder fik ham til at engagere sig i grundlæggelsen af et emigrantrederi på basis af Seil- og Dampskibsselskabets *Thingvalla* med henblik på at skabe et nyt aktiv for DFDS. Den 4. februar 1880 opløstes/omdannedes Seil- og Dampskibsselskabet til dampskibsselskabet »Thingvalla«, der skulle blive Nordens største emigrantrederi i en tid, da udvandringen af skandinaver antog ekstreme højder.

Tietgen og dermed DFDS' placering i dette spil giver anledning til overvejelser over, hvem det egentlig var, der stod bag de tidlige dampskibe. For danske igangsættere, »foretagere«, indenfor dampskibsfarten i årene før 1864 var det karakteristisk, at der var tale om en lille snæver personkreds, som oprettede dampskibsruter ud fra forskellige motiver. Enten var det et lokalt initiativ, hvor ansete og velhavende borgere gik i spidsen for oprettelsen af regelmæssig dampskibsforbindelse til København eller mellem lokale havne. Eller det hele var mere forretningspræget,



»Seil- og Dampskibsselskabets
nye Dampskib Thingvalla
tegnet af Carl Baagøe.«
Efter træsnit fra
Illustreret Tidende 1875.

som når eksempelvis H.P. Prior skaffede kapital til etablering af dampskibsfart ved aktieudstedelse for hvert enkelt skib.

C.P.A. Kochs virksomhed var spredt over flere felter, idet han beskæftigede sig med både etablering af havneanlæg, bugserfart, skibsfart mellem danske havne i samarbejde med engelske interesser og endelig englandsfart med »Det Almindelige Danske Dampskibsselskab« – stiftet 1856 – hvor der ved aktietegning blev skaffet kapital til anskaffelse og drift af tre dampskibe.

I begyndelsen af 1860'erne var Priors likviditet hårdt anspændt. Han havde således måttet udbygge sin dampskibsflåde for at modstå konkurrencen fra den jyske skibsreder Poul Petersens selskab. Koch var ligeledes trængt økonomisk. I 1866 medvirkede han ved stiftelsen af »The Anglo Danish Steam-Navigation Co.«, som skulle påtage sig eksport af landbrugsvarer direkte mellem Danmark og England. Men en betalingsstandsning i London i maj 1866 havde bragt Koch i en vanskelig situation.

Det var baggrunden for at C.F. Tietgen kunne realisere en idé, som kom til at revolutionere hele den organisatoriske og finansielle opbygning af den danske dampskibsflåde. Med udgangspunkt i Kochs og Priors dampskibe oprettedes aktieselskabet Det

Forenede Dampskibsselskab, som i løbet af kort tid fik kontrol over størsteparten af Danmarks indenrigs- og udenrigsruter.

Tietgens omdannelse af Burmeister & Wain og E.M. Svitzers Bjergrningsentreprise til aktieselskaber var en fortsættelse af den linje, der var begyndt med DFDS. Skibe til rederiet kunne nu bygges på dette værft, og bjergrningsselskabet hentede fartøjer ind til reparation.

Mange små dampskibsselskaber måtte underlægge sig DFDS eller opgive. Men der var et alternativ, som blev forsøgt: skabelsen af nye ruter udenfor DFDS' virkeområde. DFDS havde jo vist, hvorledes det finansielle grundlag for et dampskibsselskab skulle etableres – nemlig på aktieselskabsformen. Men det skulle altså være dampskibsaktieselskaber, som kunne påtage sig rederi-forretninger, der ikke kolliderede med DFDS.

Denne udvikling ved siden af DFDS er meget dårligt belyst i den foreliggende litteratur om periodens erhvervsliv. En af forfatteren påtænkt registrering af danske dampskibsselskabers ejerforhold og rutevirksomhed på basis af skibsregistret og general-skibslisterne har måttet udsættes på grund af materialets omfang. Det bør dog nævnes, at vi her har to meget indholdsrige kilder til skibsfarten.

Et vist indblik i den ovennævnte problematik kan man imidlertid få gennem tilmeldingerne til registret over »anonyme selskaber«, hvis man her ser på dampskibsselskaber fra 1864 og frem til 1880'erne. Karakteristisk er, at der enten var tale om ganske små selskaber, hvor rederiet ofte bar skibets navn, og i en del tilfælde var det det eneste skib, selskabet ejede. I andre tilfælde var der tale om dampskibsselskaber, som var baseret på et særligt marked – først og fremmest i østersø- eller oversøisk trampfart. Den sidste kendsgerning er årsagen til, at der i denne periode opstod dampskibsselskaber, som var pionerer på nye ruter eller markeder. Dampskibsselskabet »København« satsede eksempelvis på Australien, og Seil- og Dampskibsselskabet arbejdede oversøisk. Og dette sidste var et selskab, som bevidst ikke søgte at etablere sig indenfor DFDS' virkeområde.

Omdannelsen til Thingvallaselskabet var dels betinget af mulighederne på emigrantmarkedet, dels skal specielt Tietgens rolle nok alligevel ses i forbindelse med DFDS. Det var således C.F. Tietgens erklærede hensigt at DFDS skulle »overtage det Hele«, og forklaringen kan være, at det var Tietgens mulighed for at få etableret en amerikarute uden at belaste DFDS' økonomi samtidig med at aktiverne – selve dampskibet *Thingvalla* – blev reddet.

Seil- og Dampskibsselskabet af 1873, som stammede fra Skibsraderiforeningen af 1865 og som var blevet fusioneret med Det Danske Søfartselskab, endte altså med at blive til Thingvalla. Og

selvom dette emigrantrederi aldrig blev noget særligt godt papir på Børsen, så varede det dog mange år, før DFDS overtog det hele. Først i 1899 blev Tietgens hensigt opnået.

Efterskrift

Udgangspunktet for denne artikel er en særlig gruppe arkivalier, som ikke ret mange forskere har ofret opmærksomhed: foretagerarkiverne. I C.F. Tietgens privatarkiv, som opbevares i Rigsarkivet, ligger der således materiale om Det Danske Søfartselskab samt de andre tietgenske foretagender. Det er materiale, som Tietgen har indsamlet til intern brug – ofte forsynet med hans egne kommentarer. Herudover rummer arkivet en større mængde korrespondance, først og fremmest kopibøger. Arkivet rummer således mulighed for på nært hold at studere Tietgens forretningstransaktioner.

Forfatteren til denne artikel har det indtryk, at foretagerarkiver kan anvendes på mange måder. Dels til detailundersøgelser af enkelte virksomheder, dels til egentlige foretagerstudier og ikke mindst til belysning af generelle økonomiske problemstillinger.

De undersøgelsesresultater af arbejdet med kilderne til »Det Danske Søfartselskabs« historie, som her er delvis fremlagt, har betydning for dels vor viden om aktieselskabsformens ændringer i det 19. århundrede, dels vor viden om det ændrede handlingsmønster i de enkelte rederier med hensyn til transportsektorens teknologi og markedsorientering. »Det Danske Søfartselskab« blev tvunget til fusion som reaktion på ny teknologi, og »Seil- og Dampskibsselskabet« måtte af samme grund skifte materiel og ændre virkeområde, hvad der i sidste ende mandede ud i »Thingvallaselskabets« dannelse. De kapitalmæssige ændringer i selskaberne kom som hovedregel i stand ved aktieudstedelse til nyfinansiering og ved etablering af nye selskaber til afvikling af de »syge« dele af de oprindelige foretagender. – Der savnes flere detaljerede og perspektivrige analyser af den danske dampskibsfarts udvikling i det 19. århundrede, og her vil foretagerarkiverne kunne bidrage.

Udvalgt litteratur og kilder

- E. Cohn*: Privatbanken i København gennem 100 år, vol. I-II, Kbh. 1957.
- E. Cohn*: Dansk Håndværk og Industri ved midten af det 19. århundrede, i *Nationaløkonomisk Tidsskrift*, 1953.
- V. Falbe-Hansen og W. Scharling*: Danmarks Statistik I-IV, 1885-1891.
- A. Feuerwerker*: China's Early Industrialization, *Harvard East Asian Studies* 1, 1958.
- Chi Ming Fou*: Foreign Investment and Economic Development in China 1840-1937, *Harvard East Asian Series* 21, 1945.

K. *Glamann*: Industrialization as a Factor of Economic Growth in Denmark since 1700. I beretning fra The First International Conference of Economic History, Stockholm 1960.

Sv.Aa. Hansen m.fl.: Dansk Pengehistorie, vol. 1, 1968.

Sv.Aa. Hansen: Økonomisk Vækst i Danmark, vol. 1-2, 1972-74.

Sv.Aa. Hansen: Den tidlige danske industrialisering og dens finansielle baggrund, memorandum fra Institut for Økonomisk Historie ved Kbh. Universitet, 1969.

F. *Holm-Petersen*: Under Sejl i Fjernøstlige Farvande, Nordstedt 1974.

F. *Holm-Petersen* m.fl.: Fra Sejl til Diesel vol. I-IV, Kbh. 1952.

K. *Hvidt*: Flugten til Amerika eller drivkræfter i masseudvandringen fra Danmark 1868-1914, Århus 1971.

K. *Hvidt*: Emigrationen fra Norden indtil 1. verdenskrig. Rapport til det nordiske historikermøde i København 1971.

Sigurd Jensen: Nogle oplysninger om det københavnske borgerskabs formueforhold og formueplacering ved midten af det 19. århundrede. Hist. Medd. om Kbh., 4 Rk. IV.

H.C. *Johansen*: Den økonomiske og sociale udvikling i Danmark 1864-1901, Kbh. 1962.

O. *Lange*: Finansmænd, Stråmænd og Mandariner. C.F. Tietgen, Privatbanken og Store Nordiske. Etablering 1868-76, Kbh. 1978.

O. *Lange*: Denmark in China 1839-1865. A Pawn in a British Game, Scan. Econ. Hist. Rev. vol. XIX no. 2, 1971.

Bering Lisberg: Danmarks Søfart og Søhandel, Kbh. 1919.

Kwang-Ching Liu: Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874, Harvard East Asian Studies 8, 1962.

Holger Munchaus Petersen og Jens Lorentzen: Rejsen til Amerika – med Thingvalla liniens udvandrerskibe før 1898, Kbh. 1977.

J. *Schövelin*: Privatbanken i Kjøbenhavn 1857-1907, Kbh. 1907.

R. *Willerslev*: Studier i Dansk Industrihistorie 1850-1880, Kbh. 1952.

Trykte kilder:

Beretning om Chinesiske Handelsforhold udg. af Udenrigsministeriet 1865; Diverse prospekter om Thingvallaselskabet, Generalforsamlingsreferater og artikler om selskaberne fra samtidens aviser; *Harald Hansen*: Tale paa Generalforsamlingen i Seil- og Dampskibsselskabet af 1873 i Kjøbenhavn; *Aug. Jensen*: Obligationsskalender for 1874 og 1877; Love for Det Danske Søfartselskab; Love for Seil- og Dampskibsselskabet af 1873; Love for Thingvallaselskabet; Thingvallaselskabets årsregnskaber; Rigsdagens arkiv: Aktstykker vedrørende handelsregistre, firma og prokura, hovedafdeling: næringsvæsen vol. 17, 1860-1889; *E. Tvermoes*: Til Actionairerne i Seil- og Dampskibsselskabet af 1873 i Kjøbenhavn, Motiverende Bemærkninger med Hensyn til de af det nedsatte Udvalgs Mindretal fremsatte Forslag, 1874.

Utrykte kilder:

Rigsarkivet: C.F. *Tietgens privatarkiv* (Sager angående det Danske Søfartselskab, Sager angående Thingvallaselskabet, Kopibøger 1865-1871, 1873-1894, Kopier på sammenhæftede løse blade 1872, Afskrift af tietgenske biografier og artikler angående tietgenske foretagender); *Udenrigsministeriets arkiv* (Samlede sager: Store Nordiske Telegrafelskab og Danmarks repræsentation i Kina 1874) Erhvervsarkivet: C.K. *Hansens arkiv* (Sager angående Thingvallaselskabet, Kopibøger); *DFDS arkiv* (Hovedbøger 1880-1897, Rejselog 1886-1888 m.v.) Københavns Stadsarkiv: Protokol over anmeldelse til *Firmaregistreret* af anonyme selskaber og foreninger 1862-1889.

Bilag. Udviklingen i selskabernes økonomi

Det Danske Søfartselskab, beløb i 1000 rigsdaler

	Aktie- kapital	Overskud/ Tab	Udbytte	Reserve- fond	Status	Skibenes kapitalkonto	Diverse kreditorer
1865	168	...	...	...	...	...	...
1/1 68 - 31/3 69	198	36	6 %	38	288	248	39
1/4 69 - 31/3 70	223	- 4	-	34	304	281	43
1/4 72 - 31/3 73	223	29	6 3/4 %	34	274	240	-

Skibsrederiforeningen af 1865, beløb i 1000 rigsdaler

	Aktie- kapital	Overskud/ Tab	Udbytte	Reserve- fond	Status	Skibenes kapitalkonto
1870	243	...	...	...	...	...
1/12 70 - 30/11 71	270	52	8 %	10	280	270
1/12 71 - 30/11 72	270	40	8 %	5	277	273

Seil- og Dampskibsselskabet af 1873, beløb i 1000 kr.

	Aktie- kapital	Overskud/ Tab	Udbytte	Reserve- fond	Skibenes kapitalkonto
1/12 72 - 31/12 73	852	141	3 og 5 %	54	832
1874	1512	141 (51)	5 %	85	832
1875	1512	86	-	?	...
1876	1512	- 74	-	49	...
1877	1512	111	-	-	...
1878	1469	75	-	55	...
1879	183	96	-	...	400

Thingvallaselskabet, de første fem år, beløb i 1000 kr.

	Aktie- kapital	Overskud/ Tab	Udbytte	Reserve- fond	Status	Skibenes kapitalkonto	Diverse kreditorer
1880	800	73	32	15	1364	1220	474
1881	1500	73	34	53	2287	2109	603
1882	2500	218	50	214	4650	4072	170
1883	2500	238	87	132	4597	3599	167
1884	2500	- 74	-	95	5230	4407	961

Plan over Søndre Værft.

Store Forventninger

Skitse over fem fejlslagne værfts anlæg ved slutningen af første Verdenskrig

I det københavnske havneterræn ved Sydhavnsgade – sydøst for Vestre Kirkegård – ses stadig sporene efter *Søndre Værft*. Her ligger resterne af en byggedok, som kun var i brug i en kortere årrække i den hektiske tid, da værftsgrundlæggelserne var mange, og de efterfølgende fallitter ligeledes talrige.

Bykortets »ar« fra tiden under og lige efter første Verdenskrig modsvarede også andre steder af mere eller mindre håndgribelige, men både smertelige og langvarige eftervirkninger forårsaget af skibsværfts anlæg med kortvarig levetid. Oprettelsen af fem af disse vil blive skitseret i det følgende, hvorefter det er blevet til en kortfattet skildring af deres sørgelige endeligt. Blot et lille dyk i det 60-70 år gamle materiale har nemlig resulteret i en forbløffende stofmængde, som rummer mange og spændende perspektiver. I den aktuelle anledning har problemet derfor først og fremmest været at begrænse fremstillingen af historien om fem af disse fejlinvesteringer i millionklassen.

Først blandt eksemplerne er netop Søndre Værft i Sydhavnen, som var en aflægger af *A/S Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft*. »Flydedokken« var grundlagt i 1897 og havde en traditionsrig beliggenhed på Christianshavn, hvor man begyndte på Krøyers Plads og siden bredte sig over størstedelen af den tilstødende Wilders Plads. Traditionen, man hægede om, stammede helt tilbage fra 1700-tallet og den berømtelige værftsejer Andreas Bjørns tid – man opbevarede pietetsfuldt en skibsklokke fra dengang. Siden den »Store Bjørns« tid havde der ganske vist også været andre værfter på stedet – dem huskede man nu ikke så nøje – men så kom endelig de moderne tider, og dermed dampskibe i mængder, som i Københavns havn skulle repareres. Derfor et behov for flydedokke til reparationsarbejde og tillige beddinger til nybygninger.¹

Krigsforholdene gav megen og forøget beskæftigelse på Kjøbenhavns Flydedok. Følgelig nåede man med udvidelser i 1915 og 1916 til et punkt, hvor rammerne på Christianshavn var helt udfyldt. Med tre flydedokke i bassinerne samt to beddinger ud imod havnen og værkstedsbygninger hele vejen langs Christianshavns Kanal, var mulighederne for videre udbygning udtømt. Men Andreas Bjørn kunne »fra sin Himmel se, hvorledes Nutiden har ført hans Værft og hans Tradition videre« og afdøde

1. Anders Vigen: Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, et Rids af 25 Aars Udvikling, Kbh. 1922. Hvor intet andet er noteret, bygger fremstillingen her og i det følgende på: Dansk Industrieretning, årgangene 1915-1927 udgivet af Industriforeningen i København, samt på det fyldige grundmateriale til afsnittene om de fem værfter i Greens Danske Fonds og Aktier, Erhvervsarkivet i Århus. En hjertelig tak til sidstnævnte institution for en beredvillig og sjældent effektiv hjælp.

menter i øvrigt sikkert at glæde sig over dette såvel som over dem, der fortsatte hans arbejde.

Men den store fortsættelse var nu tænkt at skulle føres ud i livet i Sydhavnen, hvor værftet i marts 1916 købte knap 70.000 m² af Frederiksholms Teglværk. Her kunne man blandt andet udnytte en stor lergrav, som relativt let kunne omdannes til byggedokker – »dokgruber« – og der var plads til at bygge større skibe, end man hidtil havde kunnet på det gamle *Nordre Værft*. Ikke mindst stillede man store forventninger til det sydlige sejløb for dybgående skibe – ned gennem Kalveboderne – som man fandt ikke længere var noget diskussionsemne, men en simpel nødvendighed. A/S Københavns Flydedok og Skibsværft udvidede i denne tid aktiekapitalen – fra 2 til 3 millioner kr. i 1916, og igen i 1918 og 1919 emitteredes nye aktier, så man efterhånden var oppe på en samlet kapital af 8 mill. Jævnside hermed planlagdes der og fra foråret 1918 sattes anlægget af Søndre Værft for alvor i gang. Forsinkelser var på denne tid uundgåelige, for forholdene på arbejdsmarkedet var urolige og entreprenørfirmaet fik sin del af tidens strejker. Men endelig kunne man i maj 1919 flytte tegnestue sydpå, den følgende måned gik man rigtigt i gang, og i oktober kunne kølen lægges til den egentlige første nybygning på Søndre Værft.

Men det var nu et andet skib, der som det første mødte bølgerne, nemlig et fartøj overtaget fra et andet firma, noget så særpræget som et jernbetonskib, *Bartels*, der leveredes til *Dampskibsselskabet Patria*. Betonskibene var et fænomen, som det kunne være interessant at få nærmere belyst. I denne sammenhæng må man nøjes med at konstatere, at de i en kortere årrække mentes at være et alternativ til stålskibene, hvad der med al ønskelig klarhed understreger det største problem for skibsværfterne på denne tid: mangel på materiale.

Lige netop indenfor denne branche blev udenlandske tilførsler særligt vanskeliggjort af krigen. Det blev sværere og dyrere at købe fra de krigsførende magter, som selv havde andet at bruge stålplader til. Og der var kun altfor mange købere til produkter fra Sverige og det indtil videre neutrale USA. Allerede i 1915 mærkedes materialeproblemet, og det blev ikke lettere de følgende år, slet ikke da leverancerne fra USA i 1917 standsede. Værst var det for helt nyanlagte værfter, som skulle have både maskiner og skibsbygningsmaterialer udefra. Relativt lettere var det for et ældre værft som Københavns Flydedok, der i tillæg til erfaring og ekspertise kunne trække på beholdninger af materiel fra ældre anlæg. For skibsværftsindustrien som helhed betød det imidlertid en meget stærk nedgang i nybygningen, og fra 1918 kneb det også med reparationsarbejdet, fordi en meget stor del af den danske dampskibsflåde nu var i ren udenrigsfart for allieret

regning. De havde ikke mere tid til at komme hjem for at blive repareret.

Så da anlægget var ved at være færdigt i Sydhavnen, har man til sin store græmmelse måttet konstatere, at selv om behovet for tonnage – og priserne på samme – var større end nogen sinde, så var det næsten ikke til at få sat noget i gang. Selv om krigen sluttede, var det ikke uden videre ensbetydende med nogen lettelse i situationen. Først henimod slutningen af 1919 kom der for alvor gang i tilførslerne, og endelig kunne da, som nævnt, strækkes køl til det første stålskib på Søndre Værft, *Pacific*, til *Det Oversøiske Compagnie A/S*. Året efter, i 1920, kunne det afleveres, og da var man for alvor i gang på det nye værft. På een og samme tid arbejdedes på fem nybygninger – her som overalt i skibsbygningsindustrien med »feberagtig Travlhed«. Søndre Værfts kapacitet skulle nu rigtig udnyttes. Planen, der stammer fra 1922, viser det store anlæg, som ved supplerende køb var indrettet på de godt 90.000 m². Fire byggedokker, hvoraf en var todelt, og i Teglværkshavnen yderligere to flydedokker. I det sydvestre hjørne kedel- og maskinhus, nord for dette den store skibsbygningshal, og nordligst magasiner og administration. Altsammen forbundet med jernbanespor til let transport mellem de enkelte afdelinger. Hertil endvidere muligheder for udbygning – med stiplede linier er angivet de planlagte bygninger.²

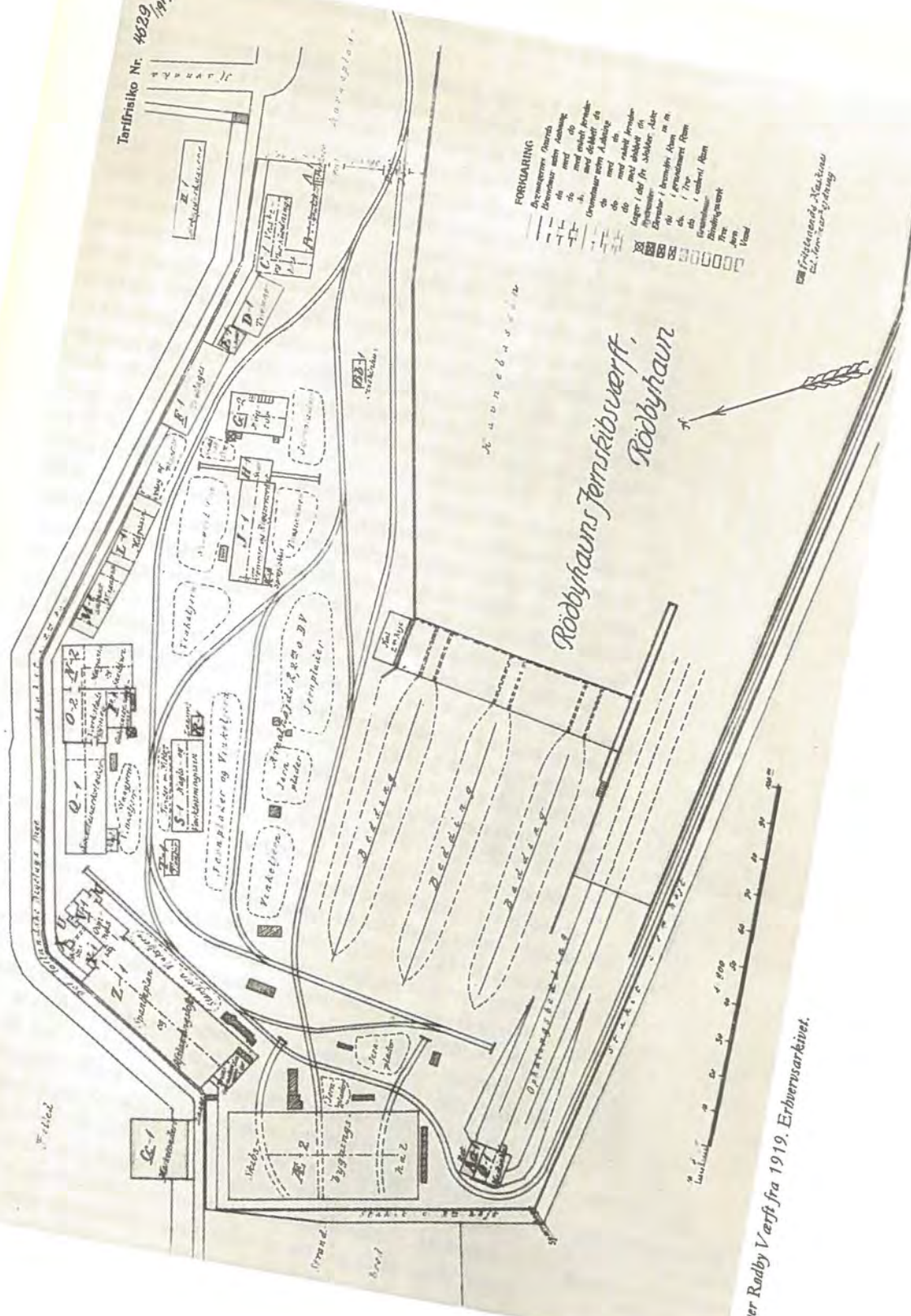
Søndre Værft kan i denne omgang passende forlades med et sigende citat fra 1922. »Naar den nye Sydhavn, med sine rige Muligheder for at modtage og betjene den store Skibsfart, aabner sin Port op paa vid Gab mod Østersøen, da vil Skibene lige indenfor denne Port finde Flydedokkens nye, moderne Skibsværft, som kan betjene dem og gøre dem klar til atter at stævne ud – – – saa vide som Bølgen blaaner«.

Men der var andre, der tænkte med forventning på fremtidige muligheder i østersøforbindelserne. Ved Rødby på Lolland havde man få år forinden fået en havn – Rødby Havn – og fandt da, at »om der med Fremtidens Muligheder for Øie er noget Sted, hvor et Skibsværft faar en naturlig beliggenhed, maa det blive her«.

Bag stiftelsen af *A/S Rødby Havns Jernskibsværft* stod en lokal kreds, en skibsmægler, en godsejer, en proprietær, en sagfører og en ingeniør – alle fra egnen, og i bestyrelsen for selskabet, som indbød til aktietegning i januar 1916, kom foruden disse fem blot en enkelt ingeniør fra København til. Man begyndte med en kapital på en kvart million kr., men fandt ret hurtigt en udvidelse til det dobbelte nødvendig. Atter i 1917 fordoblede man og gentog igen året efter proceduren, så man nu var oppe på ialt 2 mill.

Samtidig var anlæggelsen øjensynligt skredet relativt hurtigt frem. Man havde ganske vist problemer med et dømningsbrud i marts 1917, hvor der kom oversvømmelse i fiskerihavnen, som

2. Planen hentet fra Anders Vigen, anførte værk side 68. Tilsvarende i Tarifforenin-gens arkiv, nr. 2918, Erhvervsarkivet.



Plan over Rodby Værft fra 1919. Erhvervsarkivet.

ellers var tørlagt, mens man gravede ud og fyldte op på de kommunale havnearealer. Men allerede i oktober samme år kunne man skride til indvielsen, hvor gæster – også fra hovedstaden – kunne se både »Rødby og Havnebyen flagsmykket i Dagens festlige Anledning. Med fuld Føje, thi Anlægget af Værftet har bevirket en stærk Opblomstren af Havnebyen. Gennem Værftets Udenværker, Arbejderboligerne, der danner en hel lille by . . . gik Turen til selve Værftsanlægene, der forevistet . . .« Såvidt Dagbladet Børsen for den 21/10 1917. Og dagen efter kunne man i Lolland Falsters Stiftstidende læse om den samme forevisning, og ikke mindst om den efterfølgende frokost i Søpavillonon, hvor talerne drejede sig om det lokale initiativ, der nu udfoldede sig, hvor for seks år siden blot var gold strandbred; om den store velvilje fra Byråd, Digebestyrelse, Trafikministerium og Vandbygningsvæsen; og om den betydningsfulde finansforbindelse i København: Revisionsbanken, hvis direktør i øvrigt var gammel »Rødbynit«.

Vanskeligheder havde der dog været, og helt overvundet var de ikke endnu. En af dem fremgår ganske vist kun indirekte, men til gengæld ganske klart. Arbejdskraft stod ikke umiddelbart til rådighed, derfor de nævnte arbejderboliger, som værftet allerede i regnskabet for 1917 bogførte til over en halv million. De blev naturligvis bygget for at kunne tiltrække arbejdere og funktionærer, og der blev ved indvielsen nævnt ialt 53 ejendomme med tilsammen 65 lejligheder. Funktionærerne fik – naturligvis – alle eget hus, mens der til arbejderne byggedes enten enkelthuse eller etetages dobbelthuse. Der var gårdsplads og have, hønsehus og udhus, og der blev overalt indlagt elektricitet og lys. Stiftstidende var fuld af anerkendelse.

Arbejderboligerne stod der, og værftet var øjensynligt allerede i slutningen af 1917 klart til brug. Kølen var da for længst lagt til den nye Gaabensefærge, og man havde bestillinger på 8 skibe, der skulle bygges på de tre byggebeddinger. Den her gengivne plan over værftet er fra 1919, men det meste synes allerede to år før at have været temmelig langt: byggebeddingerne såvel som ophalerbeddingen, den grundmurede skibsbygningshal, smedier, værksteder, kontor og øvrige bygninger på det henved 40.000 m² store areal. Værftet var i alle henseender anlagt på stordrift, fremhævedes det.³

Men Gaabensefærgen skulle ikke blive sat i vandet lige med det samme, og årsagen var naturligvis materialemangel. I april 1918 havde man ordinær generalforsamling, og da fremhævedes det, at man faktisk havde fået materiale og der var ved at blive lagt køl til tre skibe. Man måtte endda prise sig lykkelige over at have været tidligt ude og var – i modsætning til de øvrige nye værfter – ligestillet med de gamle, når det gjaldt frigivelse af skibsbygnings-

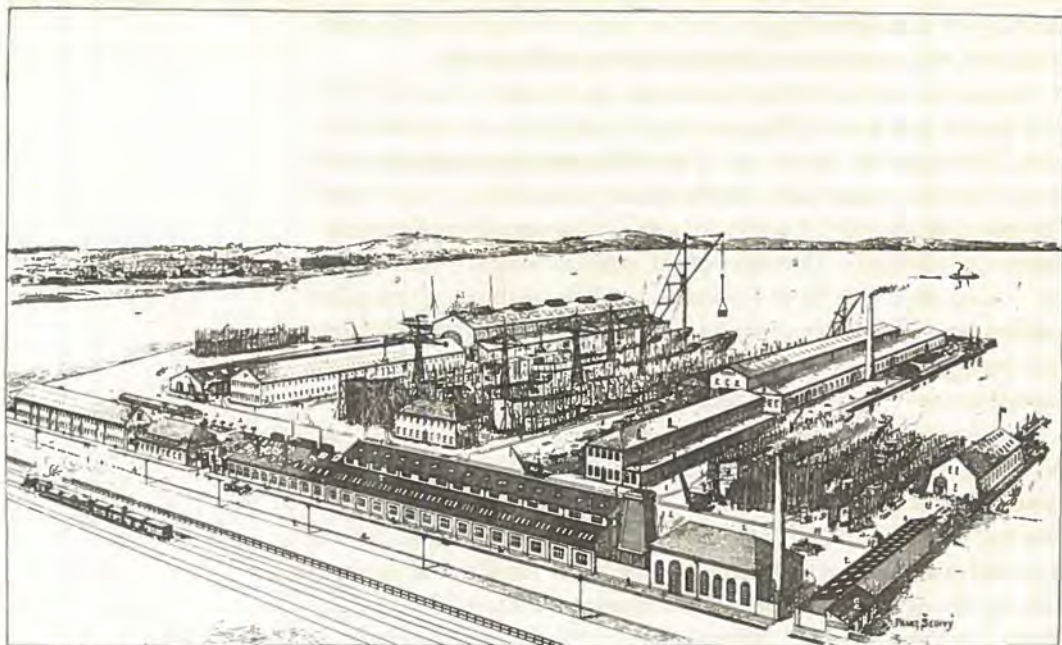
3. Plan fra Tarifforeningens arkiv, nr. 4629, Ethvervsarkivet.

materiale. Tilførslerne var ved denne tid som så meget andet reguleret og fordelt i samarbejde mellem regering og erhvervsliv – i sig selv et emne med spændende perspektiver.

Gaabensefærgen var dog heller ikke løbet af stabelen, da man året efter igen afholdt generalforsamling. Nok var kølen lagt til byggenumrene 1 og 3, der var 4-mastede sletriggede motorskonnerter – hver var på 2200 tdw – men så var materialeleveringerne standset, og da man endelig igen fik noget, var det desværre det forkerte, som kom først. En af stålskonnerterne var dog blevet spanterejst, og man havde i øvrigt beskæftiget en del af arbejdsstyrken med færdiggørelse af beboelsehuse. I 1919 bedømte man situationen optimistisk, vel manglede der noget arbejdskraft, men man havde bestillinger på de første 14 skibe, og, fremhævede formanden: »I det Hele ser Værftets Fremtid saaledes ganske lys ud, og jeg tror at turde sige, at vi nu er over de værste Vanskeligheder«. Optimismen gav sig også udtryk i værftets udvidelsesplaner – havnen skulle udbygges, og man havde her sikret sig ekstra plads, bl.a. til placering af en påtænkt flydedok. Der var en kvart million til afskrivninger, 6% i udbytte til aktionærerne, og Gaabensefærgen forventedes færdig til aflevering om nogle måneder. Meget kom dog her, som andetsteds til at se anderledes ud, da man var kommet igennem det afgørende år 1920, men derom senere.

A/S Kalundborg Jernskibsværft kunne også påberåbe sig en lokal opbakning, men ellers må det betones, at dels var initiativtageren relativt nyligt tilflyttet, dels var der fra første færd helt anderledes uro omkring dette foretagende. *Valdemar Henckel* var egentlig en Nyboderdreng, som havde lært skibsbygning på Orlogsværftet. Siden kom han ind i den københavnske byggebranche, hvor hans virksomhed dog ophørte efter den store byggekrise i 1908. Siden begyndte han at beskæftige sig med teglværker og dukkede op på Kalundborgkanten i forbindelse med anlæggelsen af *Refsnæs Teglværk*. Murstenene skulle borttransporteres, og det fik Henckel til at anskaffe sig små motorskibe, som kunne tage sig af den side af sagen. Efter krigsudbruddet gik byggeriet i stå, men rederiet *Marienburgs* skibe blev så sat ind i fart mellem Sverige og England, og stor indtjening blev følgen. Herefter gik Henckel videre i rækken af initiativer og stiftede i sommeren 1916 endnu et rederi, som kort efter blev til *Dampskibsselskabet Kalundborg*. Samme år tog man så fat på værftsplanerne.

Kalundborg Skibsværft dannedes som et aktieselskab i august 1916 og i bestyrelsen sad foruden Valdemar Henckel den lokale slagteridirektør, en landinspektør fra egnen, en lokal bankdirektør og en sagfører, som siden også skulle blive direktør i *Kalundborg og Omegns Bank*. Med det samme udbødes til tegning af aktier, og ifølge *Dagbladet Børsen* forlød det, at aktiekapitalen var blevet



*Kalundborg Værft tegnet i
fugleperspektiv af
Franz Sedivy
til en reklamestryksag.*

overtegnet 224 gange. Det drejede sig om $\frac{1}{2}$ million til offentlig tegning, mens der på forhånd var overtaget for et tilsvarende beløb. Her som andetsteds udvidedes aktiekapitalen siden; i begyndelsen af 1920 forhøjedes med en million til ialt 2 millioner.

Når der helt fra begyndelsen kom til at stå blæst om Kalundborg Skibsværft, skyldtes det den fortrøstning, hvormed Valdemar Henckel trak veksler på fremtiden. Selv om aktieselskabet var blevet dannet i august 1916, var der endnu ikke ved årsskiftet truffet endelig afgørelse om værftets placering, som bl.a. var afhængig af, hvor nye færgelejer skulle ligge. På et stormfuldt møde i januar udtalte en skeptiker, at han anså det »for noget af det let-sindigste, at starte et Millionselskab paa en blot og bar Byraadsbeslutning, der ikke har nogen Betydning, før den har faaet Ministeriets Approbation«.

Det der forelå, var altså en aftale med kommunen om leje af et areal, men det skulle ganske rigtigt tage sin tid, før tilladelse til igangsætning kunne foreligge. Det forhindrede dog ikke Henckel i at indgå talrige kontrakter på skibe, som for en stor dels vedkommende skulle leveres til norske redere. Det var så i øvrigt rygter fra Norge, som i efteråret 1917 rejste noget af en presse-storm.

I Norges Handels- og Søfartstidende blev der gentagne gange skrevet foruroligende bemærkninger om værftet, og det mandede ud i en regulær advarsel mod at kontrahere i Kalundborg. For hvad selve værftet angik, sagde man, så var der for øjeblikket ikke

mere spor af et skibsbyggeri, end at man var begyndt at ramme pæle ned, hvorpaa cementfundamentterne skulle støbes.

Hvis dette var en kende overdrevet, så overdrev Henckel ikke mindre, da han i sine tilbagevisninger redegjorde for værftets tilstand. Han gjorde meget ud af en 10 maaneders forsinkelse på grund af den manglende ministerielle godkendelse, men fremhævede i oktober 1917, at der nu arbejdedes nat og dag for at indhente det forsømte. Der var opført arbejderboliger – en hel lille by – som stod klar til at modtage ca. 200 familier, og på selve værftet hævdede man en måned senere, at de første fire beddinger var færdige, mens tre var under bygning, og man havde i flere maaneder været i gang med de første skibe.

Nordmændene, som havde haft repræsentanter på besøg, var stadig skeptiske, og Dagbladet Børsen tog også fat på sagen og sendte en mand til Kalundborg. Man konstaterede, at Henckels påstande næppe stod til troende, for de opfyldningsarbejder, som var nødvendige, var først blevet påbegyndt i midten af september, og den første del af det inddæmmede stod først til rådighed i dagene omkring den 1. november. Hvordan påstandene om, at der i adskillige måneder var blevet bygget skibe på værftet, kunne bringes i overensstemmelse med de faktiske forhold var ifølge Børsen ret gådefuldt. Det kan tilføjes, at man på omtalte dagblad gik grundigt til værks og indhentede oplysninger fra det firma, som havde jordarbejdet i entreprise.

Men man fik også oplysninger fra anden kilde, idet der i Kalundborg i forvejen var et Skibs- og Baadebyggeri, hvis indehaver naturligvis så på Henckels foretagende med kritiske, men sagkyn-dige øjne. Uopfordret skrev han til Børsen og forklarede, at når Henckel allerede i november hævdede, at der var bygget to mindre fartøjer på værftet, så forholdt det sig altså sådan, at det ene havde han selv leveret til Henckels teglværk, så det havde intet med det nye værft at gøre. Og når det gjaldt de omtalte byggebeddinger, så var det vel sådan, at »hører der til en Byggebeding kuns et klodslav lagt paa Opfyld paa Jorden, ja saa har jeg lagt mange Bedinger i min Tid«. Og da nordmændene havde været der, havde man lynhurtigt hentet en »løs« agterstævn henne fra en midlertidigt lejet plads og der var i al hast blevet påsat en forstævn og en køl. »Dette er kuns en lille del af et Skib«, og kollegaen i Kalundborg havde hverken kunnet se spanter eller plader på pladsen.

Så meget for Henckels troværdighed i opbygningsfasen, idet den følgende tids injuriesager må forbigåes i denne omgang. Værftet kom imidlertid i gang og kunne indvies den 4. oktober 1918 med stabelafløbningen af *Thora Frederikke* på 750 tdw. Og Henckel havde sine fortalere, for nok havde der været besværligheder, men, skrev man, »Tankens Ophavsmand, Ingeniør Val-

demar Henckel, havde den rette Energi, den rigtige Udholdenhed og Taalmodighed, og hans sande Tyrke-tro paa Foretagendets Fremtid fik omsider Bugt med Vanskelighederne». Og så hæftede skribenten sig ved den smukke portal, kraftstationen, administrationsbygningen og dampskorstenen – altsammen opført af pæne røde mursten, som det sømmede sig for en bestyrelsesformand, der også var teglværksejer.⁴

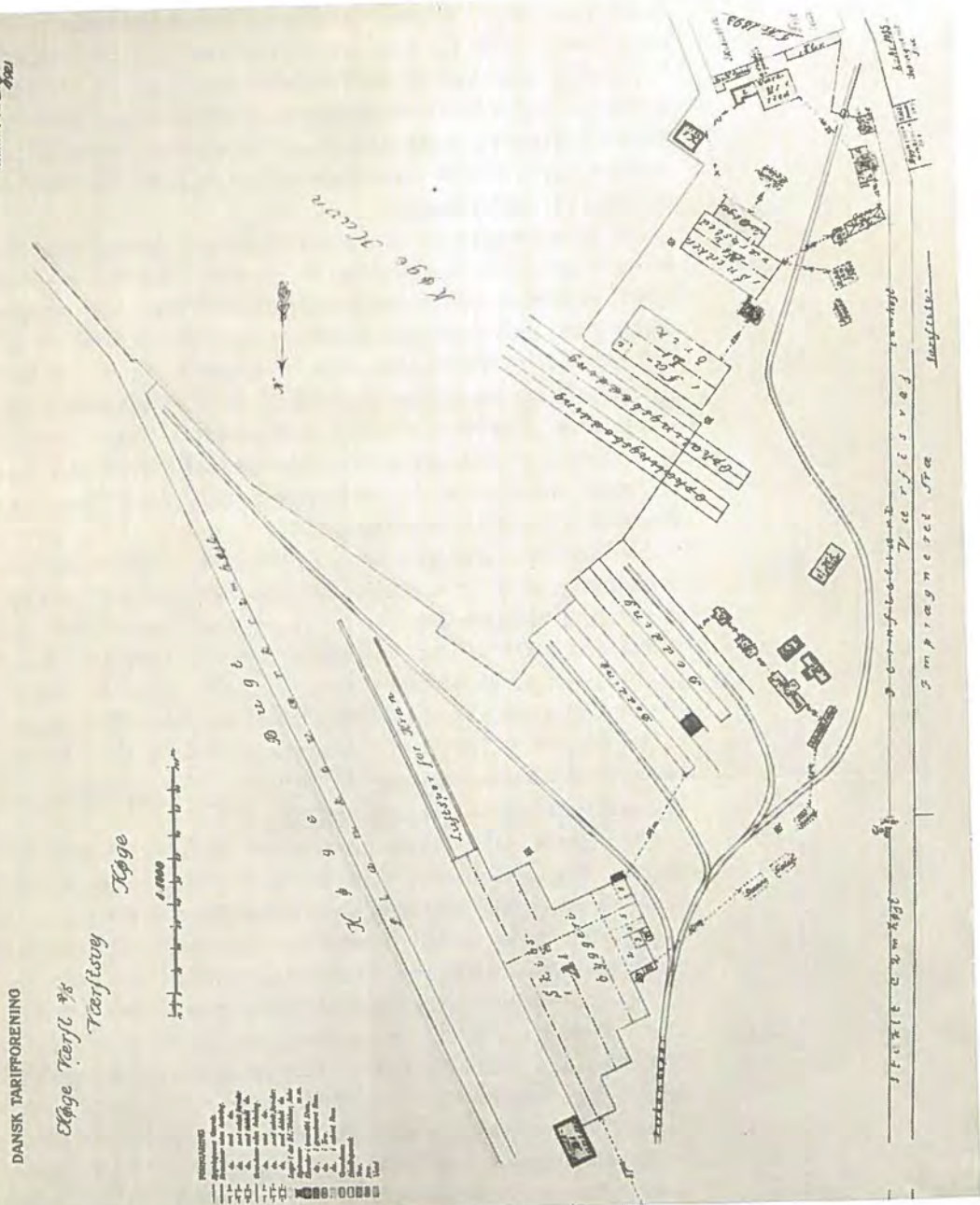
De røde mursten og de nævnte bygninger genfindes også på fotografier i en reklametryksag for værftet, som bærer årstallet 1918. Herfra er hentet den gengivne illustration, der viser det travle værft med de mange beddinger set i fugleperspektiv. Men det er vel at mærke tegnet, ikke fotograferet. Og der er ikke i samme tryksag fotografier af hverken de store bygninger langs beddingerne eller de store skibe, som kun blev tegnet. Derimod er de samme to små fartøjer fotograferet fra flere vinkler, så der er næppe tvivl om, at den pæne store tegning nok så meget er fremtids- som reelt fugleperspektiv.⁵

Men værftet fungerede altså og havde en svulmende ordrebeholdning, som ved årsskiftet 1918-19 blev opregnet til blandt andet ca. 40 byggenumre for norsk regning. Regnskabet viste i slutningen af året 1918 et beskedent overskud, som skulle bruges til afskrivninger, så der blev ikke noget til aktionærerne. Det blev der nu aldrig, men derom siden. Og når der ikke i den følgende tid kunne berettes om mange søsætninger fra Værftet i Kalundborg, så skal endnu engang erindres om den materialeangel, som alle værfter havde at kæmpe med.

Dette gjaldt i ikke mindre grad naboen til Søndre Værft i Sydhavnen. Bag *Balticaværftet* – navnet understreger atter de store perspektiver og forventninger, man havde til genoptagelse og udbygning af østersøhandelen – stod ved stiftelsen i 1917 en kreds, overvejende bestående af københavnske erhvervsfolk, som dog ikke i noget tilfælde repræsenterede den større, etablerede skibsfart, hvis man skal tro de oplysninger, som kan hentes fra Kraks Blaa Bog anno 1920. Men der var en befragter, en skibsreder af det mindre hartkorn og et par direktører og grossererere, og som teknisk rådgiver deltog ingen ringere end den daværende professor i skibsbygning ved Polyteknisk Læreanstalt. Man afholdt konstituerende generalforsamling den 3. oktober 1917, og udbød til offentlig tegning for 1/2 million kr. aktier i tilgift til den hele million, som på forhånd var aftaget. Værftet placeredes nordøst for Søndre Værft – se planen over dette – på 23.000 m², som lejedes af Københavns Havnevæsen. Opfyldningsarbejder sattes hurtigt i gang, og allerede i november samme år kunne Dagbladet Børsen meddele, at mellem tre fjerdedele og firefemtedele af arealerne var klar til brug, og der var gode udsigter til at skaffe råmaterialer, forhandlinger om maskinanskaffelser var i gang,

4. Nordisk Handels- og Søfarts-Tidende 1918, p.517.

5. Kalundborg Skibsværft 1918, Egmont H. Petersens Kgl. Hof-Bogtrykkeri, 1918.



Plan over Køge Værft fra 1921. Erhvervsarkivet.

men man ville dog næppe være færdige med anlægget før i slutningen af 1918.

Balticaværftet havde også en god forbindelse til Berlingske Tidende, som i maj 1918 kunne berette om et arbejde, som skred støt og roligt frem. Byggebeddingerne skulle være færdige i slutningen af august, materialer var bestilt, og så skulle man i gang med de fem kontrakter, der allerede var sluttet om bygning til danske rederier. »Den solide, støtte Sagkundskab og Erfaring, der er repræsenteret saavel i Bestyrelsen som i selve Værftets ledelse, synes at gøre det berettiget at nære Tillid til Baltica-Værftets Fremtid.«

Men det trak ud med de materialer. På en ekstraordinær generalforsamling i august 1918, var netop materialeproblemet hovedemnet, og i januar forklaredes i Berlingeren, at nu var man såvidt færdige, at man kunne begynde, så snart materialetilførslerne var kommet i lidt bedre gænge.

Men atter ved den følgende generalforsamling i maj 1919 var driften stadig ikke begyndt. Strejker og lockouter havde igennem et par år givet store forsinkelser, skibsbygningshallen var kun halvfærdig, fordi det var så svært at skaffe jernkonstruktioner. Det samme gjaldt for maskiner, men to beddinge stod klar, selv om man endnu ikke havde kunnet begynde på nogen af de ti bestilte nybygninger. Så endelig i juli 1919 kunne kølen strækkes til byggenummer 1, *Danemark* til *Dampskibsselskabet Dana*, og et par måneder senere begyndte man på nr. 2, *Fredensbro* til *Det Københavnske Dampskibsselskab*. Det tog ganske vist et år at få disse to i vandet på grund af urolige arbejdsforhold og langsomt tempo, men endnu på generalforsamlingen i april 1920 var optimismen fremherskende: »Vi har nu i fuld Gang et absolut moderne 1. Klasses Værft, som kan præstere udmærket Arbejde, og er i Stand til at levere Skibe op til 6000 Tons d.w., medens det fra Begyndelsen kun var tænkt at kunne bygge Skibe paa 2000-3000 Tons d.w.«

På Balticaværftet såvel som andetsteds blev planerne udvidet under anlæggelsen, og det fik man i dette tilfælde ganske meget at vide om i de fyldige generalforsamlingsredegørelser, som blev offentliggjort.

Ikke nær den samme offentlighed herskede omkring det femte og sidste store værftsanlæg i denne række eksempler. *Aktieselskabet Køge Værft, Skibs- og Maskinbyggeri* dannedes i 1919 med en kapital på 4 millioner og vedtægter dateret til den 22. maj. Stifterne var identiske med bestyrelsen, og foruden en højesterets-sagfører og den administrerende direktør, var der Konsul D. Lauritzen, *D/S Vesterhavet*, der var skibsreder Willie C.K. Hansen fra *D/S Dannebrog* og der var skibsreder Marius H. Nielsen, som repræsenterede *dampskibsselskaberne Skagerak* og *Progress*. En slut-

tet kreds fra tre kendte rederier, som i Køge ønskede at oprette eget værft til bygning af de skibe, som de på dette tidspunkt ikke kunne få, hverken fra ind- eller udland.

Initiativet var Lauritzens, og det forberedende arbejde ligeledes hans, ligesom D/S Vesterhavet tegnede sig for halvdelen af aktiekapitalen, mens de to øvrige delte resten mellem sig. Netop det eksklusive i denne kreds gør, som nævnt, at man ikke fik så meget at vide – heller ikke de berørte selskabers aktionærer.⁶ Det fremgår dog klart, at man her som andetsteds, hurtigt kom til at udvide aktiekapitalen, allerede i 1919 med to millioner, og året efter med to til, mens selve anlæggelsen gik for sig. Planen for 1921 viser værftet året efter opførelsen, da der angaves at være beskæftiget ca. 400 arbejdere. To ophalerbeddinger, to byggebeddinger – og plads til een til – nordligst det store »skibsbyggeri« af jernbeton, og spredt omkring på de 100.000 m² andre værksteder i jernbeton, et grundmuret kedelhus og mængder af mindre bygninger i lettere konstruktion.⁷

For at skaffe arbejdskraft måtte man sørge for beboelse, og det medførte, som illustrationen viser, opførelsen af temmelig imponante boligblokke til arbejderne – ialt var der tale om henved 150 lejligheder, hvortil kom mindre huse til funktionærer.

Hvad selve skibsbygningen angik, var man i dette tilfælde kommet så sent i gang, at materialer nu var for hånden, og allerede i sommeren 1921 løb den første damper af stabelen, S/S *Nerma* til Lauritzenrederiet Vesterhavet, og flere fulgte snart efter.

De fem værfters tilblivelse er her skitseret i kronologisk rækkefølge alt efter oprettelsestidspunktet, og de vil i det følgende blive likvideret i tur og orden. Men først er det værd at bemærke, at det egentlig, når man tager den snævre tidsramme og de fælles konjunkturer i betragtning, er fem ret forskellige virksomheder, som her er trukket frem til behandling. Hovedstaden er repræsenteret både ved den gamle, veletablerede Flydedok, som satsede med den store udvidelse i Sydhavnen, og med Baltica, der helt anderledes var en nygrundlæggelse foretaget af personer, som tilsyneladende i øvrigt ingen berøring havde med praktisk værftsindustri. Fælles for de tre provinsværfter var, at man her i alle tre tilfælde måtte sikre arbejdsstyrken beboelsesmæssigt. Bolignøden havde under første Verdenskrig gjort sig stærkt gældende, men da værfterne i realiteten kom til at konkurrere om arbejdskraften – beskæftigelsen steg i den samlede værftsindustri fra omkring 4000 mand før krigen til ikke mindre end 12.000 i 1920, da det gik mest hektisk til – ja så var følgen, at der måtte gøres noget særligt for at trække folk til.

Men ellers må det siges, at de tre provinsværfter adskilte sig ret klart fra hinanden. Bag virksomheden i Rødby Havn stod folk,

6. En interessant redegørelse for Rederiet Dannebrog's deltagelse i Bo Bramsen: Hundrede år under Dannebrog, Rederiet Dannebrog's historie 1883-1983, 1983, s. 82-86. Det har dog ikke været muligt i det foreliggende materiale at verificere oplysningerne om rederiet Danias engagement, nævnt side 84.

7. Plan fra Tarifforeningens arkiv, nr. 5118, Erhvervsarkivet.

som først og fremmest var fra egnen, og som til enhver tid betone det lokale initiativ. Det forsøgte Henckel også i Kalundborg, men her er der nu først og fremmest en fornemmelse af, at det var denne ene mand, som udfoldede omfattende »gründer-virksomhed«, en velsignelsesrig foretagsomhed, som han forresten også lod andre lokaliteter komme tilgode. En karakteristik af personen Henckel vil dukke op i det følgende, og naturligvis er der en vis parallel til Køge, hvor den oprindelige idé helt åbenbart var kommet fra Konsul Lauritzen. Men da det kom til stykket, blev Køgeværftet altså et eksempel på et rederikonsortium, som hørte hjemme i København, men fandt de nødvendige arealer og en vis kommunal interesse i Køge. I princippet kunne dette værft have været placeret hvor som helst.

Som nævnt gik det allermest hektisk til i 1920. Under hele krigen og i den første efterkrigstid kendte man kun een retning for prisen for transport, og dermed priser på skibe. De gik op. Samtidig steg råvarepriserne, prisen for arbejdskraft og i det hele taget priser på alt, hvad stige kunne. Og dette fortsatte igennem det meste af året 1920, da man, som nævnt, arbejdede med feberagtig hast, da de nye værfter nu var i gang og skulle tjene penge. »De fleste af de planlagte Anlæg af nye Værfter og Udvidelser af ældre Værfter var tilendebragt og Værftsindustrien kunde nu som Helhed drage Fordel af de gode Konjunkturer« – det var kommentaren i Industrieretningen, som dog havde en tilføjelse om mangel på arbejdskraft. Man beskæftigede 12.000, men kunne have fundet anvendelse for 3.000 mere, blot konkurrerede man ikke alene indbyrdes, men også med den øvrige del af Jern og Metal om den faglærte arbejdsstyrke, som nu var tilstede. Følgen var markante lønstigninger.

Således i de tre første kvartaler af 1920, hvorefter konjunkturomslaget indtraf og i løbet af meget kort tid var situationen afgørende ændret. Bunden gik ud af fragtmarkedet, skibe blev oplagt, og nykontraheringer standsede med eet slag. Nu var ordrebøgerne de fleste steder godt fyldte, og for så vidt som det jo tager sin tid at bygge et skib, skulle de fleste værfter på papiret have haft arbejde til mange år. Blot opdagede man hurtigt, at rederier med dalende indtægter ofte hverken ville eller kunne opfylde deres del af kontrakten. Følgerne var fatale.

Først blandt fallitterne var værftet i *Kalundborg*, hvis skæbne besegledes allerede i januar 1921, da Kalundborg og Omegns Bank standsede sine betalinger. Dagbladet *Børsen*, hvis holdning kun kan karakteriseres som meget lidet Henckel-venlig fulgte med interesse og iver udviklingen. Nogle få dage før havde man lidt skadefro kunnet meddele, at nybygningen *Moland*, der havde kostet 1.8 mill. havde været på prøvetur og kunne fås for det halve, 900.000. Men den havde ikke været til at afhænde. Dag-

bladet Politiken var lidt mere moderat i sine udtalelser, og selv om man fastslog, at det var forbindelsen med Kalundborg Skibsværft, der havde bevirket katastrofen for banken, så citerede man en af direktørerne for beroligende udtalelser om værftets status, som hævdedes at være god, hvorefter Politiken bragte både interview med og portræt af Henckel – »En dansk Forretningsmands Livs-Eventyr« – dygtig, men meget dristig og ikke uden uvenner. Hertil hørte nu næppe Socialdemokraten, som tidligere havde støttet eventyreren i Kalundborg, og som fortsat loyalt slog fast, at værftet fortsatte.

Men Dagbladet Børsen fik nu ret i sin efterhånden årelange skepsis, og redaktionen har givet nydt triumfen, som blandt andet gav sig udtryk i en hel artikelserie med analyse af Henckel, hans mange foretagender og ikke mindst hans forretningsprincipper. Man havde længe betonet, at den var gal med kontraheringerne, som simpelt hen ikke afspejlede noget realistisk forhold til, hvad det ville være muligt at bygge under de rådende omstændigheder. Alle de efterfølgende undersøgelser og det retslige efterspil må her forbigås, og man må nøjes med at slå fast, at hvis et udtryk som »skægkontrakter« nogen sinde har kunnet bringes i anvendelse, så må det være i tilfældet Henckel, hvis »Svømmølle« bestod i at indkassere første rate af byggesummen, så såre kølen var strakt, mens det så i øvrigt bare gjaldt om at få så mange køle lagt på så mange beddinger som muligt i Kalundborg og på de to andre værfter, Henckel efterhånden også kom til at stå i spidsen for.

Samtidig var der foregået en noget besynderlig trafik med videresalg af byggekontrakter, som passerede Henckels eget rederi Marienborg før de med fortjeneste afsattes til andre. Og i øvrigt blev dommen over Henckel som person den, at han ikke havde haft noget reelt forhold til virkeligheden, men havde forstået at charmere sig igennem blandt andet med de såkaldte »Champagnerejser«. I Børsen brugtes ikke ordet »charlatan«, men det var det, man mente. Alt dette, som eftertiden fik travlt med at rede ud og som fyldte godt i spalterne, har her kun kunnet antydes og må lades ligge til fordel for en betragtning af situationen på generalforsamlingen i maj 1921, da Henckel ikke ville modsætte sig et forslag om at likvidere. Der var siger og skriver en kontrakt tilbage, resten var annulleret og indtægter fra rederier, som ikke ville opretholde kontrakterne var i det sidste regnskab den væsentligste indtægtskilde. Man betalte gerne en hel del for at slippe for det fulde beløb.

Mest skræmmende var dog et blik på den status, som kunne opstilles nu i maj 1921, hvor tvivlsomme aktiver i form af igangværende byggearbejder og materialebeholdninger samt anlægssummen for værftet stod overfor en langt mindre tvivlsom række

passiver, hvoraf 12 af ialt små 23 millioner var mellemværendet med den fallerede bank, som simpelt hen var blevet tømt for at holde værftet i gang.

Ni nybygninger var det samlede resultat af virksomheden i Kalundborg, som ganske rigtigt måtte likvidere. Det sidste personale afskedigedes i september og værftet lukkede. Men der var endnu et efterspil, for anlægget lå der, og en fortsat virksomhed ville have stor betydning for Kalundborg og Omegn. Så året efter oprettedes *A/S Kattegatværftet* med en aktiekapital på een beskeden million. Man klarede sig til august 1926, men så var det også helt slut med værftet i Kalundborg.

Næste fallent i rækken kom i *Rødby Havn*, og med et kendskab til dette værfts regnskabsopstillinger kan det ikke undre, at man også her måtte standse i 1921. Optimismen blev holdt oppe, så længe priserne steg, men allerede inden det store konjunkturomsving kørte man med underskud netop på grund af de stigende priser. Det regnskab, som kunne fremvises på generalforsamlingen i marts 1920 viste over en halv million i underskud, fordi kontrakter afsluttet i 1916 på grund af den senere pris- og lønudvikling havde vist sig at give direkte tab. Når fortrøstning stadig gjorde sig gældende, skyldtes det nye og gunstigere kontraheringer, så man kunne forvente en lønnende fremtid.

Siden forklares, at året 1920 da også var begyndt godt, og man tjente på reparationer og ved at sælge materialer, men ved slutningen af året blev det hurtigt klart, at den var ved at være gruelig gal. En kort tid suppleredes bestyrelsen med et par nye medlemmer, som i forbindelse med et større lån fra en kunde repræsenterede denne, nemlig *Dampskibsselskabet Gylfe* – der var tale om et par medlemmer af dettes bestyrelse.⁸ Der kom direktørsifte på værftet i begyndelsen af 1921, driften standsedes midlertidigt i februar samme år og på den efterfølgende generalforsamling konstateredes et tab på godt 2 1/2 million på de nye kontrakter, skibe, som rederne ikke ville have på grund af de ændrede konjunkturer. En vis desperation synes at have gjort sig gældende omkring forhåbninger om fortjeneste ved ophugning af gamle tyske skibe og indvælgelsen af et par franskmænd i bestyrelsen. De havde interesseret sig for selskabet!

Likvidation var egentlig forestående allerede i begyndelsen af 1921, men det uhyre karakteristiske for denne tid – forhandlinger med redere om annullerede kontrakter – var noget, som godt kunne trække i langdrag. Og man kunne jo håbe, at godtgørelsessummerne kunne hjælpe igennem, men da man nåede frem til oktober, måtte man konstatere, at vel var forhandlinger tilendebragt med tre dampskibsselskaber, og en voldgiftssag med et fjerde var faldet ud til værftets fordel. Blot ville det sidste rederi ikke betale, og den tidligere så velvillige bankforbindelse – i Kø-

8. Generalforsamlings- og bestyrelsesprotokol fra Dampskibsselskabet Gylfe, afskrift i privateje.

benhavn – var ikke mere så velvillig. Og så gik man i december i likvidation.

Men også et værft under likvidation kunne bygge skibe. Der stod fartøjer på byggebeddingerne, så man holdt den gående meget længe med en begrænset arbejdsstyrke. Og sådan set udvidedes fortsat, specielt med henblik på at kunne foretage reparationsarbejde. En flydedok var bestilt, men det afhang af Kommunens stilling, om den kunne tages i brug på det lejede areal. Det gik i orden, og den ankom i slutningen af året 1922. I april 1923 løb byggenummer 11 af stabelen, samtidig med at der blev givet grønt lys for færdiggørelse af nr. 5. Økonomisk set regnede man på dette tidspunkt med et samlet underskud på 3.2 millioner efter at aktiekapitalen var afskrevet som tabt. En håbløs situation. Men her, som andetsteds, var tankegangen, at nu lå der altså et færdigbygget værft og en flydedok. De måtte dog kunne bringes i anvendelse. »Værftets Fremtid er afhængig af, at Rødby Kommune faar ordnet sine Forhold. Spørgsmaalene Rødby Kommune, Havnen og Værftet er knyttet fast sammen« – det var, hvad sidstnævntes leder slog fast i afviklingsperioden. Forholdene var udviklede, men enden blev, at værftet solgtes for 1.2 millioner til en gruppe københavnere. Resultatet blev da 3% til de almindelige kreditorer og intet som helst til aktionærene.

Værftet fortsatte, omend kun en kort tid, under navnet *Aktieselskabet Rødbyhavn Dok og Skibsværft*. I Femernbæltet sendtes nybygning nr. 9, *S/S Marx* på prøvetur fredag den 15. april 1925. Efter afleveringen, der faldt ud til rederiet Progress' fulde tilfredshed, lukkede man den følgende lørdag endeligt ned. Bankforbindelsen i København var krakket nogle måneder inden, og likvidation for længst besluttet, selv om den forøvrigt først blev endeligt tilendebragt i 1929.

De lokale eftervirkninger var anselige. Der var i alt fald een af de oprindelige hovedaktionærer, som måtte gå fra sin ejendom, og kommunens økonomi, belastet af havneudvidelser, blev ødelagt. Gennem udvalg under henholdsvis Ministeriet for Offentlige Arbejder og Indenrigsministeriet blev Havnen såvel som Rødbys almindelige finanser i en årrække simpelt hen sat under administration.

Samme konsekvenser fik værftslukningen ikke i *Køge*. De involverede rederier aftog ganske vist de første nybygninger – to til Vesterhavet og to til Progress, mens en femte var til De Forenede Kulimportører. Men der blev ikke tale om nye kontraheringer fra ejernes side – de må med det samme have haft noget af en fornemmelse af at have sat sig ikke mellem, men på to stole.

I en situationsrapport fra maj 1923 forlød det ganske vist, at bygningen af nr. 5 i forbindelse med reparationsarbejde gav en vis beskæftigelse. Samtidig lå man i underhandlinger om flere ny-



*Det stort anlagte byggeri
i Køge, som rummede
Værftets arbejderboliger.
Køge lokalhistoriske arkiv.*

bygninger, og »Ledelsen har saaledes Haab om, at Værftet i Tidens Løb kan udbygges og anvendes i den Udstrækning, som det efter de oprindelige Planer var tænkt«.

Forventningerne blev ikke indfriet, og underhandlinger har nok så meget drejet sig om afhændelse, for da nr. 5 løb af stabelen den 29. september 1923, kunne det samtidig meddeles, at Køge Værft var solgt til Københavns Flydedok. De involverede rederier tog tabet, for efter sigende var overtagelsessummen kun 1 million, og en meddelelse senere på året i Statstidende fortalte, at aktiekapitalen var nedskrevet fra 8 millioner til 8.000 kr.

På papiret fortsatte selskabet sådan set en årrække – et tomt aktieselskab – indtil det i 1933 afvikledes. Således undgår man generende publicity omkring fejlinvesteringer. Men i Køge skulle der ikke bygges mere, det var man fuldt på det rene med. Maskiner, inventar og materiel demonteredes og sendtes til København til brug for Flydedokken. Tilbage lå de tomme bygninger, som først en del år senere atter blev taget i anvendelse, da Junckers Savværk rykkede ind bl.a. i den tidligere skibsbygningshal.

Tilbage lå også komplekset med arbejderboliger, som Københavns Flydedok af gode grunde ikke interesserede sig for. Så de tre rederier var i en årrække stadig besiddere af fast ejendom i Køge.

På *Balticaværftet* var man, som nævnt, i gang i foråret 1920. »I fuld gang«, hed det. Og i løbet af eftersommeren kom de to første nybygninger da også i vandet. Det var temmelig længe for et 1. klasses værft, og siden forklaredes, som nævnt, om forsinkelser, urolige arbejdsforhold og langsomt tempo. Man får uvil-

kårligt en mistanke om, at man på Balticaværftet i usædvanlig grad havde »klimaproblemer«.

Og de to første skibe skulle sådan set blive de sidste, for de tre følgende nybygninger påbegyndtes på det værst mulige tidspunkt. Den ene annulleredes efter voldgift, den anden efter overenskomst og erstatning, og den tredje blev ændret efter aftale med kontrahenten, *Dampskibsselskabet Gylfe*. Da man nåede frem til generalforsamlingen i april 1921 var værftet imidlertid standset. Der søgtes udsættelse – moratorium – hos kreditorerne og man havde i øvrigt forgæves prøvet at få tilført kapital samt set sig – ligeledes forgæves – om efter en køber.

Kontrakten med Gylfe ærgrede man sig meget over. Egentlig skulle rederiet have haft et fartøj på 6.000 tdw, men det var blevet ændret til et mindre på 4.000 tdw. Materialet til dette havde rederiet allerede fået bragt til landet og det lå på et andet dansk værft – antagelig i Rødby – men da man fik det ført til Balticaværftet, manglede desværre netop det, der skulle bruges til køl og bund. En lidt betænkelig detaille og en kedelig form for forsinkelse for et 1. classes værft!

Med skibet til Gylfe var man dog kommet et stykke inden standsningen, men så blev det halvfærdige fartøj stående, og det var også tilstanden ved den næste generalforsamling året efter. Fortsat moratorium og et underskud opgjort til 1.5 mill. var det udsigtsløse budskab til aktionærerne.

Endnu to år skulle gå, før det sidste skib fra værftet løb af stabelen, men da var det solgt til et norsk rederi og færdiggørelsen blev varetaget af Københavns Flydedok. *Spica* kom i vandet den 1. juni 1923, men der skulle gå endnu mere end et år, før Balticaværftet endelig d. 31/10 1924 trådte i likvidation med opsamlet underskud på 2.3 millioner. Der blev 1.728% til kreditorerne.

Naboen, *A/S Københavns Flydedok og Værft*, kom naturligvis som alle andre til at mærke de ændrede konjunkturer. Fra Søndre Værft kunne man, som nævnt, i 1920 aflevere to og påbegynde fem nye skibe. Blot trak det meget længe ud med færdiggørelsen af flere af disse sidste. Også på dette værft kom der øjensynligt annulleringer, og selv om året 1921 betegnedes som nogenlunde tilfredsstillende, så konstaterede man dog at der havde været tab på kontrakter indgået i 1916-17. Endnu det år betaltes udbytte – 6% – men det var ikke tilfældet det følgende, da hele driftsoverskuddet måtte bruges til afskrivninger.

I betragtning af forsinkelser i 1923 – uroligheder i Ruhrdistriktet – og den deraf manglende mulighed for helt at udnytte den store kapacitet, kan man godt undre sig over overtagelsen af Køge Værft, som dog i det væsentlige finansieredes ved en udvidelse af aktiekapitalen fra 8 til 9 millioner, og denne million over-

toges af de tre rederier »som en del af købesummen«. Tungtvejende har for flydedokken nok været de kunder som fulgte med handelen, om ikke til nybygninger, så dog til reparationer.

I 1924 meddelte Flydedokken, at man havde klaret en del af det forrige års tab over driften, og det følgende år begyndte godt især med reparationsarbejde, men så var der arbejdskonflikt i foråret og forsommeren 1925 og man følte sig plaget af udenlandsk konkurrence. Året efter havde det knebet med at få arbejde nok, et underskud havde ikke kunnet forhindres, og i 1927 blev hele virksomheden overtaget af Burmeister & Wain.

Egentlig var det ikke direkte konjunkturomsvinget i slutningen af 1920, som var anledningen, men snarere den hestekur, økonomien blev udsat for over midten af tyverne da priser og lønninger skulle bringes ned for at skaffe kronen tilbage til den gode gamle parikurs overfor guld – Flydedokken anførte selv, at indtjeningen havde måttet anvendes til at nedskrive lagrene. Alt for meget har været købt for dyrt for nu at skulle bruges i en produktion, der kun kunne afsættes til lavere priser, hvad enten der var tale om nybygning eller det reparationsarbejde, som dette i lighed med så mange andre værfter nu måtte sætte sin lid til. Men anlægget i Sydhavnen var også uvægerligt noget, som blev nævnt i nekrologerne over A/S Kjøbenhavns Flydedok og Værft. Det var her, man havde satset stort med anlæg, som reelt aldrig blev fuldt udnyttet. Og de store forventninger om sejløbet sydpå blev jo heller ikke til noget. Burmeister & Wain havde ikke brug for Søndre Værft.

Historien om de fejlslagne værftsanlæg skal naturligvis først og fremmest ses på baggrund af tidens almindelige økonomiske udvikling, som med de gunstige konjunkturer for søfart og skibsbygning gav grobund for fem så forskellige initiativer. Kontrakt-rytteren i Kalundborg var den, der mest udpræget svarer til eftertidens »mytiske« forestillinger om samvittighedsløse spekulanter. De foretagsomme lolliker i Rødby skal derimod nok tages langt mere seriøst, og det samme gælder for så vidt skibsrederne i Køge, som her gav sig i kast med noget mindre tilvant for at skaffe sig skibe, som ved grundlæggelsen ikke kunne erhverves andetsteds. Kredsen omkring Balticaværftet er man umiddelbart mere indstillet på at karakterisere som folk, der også ville være med, når spekulationer kunne tænkes at blive givtige, mens Flydedokkens store udvidelser siden motiveredes med, at man fra den etablerede værftsindustri side ikke med hænderne i skødet kunne se værft efter værft blive oprettet i provinsen. Man sprang altså også på vognen og udnyttede pengeligeligheden til nyinvesteringer i et »storskibsværft«, der kunne bygge fartøjer større end det var muligt på Andreas Bjørns gamle virkeplads.

Efter omsvinget i 1920 var overkapaciteten indlysende, og re-

sultatet set i bagklogskabens lys kun alt for givet på forhånd, hvor smerteligt det så end kunne forekomme rundt omkring. Med de gradvise afviklinger og langvarige likvidationer skal man helt frem til 1926-1927, før man igen fandt tilstandene normale i denne branche. Kommentaren lød i Industrieretningen på, at »med Hensyn til den indenlandske Konkurrence betød Aaret 1926 en Gennemførelse af den vistnok i nogle Tilfælde for længe opsatte Afvikling af Krigsperiodens store Skibsværftsboom, og man naaede et langt Skridt frem imod Genskabelsen af sunde Konkurrenceforhold paa dette Omraade«. Såvidt kommentaren fra København.

Men allerede året før havde man konstateret, at skibsbygningsindustrien nu var internationalt konkurrencedygtig, idet 2/3 da byggedes til eksport. Alt i alt betød grundlæggelserne og udvidelserne fra første verdenskrigs tid vel mindst en fordobling af kapaciteten på langt sigt. Men i det billede hører de fem her skildrede værftsanlæg jo ikke hjemme i lighed med andre større og mindre fejlslagne forsøg i Køge – nok engang – Næstved, Korsør, Nørre-Sundby m.fl.

Det er på sin vis meget lidt »positivt« at vælge fem uheldige eksempler, vel vidende, at andre værfter grundlagt på denne tid efter større eller mindre genvordigheder fik langt længere levetid, hvad enten de lå i Københavns Nordhavn, i Aalborg, Århus, Frederikshavn, Nakskov, Odense eller Svendborg. Men det spændende ville så netop ved lejlighed være at prøve at sammenligne og finde ud af, hvorfor det andre steder gik bedre end i Rødby, Køge, Kalundborg og i Københavns Sydhavn.

Benny Christensen

D/S »Gylfe«

Danske dampskibsselskaber under krigskonjunkturerne 1914-21

Dansk skibsfart ved udbruddet af 1. verdenskrig

Årene under og umiddelbart efter den første verdenskrig står stadig som en enestående tid i dansk skibsfarts historie. Den danske neutralitet gav mulighed for indsejling af hidtil uhørte beløb, og virkningerne heraf inden for de maritime erhverv var mangeartede. Den følgende skildring forsøger at tegne nogle hovedlinier af den økonomiske udvikling inden for dampskibsselskabernes område i dette tidsrum, og herunder berettes der om en tidstypisk virksomhed: dampskibsselskabet »Gylfe«.

I årene inden verdenskrigens udbrud havde indtjeningen for skibsfarten været jævn. Fragtindtægterne for 1912 og 1913 lå på henholdsvis 105 og 110 mill. kr.¹ Udbytteerne for dampskibsselskaberne lå på et tilsvarende jævnt niveau, hvilket medførte, at investeringslysten i disse selskaber generelt var beskeden ved krigens udbrud. Som det fremgår af figur 1, lå gennemsnittet af kurserne på noterede dampskibsaktier i sommeren 1914 nær 100.

Krigsudbruddet medførte i første omgang stor usikkerhed inden for skibsfarten, men efter at forsikrings- og lønproblemer blev løst i løbet af efteråret 1914, kom der atter gang i sejladsen. Samtidig begyndte fragtraterne at stige betydeligt (se figur 2). De stigende omkostninger til lønninger, forsikringspræmier, bunkers, længere sejlruiter m.v. skulle dækkes ind. Men stigningerne var også udtryk for tonnagemangel, dels fordi varer fra Østersøen og Sortehavet nu ofte måtte tilføres fra oversøiske områder, dels fordi de krigsførende landes handelsflåder i forskellig grad var sat ud af spillet.²

Disse fragtstigninger betegnede begyndelsen til nogle meget bevægede år for dansk skibsfart, som i det følgende vil blive skildret på to hovedområder: 1) de dampskibsselskaber, der eksisterede i det sidste fredsår, 1913, og 2) nyoprettede selskaber.

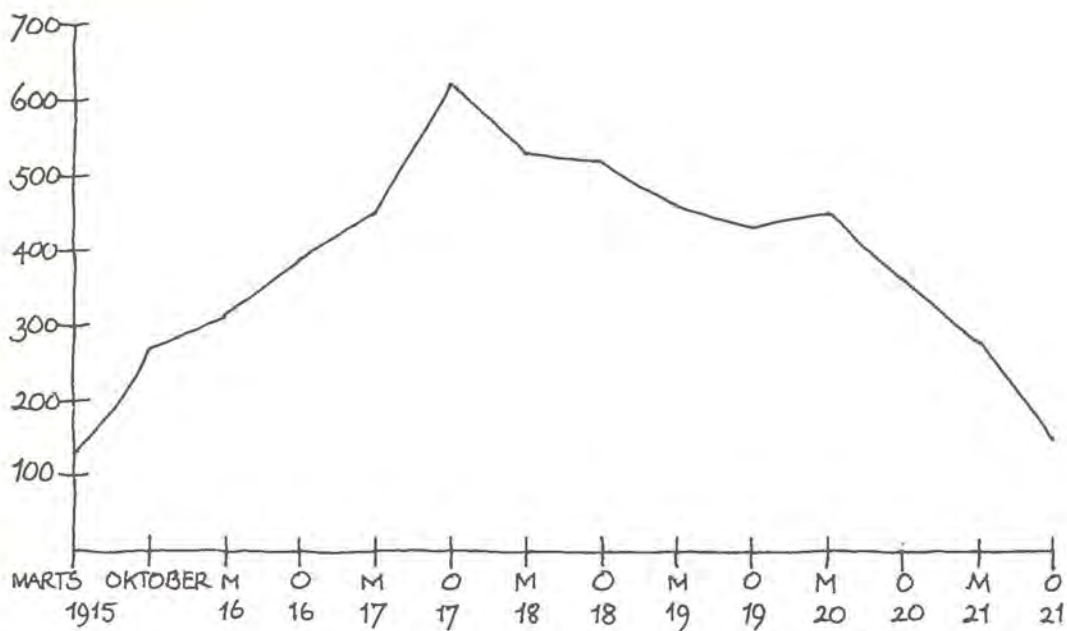
1. Maegaard og Vestberg, s. 212.

2. Christensen, s. 135 ff.

3. De 18 omtalte selskaber havde i 1913 tilsammen ca. 2/3 af tonnagen. Selskaberne »Hafnia«, »Myren«, »Dansk-Fransk« og »Orion«, som blev børsnoterede i løbet af perioden, er også behandlet i dette afsnit, tillige med ØK's selskab »Orient«, oprettet 1915.

Perioden 1913-1919. De gamle selskaber

I 1913 var der i Danmark ca. 100 dampskibsselskaber af meget forskellig størrelse og art. Her behandles alene de ca. 45 aktieselskaber, der fortrinsvis beskæftigede sig med varetransport, og som blev omtalt løbende i Green's Danske Fonds og Aktier. Krigskonjunkturerne virkninger for de gamle selskaber vil først blive belyst for de 18 selskaber, der var børsnoterede i 1913.³ Selskaberne kunne fra foråret 1915 notere kraftige stigninger i kur-



Figur 1:
Aktieindeks for danske
børsnoterede dampskibs-
selskaber 1915–21. (1. juli
1904 = 100. Den gennem-
snitlige kurs: 99)
Kilde: Cohn, side 314.

serne på deres aktier (se figur 1), og dette måtte naturligvis afspejle investorernes forventninger til en god forrentning af deres kapital.

Gevinsten kunne fremkomme gennem spekulation i stadig stigende kurser, og denne mulighed var vel den, der i samtiden tiltrak sig størst opmærksomhed. Kursstigningerne var enorme i de første krigsår, og på Børsen udspillede der sig scener, som både virkede fascinerende og stærkt forargende på iagttagere.⁴ Denne del af spekulationen havde selskabernes ledelser kun i ringe omfang indflydelse på, og man tog gang på gang åbent afstand herfra, idet man hævdede, at kurserne langt oversteg de reelle værdier, og at søfartens omdømme led stor skade ved denne spekulation.

På den anden side kunne offentligheden dog ikke undgå at bemærke, at skibsfarten tjente endog rigtig mange penge i disse år. Til trods for de stærkt stigende omkostninger blev der deklareret udbytter af en sådan størrelse (se figur 3), at selv et køb til meget høje kurser kunne sikre en ganske god investering. Og her til kom, at aktionærerne også på anden vis fik økonomiske fordele. I løbet af 1916–19 udvidede de fleste af selskaberne aktiekapitalen betragteligt, og dette kom aktionærerne til gode i form af udstedelse af friaktier (1916: »Orion«, »Skandia«, »Torm«, 1917: »Helsingørske«, 1918: »Dannebrog« og »Vendila«) eller forkøbsret til udbudte aktier. Der kunne således være god grund til at sikre selskaberne en god finansiel basis til at fortsætte eller

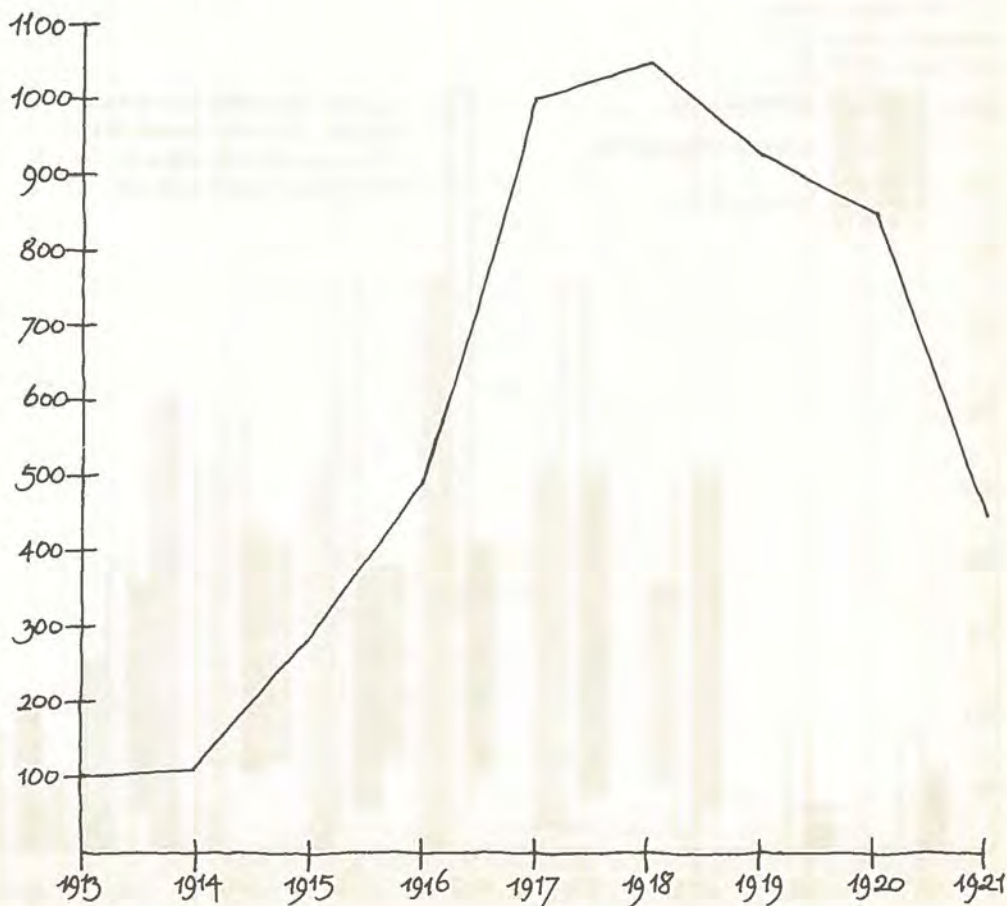
4. En detaljeret gennemgang af børspekulationen findes i Røder, s. 180 ff.

5. Christensen, s. 142.

udvide den givtige virksomhed, og der blev da også i almindelighed henlagt store beløb til afskrivninger, reserve- og investeringsfonds. Men i nogle tilfælde kunne andre motiver komme i første række.

De store stigninger i fragtraterne og de deraf følgende forventninger til store overskud i dampskibsselskaberne medførte, at der blev stor efterspørgsel efter tonnage. Skibsbygningskontrakter blev en eftertragtet handelsvare, men der var naturligvis størst interesse for at erhverve skibe, som omgående kunne sættes i fart – nybyggede såvel som ældre. Resultatet blev – som det fremgår af figur 4 – voldsomme stigninger i skibspriserne. Denne udvikling medførte, at nogle dampskibsselskaber fandt det fordelagtigt at afhænde tonnagen og likvidere. Årsagen kunne være, som f.eks. i »Urania«'s tilfælde, at et selskab i længere tid havde haft dårlige resultater, og nu øjnede man muligheden for at redde sig ud med skindet på næsen.⁵ Motivet til en likvidering kunne dog også være at indkassere en øjeblikkelig, stor gevinst. »Danmark«

Figur 2:
Fragtindeks 1913–21.
(1913 = 100).
Kilde: Mægaard og Vestberg,
side 135. For 1921 er der tale
om et skøn, byggende på oplys-
ninger i Dansk Søfartstidende
1920 og Skibsfartsberetningen
1926.



Tabel 1: Danske dampskibsselskaber 1913-23. Antal selskaber og gennemsnitligt udbytte 1913-21 samt selskabernes situation 1923. Inddeling og kilde: se figur 3.

		1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1923
A	Antal ¹	18	18	17	17	13	13	14	10	10	U: 8 ²
	Udbytte %	11	7	43	67	50	48	55	40	15	E: 2
B	Antal	18	18	18	16	11	11	7	8	7	U: 4
	Udbytte %	10	10	42	83	65	63	79	39	15	E: 4
C	Antal						3	3	7	7	U: 2
	Udbytte %						43	60	32	6	E: 4
D	Antal			7	13	27	24	25	18	17	U: 1
	Udbytte %			36	28	28	24	24	6	2	E: 10

1. Tallet dækker alene de selskaber, der oplyste udbytte dette år.

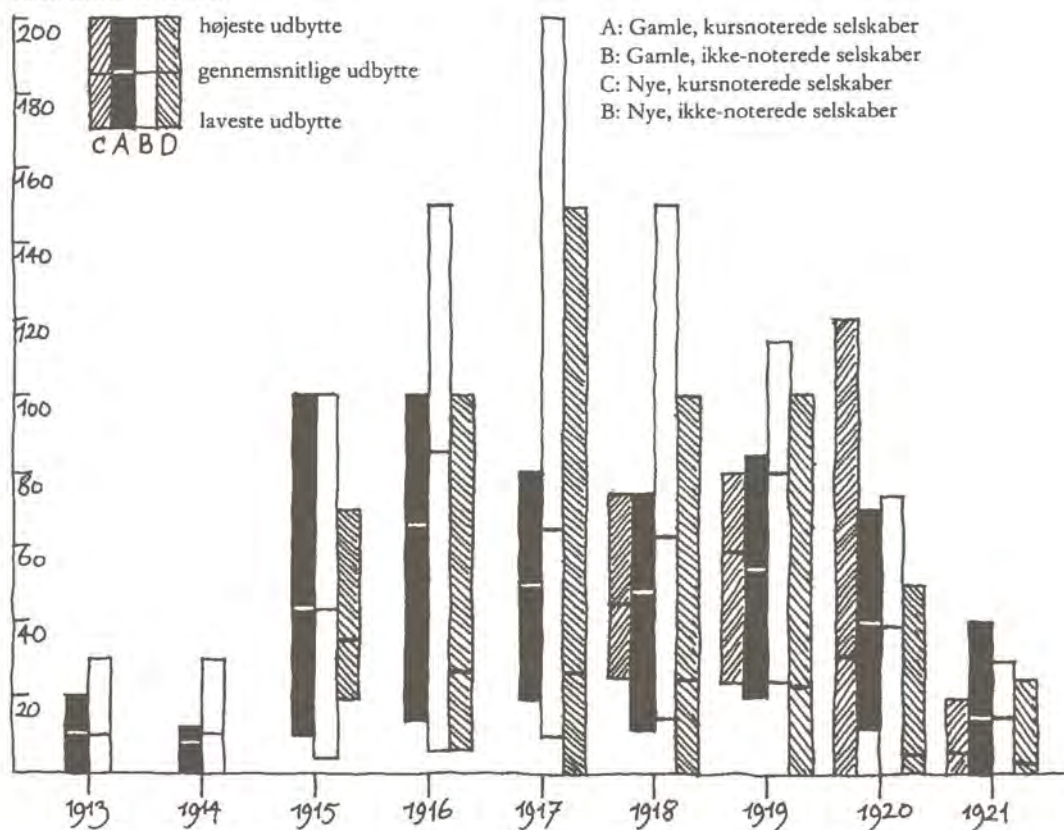
2. U: Gav udbytte dette år.

E: Gav ikke udbytte/udbytte uoplyst dette år.

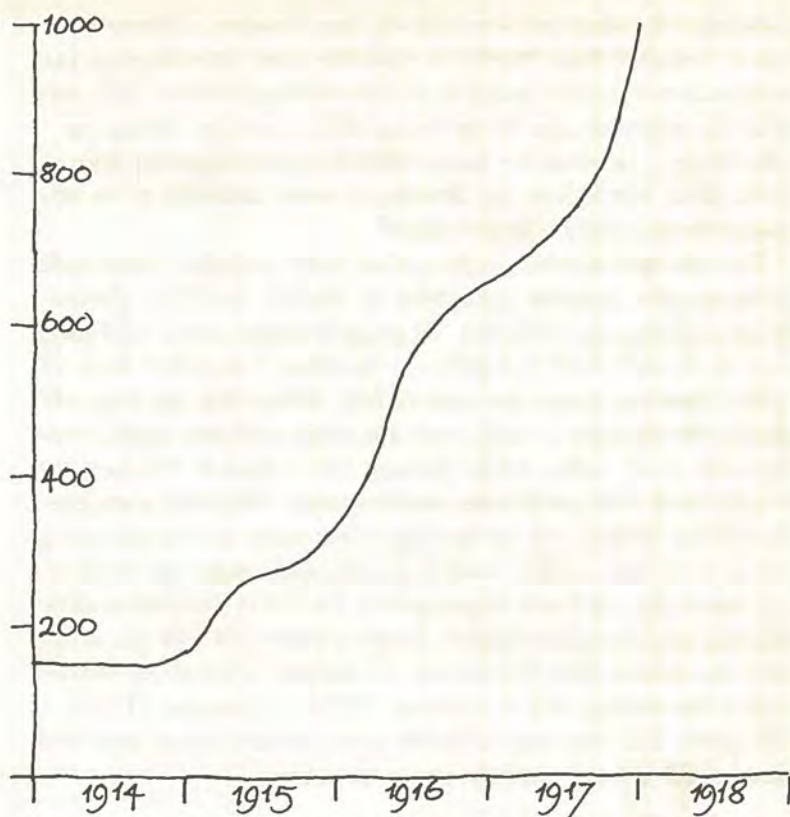
Figur 3:

Danske dampskibsselskaber
1913-21. Højeste, laveste og
gennemsnitlige udbytter, i %.

Kilde: Greens 1913-23.



Figur 4:
Skeibspriser 1914-18.
Kr. pr. t.d.w.
Kilde: Høst, side 26-27.



og »Gefion« likviderede begge i 1917, og til aktionærerne udbetaltes henholdsvis 987% og 700% i dividende.

En anden mulighed var at lade sit selskab sammenslutte med et andet for derigennem at få forøget både sin indflydelse og det økonomiske afkast, idet sammenslutningerne ofte blev kombineret med en udvidelse af aktiekapitalen gennem friakter og tegningsrettigheder til de gamle aktionærer. I perioden frem til 1920 fandt der 2 større fusioner sted. Selskaberne »Skjold« og »Carl« indgik i 1917 i »Gorm«, og i 1918 selskaberne »Neptun« og »1896« i »Dannebrog«.

Man kunne også vælge at investere i de ikke-kursnoterede selskaber, som der ved krigens begyndelse var ganske mange af.⁶ Her kunne der være de samme motiver og de samme muligheder for gevinst som i de noterede. På nogle punkter – f.eks. spekulation i stigende kurser – er det ikke muligt at sige noget generelt om disse selskaber, men man må formode, at forholdene har lignet de noterede selskabers. På andre punkter er materialet bedre. Det fremgår af figur 3, at selskaberne i perioden 1916-19 udbetalte store udbytter, i gennemsnit 15-20% større end de

6. De 18, der indgår i tabel 1 og figur 3, er de, der foreligger oplysninger om udbytter m.v. for i årene fra 1913.

kursnoterede. Man kan forestille sig flere årsager til denne markante forskel. Måske var disse selskaber, der hovedsagelig var tramprederier, bedre i stand til at udnytte fragtbehovet end visse af de kursnoterede, der havde mange skibe i liniefart. Måske var – eller følte – behovet for konsolidering og henlæggelser ikke så stort. Eller var ledelse og aktionærer mere indstillet på at udmønte de gode tider i direkte afkast?

Det må også nævnes, at flere af de store selskaber fordoblede aktiekapitalen gennem udstedelse af friakter («1912», «Svendborg», «Dania» og «Viking»). Til gengæld valgte andre selskaber, især af de små med 1-2 skibe, at likvidere i perioden frem til 1920. Også her kunne det være de høje skibspriser, der i sig selv gjorde det fristende at sælge, men for nogle selskaber opstod muligheden på en anden måde. Skibene blev i disse år forsikret for beløb, der lå flere gange over førkrigsprisen. Hvis selskabets eneste skib nu forliste, var det nærliggende at vælge en likvidation og stryge forskellen mellem indkøbsprisen, som måske var nedskrevet betydeligt, og forsikringssummen. De ret få likvidationsdividender, der blev offentliggjort, kunne i hvert fald tyde på, at det ikke var af nød, man likviderede. Eksempler: «Nykøbing Mors»: 335%, «Aalborg»: 565%, «Fiona»: 1075%, «Mercur»: 1170%. – De gamle, ikke-noterede selskaber synes i endnu højere grad end de noterede at have været givtige at investere i.

Perioden 1913-19. De nye selskaber

Der kunne således være gode grunde til, at investorer forsøgte at få del i konjunkturgevinsterne i de gamle dampskibsselskaber. Men dels var det trods alt begrænset, hvor store aktieposter der blev udbudt til salg, dels var interessen for at investere i skibsfart langt større end de gamle selskaber kunne rumme. Derfor blev der i perioden 1915-19 taget initiativ til oprettelse af en lang række nye selskaber. Et af disse vil blive beskrevet nærmere i det følgende.⁷

Lørdag den 3. juni 1916 blev aktieselskabet dampskibsselskabet «Gylfe» stiftet ved en generalforsamling ombord i kystforsvarsskibet *Olfert Fischer*. Aktiekapitalen blev fastsat til kr. 600.000, og til den første bestyrelse valgtes for 3 år: bankbestyrer J. Didrichsen (formand), kaptajn i marinen M. Ewald, søassuranceekspert Chr. Friis Rasmussen, søfartsinspektør A. Heise samt den korresponderende reder, Th. Just.

Allerede ved stiftelsen havde man et norsk skib, *Brosund* (1892, 2.560 t.d.w.) på hånden, som indkøbtes for kr. 1.150.000. På bestyrelsesmødet den 24. juni blev købet konfirmeret, og det blev meddelt, at aktiekapitalen var betydeligt overtegnet. Man vedtog også, at kontorflaget og skorstensmærket skulle være en rektangel, skråt delt i rødt og hvidt. Den 15. juli blev endnu et

7. Beskrivelserne af «Gylfe» forhold bygger hovedsageligt på en udskrift af bestyrelsesprotokollen (1916-20) og generalforsamlingsprotokollen (1916-27), som venligst er tilstillet forf. af Holger Munchaus Petersen.



Aggersund, ex Lejre,
ex Patria, ex Oceanic.
Bygget 1892 i Newcastle, købt
til Danmark 1899.
Femte danske ejer var fra 1916
D/S Gylfe.
Her set med den senere ejer
D/S Hafnias skorstensmærke.
Forlist 1932 i Atlanterhavet.

indkøb bekræftet: A.P. Møllers *Lejre* (1892, 4.500 t.d.w.) blev overtaget for kr. 2.200.000 og omdøbt til *Aggersund*. Samtidig udvidedes aktiekapitalen med kr. 1.200.000, som udbødes offentligt til kurs 110.

Senere på året forhandlede man om yderligere indkøb, og den 22. november blev dampskibsselskabet »Rollo«s *Rollo* indkøbt for kr. 2.250.000. Før købet var der udbudt endnu kr. 600.000, som blev tilbudt de gamle aktionærer til kurs 125. Allerede i december blev *Rollo* torpederet i Nordsøen, og den udbetalte forsikringssum androg godt kr. 3.000.000. I januar 1917 erhvervede man A.P. Møllers *Elisabeth Mærsk* (1890, 2.550 t.d.w.), som fik navnet *Guldborgsund*. Købesummen var kr. 1.537.500. Og i juni blev *Jacob Kjellerup* overtaget for kr. 2.775.000 og omdøbt til *Grønsund*.

Generalforsamlingen over dette første, begivenhedsrige år blev afholdt den 20. september 1917. Her fremgik det, at skibene var beskæftiget i oversøisk fart og amerikansk kystfart, men at der var meget store udgifter, især ved lange ophold i havnene. Beretningen og dens indstilling om 20% udbytte blev vedtaget, men ikke uden debat. En aktionær ønskede 25% mod mindre henlæggelser og tantieme til bestyrelsen. Mod dette og andre angreb forsvarede bestyrelsen sig med, at andre selskaber udbetalte samme sats (3% af driftsoverskuddet), og at man ingen fortjeneste havde haft ved stiftelsen af selskabet.

I det følgende år blev der ført mange forhandlinger om nybygninger, og resultatet blev kontrakter med »Baltica«-værftet i København og »Rødby Havn« skibsværft om henholdsvis 1 og 2 tur-

binedampere på 4.000 t.d.w. I denne forbindelse blev aktiekapitalen udvidet i maj 1918 med 2.400.000, som blev udbudt til kurs 160. Den 20. november 1917 havde man afholdt ekstraordinær generalforsamling for at gennemføre visse lovændringer. Det ene formål hermed var at »fæstne bestyrelsens myndighed efter de be-
givenheder, der var forefaldet i den senere tid«. Bag denne ven-
ding gemte der sig en ængstelse fra stifternes side for, at magten
over selskabet skulle overgå på andre aktionærgruppers side.
Eller som det blev udtrykt på et bestyrelsesmøde, at man ville
»værgе sig mod eventuelle angreb fra tilfældige aktionærer«. Man
afviste også i årets løb et par anmodninger fra aktionærer om at
måtte indtræde i bestyrelsen. Disse lovændringer og andre, som
skulle bringe »Gylfe«s i overensstemmelse med den nye aktiesel-
skabslov, og dermed gøre det lettere at blive optaget på kursnote-
ringslisten, blev dog først vedtaget på en ny ekstraordinær gene-
ralforsamling den 6. december, idet der den 20. november ikke
var repræsenteret et tilstrækkeligt aktiebeløb. På den ordinære
generalforsamling i september 1918 blev bestyrelsens forslag om
15% udbytte vedtaget, efter at der var redegjort for, at der var
god grund til at føre en forsigtig finanspolitik.

Der blev sluttet kontrakter om yderligere 4 nybygninger i det
følgende regnskabsår, 2 på »Baltica« og 2 på »Rødby Havn«. Den
korresponderende reder, Th. Just døde i marts 1919, hvorefter
den hidtidige formand, J. Didrichsen, blev antaget som reder. Da
bestyrelsen skulle supplere sig, kom det igen frem, at der var uro
i selskabet. Det nye bestyrelsesmedlem, grosserer B. Stilling
Andersen, lovede at ville arbejde for »at holde den fra en aktio-
nærgruppe truende opposition nede«. Men set udefra præsen-
terede »Gylfe« sig i foråret 1919 gunstigt. Gennem 7 nybygnings-
kontrakter havde man vist, at man satsede på fremtiden, og uoffi-
cielt noteredes selskabets aktier til kurser mellem 170 og 200.

»Gylfe« var som nævnt ikke et enestående tilfælde, idet der i
disse år stiftedes ca. 40 dampskibsselskaber, langt de fleste i 1915
og 16. Mange af de nye selskaber var dog ganske små med 1-2
skibe, og kun 6 havde i 1919 en tonnage i fart på over 6.000
t.d.w. i alt. Det er vanskeligt at sammenfatte de nye selskabers
økonomiske udvikling generelt, fordi oplysningerne er ret
spredte. I forbindelse med stiftelsen måtte de dog alle ud at købe
skibe, og da prisniveauet for dampere stadig steg, kunne indkø-
bene i sig selv være en økonomisk anstrengelse. Af figur 3 frem-
går det da også, at de nye selskabers udbytter i gennemsnit ikke
oversteg de gamle selskabers i årene frem til 1920.

For aktionærerne i de nye selskaber kan den økonomiske ge-
vinst i denne sammenhæng tænkes at have ligget i, at kurserne på
de nye selskabers papirer lå en hel del lavere end i de gamle sel-
skaber. Hvis »Gylfe«s uofficielle kurser kan anses for typiske, har

dette i hvert fald været tilfældet. Men netop på grund af den manglende notering kan man vanskeligt påvise det. Derfor kan man også dårligt vurdere aktionærernes muligheder for en gevinst ved spekulation i stigende kurser. Nogle af de nye selskaber benyttede sig også af de tidligere nævnte muligheder for en hurtig likvidation. Frem til 1919 skete det for 10-12 selskaber, alle med 1-2 skibe. For mange af de nye selskaber gjaldt det dog, at man satsede på endnu en række lønsomme år, og i 1919 havde mange andre end »Gylfe« kontraheret nybygninger, ligesom man bestræbte sig på at få selskabet optaget i den daglige børsnotering. Dette lykkedes for i alt seks af de nye: »Dana«, »Rødby Havn«, »Atlantehavet«, »Oceana«, »Senta« og »Det Dansk-Norske«.

Perioden efter 1919. De nye selskaber

Af figur 2 fremgår det, at fragtkonjunkturerne vendte i 1919, og at faldet i raterne blev særlig drastisk i 1921. For at undersøge, hvorledes denne udvikling påvirkede de nye selskaber, kan vi igen vende os til »Gylfe«. I sommeren 1919 havde bestyrelsen en række forhandlinger, som havde til formål at ændre selskabets situation. Man besluttede at overdrage nybygningerne nr. 2, 4 og 6 til et nyt selskab: »Det Københavnske Dampskibsselskab«, hvor »Gylfe«s bestyrelse fik 1 plads i bestyrelsen, og »Gylfe«s aktionærer fik tegningsrettigheder for kr. 1.200.000. Til gengæld sluttede sideløbende forhandlinger med, at »Gylfe« forpligtede sig til at overtage dampskibsselskabet »Rollo« med skibene *Rollo* (1889, 2270 t.d.w.) og *Østen* (1884, 2750 t.d.w.), hvis »Rollo«s aktionærer godkendte dette. I denne sammenhæng udvidedes aktiekapitalen med kr. 1.200.000, som blev tilbudt aktionærerne til kurs 108.

På generalforsamlingen den 5. august 1919 redegjorde bestyrelsen for disse dispositioner, som man begrundede med, at en konsolidering med store afskrivninger og henlæggelser var nødvendig, da man kunne forudse svære tider. Beretningen med et forslag om 15% i udbytte blev vedtaget, men ikke uden kritik. Problemet var igen spørgsmålet om aktionærindflydelse. En aktionær fremhævede, at i 1918 var generalforsamlingen afholdt den 27. september. Når den i år var rykket frem til 5. august, måtte grunden være, at den 10. august fik yderligere 574 aktionærer stemmeret. Hans forslag om 20% udbytte blev nedstemt.

I oktober indkøbtes den japanske damper *Toyo Maru* (1895, 5.068 t.d.w.), som omdøbtes til *Alssund*. I december kontraherede man en nybygning på et skotsk værft, og i januar 1920 et søsterskib fra samme værft. Til gengæld blev *Guldborgsund* og *Brosund* solgt. Med »Det Københavnske« blev der truffet aftale om en ombygning, således at selskabet overtog »Gylfe«s nybygning nr. 1 i stedet for 2, og i denne forbindelse udvidede man

»Gylfe«s aktiekapital med kr. 1.000.000, som »Det Københavnske« fik tilsagn om at måtte tegne. Hovedformålet med disse omfattende transaktioner synes at have været at styrke selskabets likviditet, at opnå en øget, øjeblikkelig indtjening, samt at sikre selskabet en moderne flåde i de kommende år.

Men problemerne var allerede ved at melde sig. For »Gylfe« var det meget vigtigt at få nybygningerne i fart så hurtigt som muligt. I marts 1919 havde man søgt at få dem fremskyndet, men nu blev det i stigende grad et spørgsmål om overhovedet at få dem færdige. Der viste sig at være store vanskeligheder ved at få leveret de nødvendige materialer, herunder turbiner og kedler, og »Rødby Havn« måtte både i oktober 1919 og februar 1920 anmode »Gylfe« om lån til at finansiere investeringer i faste anlæg ved værftet. Disse lån samt et tredje til »Baltica« i februar 1920 så man sig nødsaget til at bevilge.⁸ Desuden kunne man forudse problemer med at få bestyrelsens finansierungsplaner godkendt, idet store aktionærgrupper ønskede en anden dividendepolitik.

Generalforsamlingen den 29. oktober 1920 bragte en afklaring på aktionærspørgsmålet. Den gamle bestyrelse havde udarbejdet forslag til vedtægtsændringer, som var udtryk for et kompromis med oppositionen. Heri sikredes aktionærerne bl.a. større indflydelse på ledelsen, og der blev fastlagt mindst 6% udbytte af fremtidige overskud. En del af aftalen var også, at grosserer V. Reyn og direktør Ditlev von Voss blev indvalgt i bestyrelsen. Om selskabets økonomi oplystes det, at driftsresultatet i lighed med tidligere år var godt, men at bestyrelsen ikke kunne anbefale, at der udbetaltes udbytte. Bestyrelsen havde 1. juli optaget et 10-årigt partialobligationslån på kr. 1.475.000. Man foreslog, at der blev uddelt kr. 875.000 til aktionærerne i 7%-obligationer – svarende til 12 ½% udbytte – samt 225.000 til vederlag for bestyrelsen. Dette blev vedtaget, men vedtægtsændringerne måtte afvente en ekstraordinær generalforsamling den 14. december, da der atter var for få fremmødte.

På mødet den 14. december blev vedtægtsændringerne vedtaget, og der kom samtidig en afklaring af sagen om »Gylfe«s overtagelse af »Rollo«. »Rollo«s aktionærer havde den 29. juni 1920 godkendt overtagelsen, men senere havde »Gylfe« søgt at frigøre sig herfor. Nu blev resultatet, at overtagelsen stod ved magt, men betingelserne var blevet ændret: Købssummen var nu aftalt til kr. 75.000 kontant samt kr. 375.000 i 7%-obligationer.

Både udstedelsen af obligationerne og overtagelsen af »Rollo«s gamle skibe var en svækkelse af »Gylfe«s stilling. Og man var allerede gået i gang med at rebe sejlene. På mødet den 29. oktober havde bestyrelsen oplyst, at man ønskede at annullere de skotske kontrakter, og på den næste ordinære generalforsamling den 30. september 1921 kunne man meddele, at det nu var lykkedes, men

8. Værfternes forhold i disse år er belyst i Anders Monrad Møllers artikel side 87.



Danemark, byggenummer 1 fra
Balticaværftet, leveret november
1920 til D/S Dana, 1926
overgået til D/S Halla og
omdøbt til Øresund.
Skibets turbineanlæg blev
i 1927 udskiftet med en
konventionel tregangs-
dampmaskine.
Samme år solgt til Sverige.

at det havde kostet selskabet dyrt. Også nogle af de danske kontrakter var annulleret, og omkostningerne oversteg i alt kr. 3.000.000. Tilbage var 2 nybygninger, 1 på »Baltica« og 1 i Rødby. Det var endda usikkert, om disse ville blive færdigbyggede, da værfterne var i en vanskelig økonomisk situation. Da konjunkturomslaget var endt i »en krise, hvis lige man næppe nogen sinde før har oplevet«, havde dette sat sig dybe spor i selskabets drift. Efterhånden var alle selskabets skibe blevet lagt op, men alligevel var man ret tilfreds med resultatet. Det var bestyrelsens opfattelse, at der nu var skabt ro i forholdene, så at man »uden at risikere eksistensen skulle være i stand til at afvente bedre forhold indenfor skibsfarten«.

»Gylfe« var ikke ene om at blive ramt. Figur 3 viser, at udbytterne i de nye selskaber hurtigt svandt ind til det minimale, og allerede i 1921 udbetalte kun 1 selskab (»Pacific«) udbytte – 25%. I årene frem til 1923 likviderede mange af selskaberne, bl.a. det børsnoterede »Senta«, og kun i få tilfælde blev der udbetalt dividende. Belyst gennem »Gylfe«s eksempel kan der angives flere typiske årsager til denne drastiske udvikling. For de helt små selskaber har det svigtende fragtmarked sikkert været alt afgørende, da de første år har krævet store driftsindtægter for at dække bl.a. renter og afdrag på lån, optaget til indkøb af skibe. I de større selskaber gik indtægterne naturligvis også ned, men derudover synes ambitiøse nybygningsprogrammer at have været en svær belastning. Det kunne i sig selv være vanskeligt for de nye selskaber at skabe en tilstrækkelig finansiel baggrund for investeringerne. Og desuden kontraherede disse selskaber næsten udelukkende med nye, uprøvede værfter, hvilket også viste sig at være problemfyldt. En anden hindring for en forretningsmæssig for-

nuftig ledelse kunne være aktionærernes interesse i at dræne selskabet for kapital her og nu. – Under alle omstændigheder står resultatet klart: kun de færreste nye selskaber kom ud af de første efterkrigsår i en rimelig forfatning.

Perioden efter 1919. De gamle selskaber

De ændrede fragtkonjunkturer påvirkede også de gamle selskabs forhold. For de ikke-noterede selskaber betød udviklingen, at de ikke længere kunne udbetale større udbytter end de kurs-noterede (se figur 3). Et enkelt likviderede (»Ajax«, der dog udbetalte 600% i dividende), mens 2 ikke betalte udbytte i 1921 og 22 (»Thore« og »Trafic«). »Viking« og »Vesterhavet« gav ikke oplysninger om regnskaberne, og 4 selskaber udbetalte udbytter: »Svendborg«, »1912«, »Atalanta« og »Dania«. Sidstnævnte udstedte også friaktier i 1923.

For de børsnoterede selskaber havde årene efter 1919 budt på flere forandringer. »Gorm« og »Dansk-Russisk« blev i 1920 opkøbt af »DFDS«, som til aktionærerne udbetalte henholdsvis 525% og 535% i indfrielse. Og en generalforsamling i »Hafnia« vedtog i 1921 at sælge sine skibe til »Norden«, og derefter likviderede man med en dividende på 541%. »Skandia« og »Helsingørske«, som begge i nogle år ikke havde ejet skibe, likviderede henholdsvis i 1921 (200% dividende) og 1923 (250%). Herefter var der tilbage 10 selskaber, hvoraf dog 2 (»Progress« og »Orion«) ikke udbetalte udbytte i 1921 og 1922.

Sammenfattende kan det siges, at de gamle selskaber klarede sig betydeligt bedre igennem de første efterkrigsår end de nye. Ledelsererfaring, know-how, indarbejdede forretningskontakter, evt. fast rutenet, værftsforbindelser og stor egenkapital var væsentlige faktorer i denne forbindelse. Over halvdelen af de gamle selskaber fungerede stadig i 1923, mens kun ca. en tredjedel af de nye eksisterede – for manges vedkommende endda kun kort tid endnu.

Efterspil. »Gylfe« og de andre

Ved begyndelsen af driftsåret 1921-22 fratrådte J. Didrichsen som reder for »Gylfe«, og i hans sted indtrådte T.C. Christensen. På generalforsamlingen den 15. december 1922 fik man at vide, at alt havde været i uorden ved rederskiftet. Flåden havde været lagt op eller var i dårlig stand, men nu var dette ændret. *Alssund* var solgt, og de øvrige 4 skibe var alle i fart. Efter sidste års store afskrivninger som tab var der i dette regnskabsår opnået ordninger med alle kreditorer. Når der alligevel ikke var opstillet noget driftsregnskab, var årsagen en stor skatterestance, som man nu forhandlede med skattevæsenet om. Man vedtog at udsætte generalforsamlingen til denne sag var afgjort, men selskabets for-

Freja, første damper tilhørende
D/S Rødby Havn. Bygget i
Sverige 1904, samme år købt til
Danmark og overgået til det
nystiftede rederi i 1912.
Her fotograferet inden det i
1917 blev solgt videre til
D/S Quarto.
To år senere afhændet til
Grøkenland.



mand, direktør Hoppe, der året før havde afløst kaptajn Ewald, sagde dog advarende, at »det var ikke lyse fremtidsudsigter, man kunne foregøgle aktionærerne«.

Generalforsamlingen fortsattes den 26. marts 1923, hvor der dog stadig ikke forelå en afklaring på skattesagen. Det blev oplyst, at i det nuværende regnskabsår havde man solgt de to resterende nybygninger samt et oplagt skib. Først den 9. maj 1924 kunne generalforsamlingen 1921-22 sluttes, da mellemværendet med skattevæsenet nu var ude af verden. Samme dag afholdt man generalforsamling for 1922-23. For regnskabsåret 1923-24 blev der redegjort på en generalforsamling den 27. januar 1925. Det var ganske vist for sent efter vedtægterne, men selskabets bankforbindelse, Revisionsbanken, var krakket, og det havde medført nogen uorden og forsinkelse. I det forløbne år havde selskabet kunnet betale sine kreditorer og bankrenter, mens der ikke blev noget til partialobligationerne. Tre af skibene havde gennemgået klassificering og var nu i »fortrinlig orden«. Alle havde været i fart i året, men fragtmarkedet var alvorligt for skibe som »Gylfe«, der normalt kun sejlede i hjemlige farvande og Middelhavet.

Efter at driftsåret 1924-25 havde vist et rimeligt resultat, blev der den 14. maj 1926 afholdt ekstraordinær generalforsamling. Man skulle her tage stilling til et tilbud fra dampskibsselskabet »Halla« om at købe »Gylfe«s flåde for kr. 545.000. Formanden måtte anbefale salget, selv om det ville medføre selskabets likvidation. Man stod nemlig stadig med en bankgæld på kr. 2.400.000, som Revisionsbanken, der selv var under likvidation, var villig til at afskrive mod de kr. 545.000, som svarede til den øjeblikkelige markedspris. Ingen aktionær ønskede ordet, og salget blev vedtaget enstemmigt. På »Gylfe«s afsluttende generalforsamling den 25. oktober 1927 kunne man meddele, at likvidationen nu var afsluttet, og at der var udbetalt 5% i dividende.

»Gylfe« rundede lige de 10 år, og det var mere end de fleste af de nye selskaber opnåede. I 1927 eksisterede »Rødby Havn«, »Dansk-Norske«, »Pacific«, »Skagerak« og »Jutlandia«. Alene ca. 10% af krigskonjunkturernes selskaber klarede sig igennem de bevægede år, hvorimod ca. 50% af førkrigsselskaberne var i gang i 1927. De gyldne år havde været få og hektiske, og »Gylfe« og de andre kom kun til at udgøre en parentes i dansk skibsfarts historie.

Litteratur

Benny Christensen: Forholdet mellem staten og skibsfarten under første verdenskrig indtil fragtnævnets oprettelse (Erhvervshistorisk årbog 1973, s. 130-189)

Einar Cohn: Danmark under den store Krig (1928)

Danmarks Skibsliste 1915-21

Dansk Søfartstidende 1915-20

Greens Danske Fonds og Aktier 1913-23

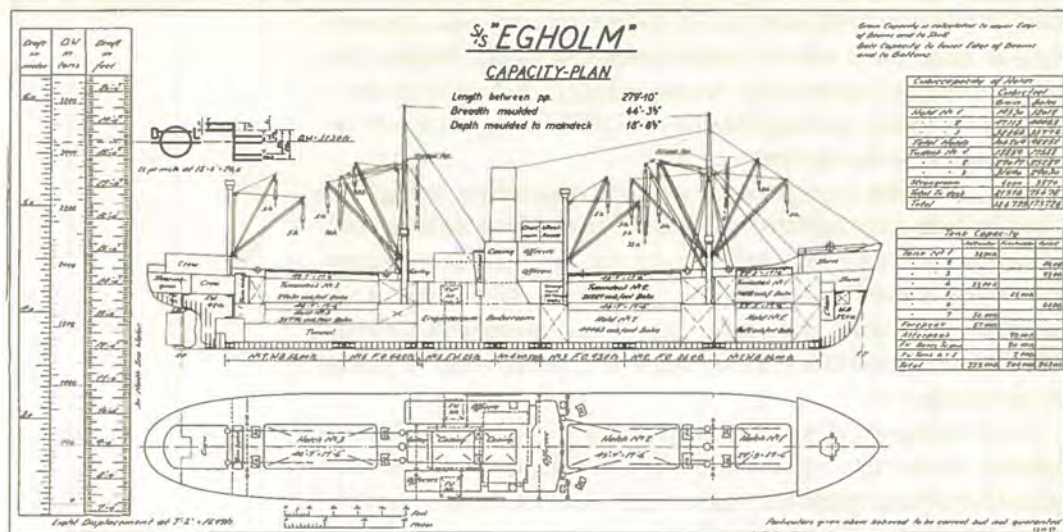
N. Høst: Danmarks Skibsfart under Verdenskrigen (1919)

E. Maegaard og J. Vestberg: Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934 (1934)

R.C. Røder: Dansk skibsfarts renæssance, I (1962)

Skibsfartsberetningen 1926, udg. af Dansk Dampskibsrederiforening

Chr. Tørtzen: Søfolk og skibe 1939-45, 1, (1981)



Hansa A-type, S/S Egholm
bygget som Røsnæs på Odense
Stålskibsværft 1944.

Frederik Frederichsen

2. Verdenskrigs standardskibe Det tyske Hansaprogram

Den gamle sandhed: »Det er nødvendigt at sejle« var en erkendelse, som de krigsførende magter både under 1. og 2. verdenskrig efter de første par krigsårs store tab af handelsskibe var tvunget til at omsætte i planlægning og gennemførelse af byggeprogrammer, der på kort tid kunne fremskaffe store mængder af ny tonnage.

De amerikanske Liberty- og Victoryprogrammer samt de canadiske Fort-, Ocean- og Park- såvel som de engelske Empireskibe er velkendte og allerede tidligere udførligt beskrevet i international søfartslitteratur¹, medens det tyske Hansa byggeprogram, der på grund af den knappe tilgang af råmaterialer aldrig nåede til nærmelsesvis samme størrelse som de allieredes, ikke har været særligt udførligt beskrevet i efterkrigstidslitteraturen – bortset fra en enkelt tysk publikation.²

Imidlertid berørte netop Hansaprogrammet både danske værfter og danske rederier, og jeg skal derfor her forsøge at redegøre nærmere for dette program.

Selvom fartområderne med handelsskibe for det krigsførende Tyskland var begrænset til Østersøen samt fart langs kysterne fra Norge til Frankrig og endelig i en del af Middelhavet, stod det

1. L.A. Sawyer & W.H. Mitchell:
The Liberty Ships, David & Charles, Newton Abbott, Devon 1970.
Victory Ships and Tankers, Newton Abbot, Devon, 1974.
Empire Ships of World War II, The Journal of Commerce 1965.
The Ocean, The Forts & The Parks, The Journal of Commerce 1966.
2. Hans Jürgen Witthöft:
Das Hansa Bauprogramm (Wehrwissenschaftliche Berichte herausgegeben vom Arbeitskreis für Wehrforschung – Band 6), J. F. Lehmanns Verlag, München.

allerede tidligt i 1942 klart for de tyske ledere, at man i betragtning af de enorme tab af handelsskibe i de første krigsår ikke kunne klare det nødvendige transportbehov i disse områder – selv ikke med den tonnagetilgang, man fik til rådighed fra de besatte lande samt fra Finland.

Man gik derfor i gang med et nybygningsprogram, der ganske naturligt kom til at omfatte nogle få typer af enhedsskibe specielt egnet for europæisk fart. Medens det for de allierede byggeprogrammer var statslige organer, der også forestod løsningen af skibenes konstruktion og bygning samt administrationen i forbindelse hermed, overlodes det en kreds af tyske rederier at påtage sig denne opgave.

Til dette formål stiftedes således den 23. juli 1942 af 8 større rederier et særligt organ: Schiffahrt Treuhand G.m.b.H. med sæde i Hamburg. Selskabet registreredes den 7.8.1942 i Handelsregisteret i Hamburg. De otte rederier var:

Bock, Godeffroy & Co. (Deutsche Levante Linie), Hamburg,
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa, Bremen,
John T. Essberger & Co. (Deutsche Afrika Linie), Hamburg,
Hamburg-Amerika Linie, Hamburg,
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Hamburg,
Norddeutscher Lloyd, Bremen,
Schulte & Bruns, Emden, og
Robert M. Sloman, Hamburg.

Ledere og ingeniører fra disse firmaer udarbejdede i Schiffahrt-Treuhand's regie i løbet af de næste 6 måneder planer for tre enhedstyper af fragtskibe på henholdsvis 3000, 5000 og 9000 tons dødvægt samt endvidere et antal bugserbåde i to forskellige størrelser med henholdsvis 600 og 1000 ihk maskinkraft.

De oliemængder, man rådede over i Tyskland, skulle jo i størst mulig udstrækning reserveres til U-bådenes dieselmaskineri samt til andre krigsformål, og Hansaskibene skulle derfor ganske naturligt kun konstrueres som dampskibe med kulfyring.

Det stod også hurtigt klart for ledelsen af dette program, at de tyske værfter var så stærkt optaget med bygning af krigsskibe, at det ville være nødvendigt at overdrage en hel del af nybygningerne til værfter i de besatte lande, der ved bygningen skulle underlægges et tysk værft, som stod for udarbejdelsen af byggespecifikationer og tegninger, etc.

Til ledende værfter for de fem typer blev udpeget:

3000 t. dw: Deutsche Werft, Hamburg,
5000 t. dw: Bremer Vulkan, Bremen,

9000 t. dw: F. Schichau A.G. – Werk Danzig,
 1000 ihk B/B: Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg,
 600 ihk B/B: Schiffswerft Johann Oelkers, Hamburg.

I realiteten skulle de to sidstnævnte værfter selv bygge bugserbådene, dog skulle tre 600 ihk både bygges i Finland.

Af de tre fragtskibstyper var der planlagt ialt 128 stk. 3000- 49 stk. 5000- og 20 stk. 9000-tonner, der efter de oprindelige planer skulle fordeles på 46 værfter i Tyskland og de besatte lande – dog havde man indgået en aftale med den svenske stat, at 4 svenske værfter hver skulle bygge en 9000-tonner. Allerede i løbet af de første 6 måneder af 1943 blev man imidlertid klar over, at der på grund af materialemangler måtte finde indskrænkninger sted, og i maj 1944 var programmet reduceret til ialt 139 nybygninger, fordelt som følger:

3000 t.:	Tyskland	35 skibe fordelt på	8 værfter – opr.	49
(Type A)	Holland	43 skibe fordelt på	15 værfter – opr.	65
	Belgien	9 skibe fordelt på	2 værfter – opr.	10
	Danmark	2 skibe fordelt på	2 værfter – opr.	4
				89 128

+ 2 til danske rederier, se senere.

5000 t.:	Tyskland	8 skibe fordelt på	2 værfter – opr.	18
(Type B)	Holland	5 skibe fordelt på	2 værfter – opr.	5
	Belgien	12 skibe fordelt på	1 værft – opr.	12
	Danmark	14 skibe fordelt på	5 værfter – opr.	14
				39 49

+ 16 til danske rederier.

9000 t.:	Tyskland	1 skib fordelt på	1 værft – opr.	10
(Type C)	Holland	3 skibe fordelt på	2 værfter – opr.	3
	Danmark	3 skibe fordelt på	1 værft – opr.	3
	Sverige	4 skibe fordelt på	4 værfter – opr.	4
				11 20

(Af de 9 skibe fra Tyskland var der planer om at forlægge bygningen af 4 til Frankrig og yderligere 4 til Sverige, men dette blev hurtigt opgivet.)

Som bekendt forværrede situationen sig imidlertid i løbet af sommeren og efteråret 1944 så hurtigt for tyskerne, at programmet blev ændret fra måned til måned. De allierede flytogter over de

tyske industriområder skabte ustandselige reduktioner og forsinkelser af råmateriale- og udrustningsleverancerne, og kort efter de allieredes landing på D-dag i Frankrig blev det klart, at programmet på de belgiske og hollandske værfter var prisgivet, hvorfor man så vidt gørligt lod allerede søsatte nybygninger slæbe til tyske værfter.

Forinden havde man også måttet kæmpe med administrative vanskeligheder, der blandt andet betød, at man selv fra tyske værfter ikke fik leveret så mange skibe i 1943 som oprindeligt forudset. Vanskelighederne lå i, at man ikke havde udpeget en statslig myndighed til at forestå hele programmet i alle dets enkeltheder.

Som nævnt var det et civilt organ, der var udpeget til leder, og dette organ skulle igen fordele skibene til alle interesserede tyske rederier, der via Schiffahrt-Treuhand tegnede de enkelte kontraherings-kontrakter og dermed også selv skulle sørge for finansiering af sin kontrakt.

Betalingsbetingelserne var forskellige fra land til land. For de danske værfter benyttedes de før krigen ofte anvendte rater:

10% ved kontraktens underskrift,
20% 6 måneder før køllægning,
20% ved køllægning,
20% efter endt spanterejsning,
20% ved stabel afløbning,
10% ved aflevering.

Denne omstændelige administration medførte naturligvis en mængde forhandlinger med de mange rederier, der igen skulle sikre sig ved at tegne forsikring af ratebetalingerne i tyske og hollandske forsikringsselskaber. I virkeligheden gik man i hele papirarbejdet frem som i fredstid. Også på den tekniske side forekom der et væld af diskussioner, idet de enkelte rederier – selvom det drejede sig om enhedsskibe – forsøgte at få ændret diverse udrustning: lossegrej, maskineri, etc. etc. De enkelte rederiers kontrakter måtte også i flere tilfælde overflyttes fra et værft til et andet – alt sammen var det medvirkende til, at programmet ikke kom så hurtigt i gang, som hvis den tyske stat selv havde forestået bygningen og først ved skibets aflevering havde tildelt skibet til det enkelte rederi. Det civile organ havde også svært ved at gøre sig gældende ved materialetildelinger overfor krigsmagtens repræsentanter.

Derimod synes samarbejdet mellem det ledende tyske værft og værfterne i de besatte lande at have fungeret betydeligt bedre, bortset fra, at der ustandseligt måtte rykkes for forsinkede leverancer først af tegninger og siden af materialer fra Tyskland.



Irene Oldendorff.
Hansa A-type bygget af B&W
1944. Sænket ved sabotage på
værftet i september samme år.
Siden slæbt til Lübeck og der
færdigbygget.
Bemærk kanonplatformen
i stævnen.

En fordel for samarbejdet var, at man i hvert af de besatte lande havde udpeget et såkaldt penneførende værft, der optrådte som mellemmand mellem det ledende tyske værft og landets egne værfter. Det penneførende værft stod for oversættelse af byggespecifikationer og andre tekniske data, kopiering af tegninger, etc. Penneførende var:

i Belgien: John Cockerill, Hoboken,
i Holland: Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam,
i Danmark: A/S Burmeister & Wain.

Det skal naturligvis nævnes, at arbejderne på værfterne uden for Tyskland absolut ikke havde travlt med at bygge skibene, og ethvert tvivlsspørgsmål udnyttedes til det yderste for at forsinke skibene. Senere kom jo strejker, sabotage og egentlige krigsbegivenheder også med som forsinkende faktorer.

Oprindelig var samtlige nybygninger beregnet leveret til tyske rederier – dog med undtagelse af to 5000-tonner fra B&W, der fra tysk side var lovet leveret til det rumænske statsrederi.

Det hollandske Nederlandsche Oost-Reederij N.V., Amsterdam, forhandlede sig dog også frem til at måtte overtage tre 3000-tonner.

I Danmark gik den endnu eksisterende danske regering straks, da bygningen af Hansaskibe på danske værfter kom på tale, i forhandling med de tyske myndigheder for at sikre nogle af skibene for danske rederier. Det lykkedes virkeligt at overtale tyskerne til at beordre Schiffahrt-Treuhand til at overlade nogle af kontrakterne til Danmark. Man regnede vel med fra tysk side, at så gik det hele hurtigere også i Danmark.

Arrangementet ordnedes på den måde, at antallet af 3000-tonner øgedes fra 2 til 4 og af 5000-tonner fra 14 til 30, og der skulle skiftevis leveres skibe til tyske og danske rederier.

I modsætning til forholdene med de tyske skibe, gik den danske stat selv ind som kontrahent og stiftede til dette formål: Aktieselskabet af 6. Februar 1943, hvis bestyrelse bestod af:

Afdelingschef P. Villadsen, Handelsministeriet,
Afdelingschef C.M. Christiansen, Finansministeriet og
Kammeradvokaten, HRS Arne Kemp, der udnævntes til formand.

*Hansa B-type.
Vosnæs's søsætning,
Nakskov 1945.
Skibet kom senere til at sejle for
Dansk/Fransk som Blekinge.*



Skibene fordeltes på de danske værfter, som følger:

3000 t.: B&W	Bygn. nr. 677 og 678	2
Helsingør Skv.	Bygn. nr. 278	1
Odense Skv.	Bygn. nr. 102	1
		4
5000 t.: B&W	Bygn. nr. 679, 680, 682, 683, 685, 686, 688 ..	7
Helsingør Skv.	Bygn. nr. 279 til 283	5
Nakskov Skv.	Bygn. nr. 114 til 120	7
Odense Skv.	Bygn. nr. 103 til 108	6
Aalborg Skv.	Bygn. nr. 80 til 83	4
Frederikshavn Skv.	Bygn. nr. 213	1
		30
9000 t.: B&W	Bygn. nr. 681, 684 og 687	3

De tekniske data for skibene var i hovedtræk – alle bygget i henhold til Germanischer Lloyd's forskrifter:

	3000 t.	5000 t.	9000 t.
Bruttotonnage	1923	2819	5300
Nettotonnage	935	1572	3200
Længde o.a. i meter	91,83	109,50	133,90
Længde p.p. i meter	85,29	101,50	126,53
Bredde på spant meter	13,50	15,50	17,37
Højde til 2. dæk meter	5,70	6,80	8,60
Højde til 1. dæk meter	8,20	9,25	11,20
Dybgang på sommerfribord	5,61	6,33	7,63
Dybgang på vinterfribord	5,47	6,21	8,11
Bunkers – tons kul	446	716	1070

Alle tre typer var konstrueret i overensstemmelse med den i mellemkrigstiden i europæisk trampfart anvendte dampertype med 2 master, maskine og bro midtskibs, hvor også apteringen for officerer og underofficerer var anbragt, medens kamre for matroser, fyrbødere og drenge var indrettet agter.

3000-tonner byggedes med 2 dæk (enkelte af de senest byggede var dog enkeltdekket), bak, udfaldende stævn og krydserhæk. Der var dobbeltbund og 4 vandtætte tværskibsskodder. 2. dæk havde hverken spring eller bugt. De fleste af skibene forsynedes med 1 par lademaster umiddelbart foran for broen samt 1 par agter. Der var tre luger, der betjentes af 5 tons bomme.

Fokkemasten var endvidere udrustet med 1 stk. 30 t. bom, men på grund af mangel blev denne bom dog udeladt på mange af skibene.

Dampmaskinen var en 4-cylindret dobbelt-compound maskine af Lentz LES 9-type med en ydelse på 1200 ihk, der skulle give en fart i lastet tilstand på 10 knob, og der var 2 stk. cylindriske kedler for kulfyring med en hedeblade på ialt 340 m².

Det første skib af denne type var S/S *Hansa I*, køllagt 15.12.1942, søsat 30.3.1943 og leveret 18.6.1943 fra Deutsche Werft A.G. i Hamburg til Hamburg-Sydamerika-Linie. Skibet blev sænket 10.4.1945 ud for Göteborg af allierede fly.

5000-tonneren var i udformning lig 3000 tonneren med 2 dæk, etc., men havde 4 luger og tilsvarende forøget bomudrustning. Oprindelig var forudset en 65 t sværgodsbom på fokkemasten og en 30 t. bom på stormasten. 6 vandtætte tværskibsskoder. Maskineri: 1800 ihk 4-cyl. dobbelt-compound Lentz LES 9 med spildedampturbine – fart: 11 knob. 3 cylinderekedler med hver 2 fyrkanaler. Total hedeblade: 450 m².

Første skib var S/S *Hausa* – køllagt 10.3.1943, søsat 30.10.1943 og leveret 30.12.1943 fra Bremer Vulkan til Deutsche Afrika Linie, Hamburg. Skibet overtoges af de allierede efter krigen, men tilbagekøbtes til Tyskland i 1957, og blev ophugget i 1974.

9000-tonneren var konstrueret med 2 dæk som lukket shelterdækker og med 4 luger. Maskineri: 3000 ihk Lentz LES 11 dobbelt-compound med spildedampturbine. 3 kedler – fart 12 knob.

Af denne type blev kun eet skib afleveret i oprindelig form nemlig S/S *Nikolajfleet*, køllagt 15.3.1943, søsat 18.12.1943 og leveret 15.6.1944 af F. Schichau AG, Danzig, til Hamburg-Amerika Linien. Skibet blev allerede torpederet 9.1.1945 i Sognefjord.

I den første efterkrigstid hørtes mange kritiske, ja ofte hånlige bemærkninger om Hansaskibene, men helt realistisk må det siges, at de var langt bedre end deres rygte og absolut velegnede til de formål, de var bygget til. Europæiske værfter arbejdede selv i de sidste krigsår på basis af gamle skibsbygningstraditioner. Skibenes skæbne efter krigen viser også, at de fleste har haft en relativ lang levetid, og både danske, svenske, engelske, belgiske og græske rederier, der var beskæftiget med farter, hvortil skibene egnede sig, købte adskillige skibe og opnåede gode resultater med dem.

De fleste af skibene blev jo først afleveret fra værfterne umiddelbart før krigsafslutningen eller i den første efterkrigstid, hvilket naturligvis medførte, at man havde været tvunget til at anvende en hel del dårlige erstatningsdele især i forbindelse med maskineri og udrustning, men da disse først var udskiftet, udviste

damperne ikke flere havarier end normalt for seriebyggede skibe. Med mange af Libertyskibene havde man i virkeligheden langt mere besvær end med de tyske skibe.

Det har været nævnt, at skibene under bygningen også saboteredes ved, at man anvendte forkerte materialer, f.eks. har der været omtalt pakninger af papir i maskineriet. Det er imidlertid en skrøne fra efterkrigstiden. Fra midten af 1944 var råvare-manglen i Tyskland og de besatte lande så katastrofal, at man i mange tilfælde måtte gribe til drastiske nødløsninger, og det er klart, at man blot få måneder efter krigen, hvor bedre materialer atter begyndte at dukke op, hurtigt glemte, hvad man havde hjulpet sig med i de sidste krigsmåneder, – hvem af os ældre husker ikke vore cykler med korkpropper i stedet for dæk og slanger – men Hansaskibene var nu trods alt ikke klistret sammen med papir.

En helt anden sag var, at hvor bygningen af skibene ved fredsafslutningen ikke var for langt fremskredet, ændredes maskineriet i mange tilfælde til Dieselmotorer, ligesom også forskellige forbedringer af konstruktion og udrustningen foretoges efter det enkelte rederi's behov – bl.a. også fordi skibene overførtes til andre klassifikationsselskaber og skulle opfylde andre landes krav. De ændrede fordringer og love var faktisk det største problem i forbindelse med skibenes færdigbygning og udrustning efter krigen.

Med hensyn til priser for skibene, er der i tidens løb anført ret varierende beløb, men fra tysk side blev der i 1943 for de danskbyggede skibe anført følgende priser:

3000 t. – RM. 1.787.850,-
5000 t. – RM. 2.516.040,-
9000 t. – RM. 3.363.758,-

I Danmarks Rederiforenings beretning for 1946 er der nævnt ca. 2 mill. kroner som salgspris for de først solgte 3000 tonner efter krigen, hvilket betegnedes som lidt eller noget under byggeomkostningerne.

Ialt blev der færdigbygget det følgende antal Hansaskibe – de sidste så sent som i 1948/49:

	Danmark	Tyskland	Holland	Belgien	Total
3000 t.	4	34	21	9	68
5000 t.	22	4	6	0	32
9000 t.	2	1			3
					103 skibe

Desuden byggedes i Sverige og Norge et antal skibe, der oprindeligt var kontraheret af tyske rederier, og som ligger så tæt op ad de oprindelige Hansa-specifikationer, at de egentlig kan medregnes. Ingen af disse skibe blev afleveret før krigsafslutningen, og ved færdiggørelsen for andre rederier ændredes de i flere tilfælde meget betydeligt. Det nøjagtige antal er derfor vanskeligt at angive, men det drejer sig mindst om 3 stk. 3000 t. fra Sverige og 4 fra Norge samt 6 stk. 5000 t. fra Sverige og 1 fra Norge.

Oversigt over de af danske værfter byggede skibe

leveret før 4.5.1945

Helsingør 278

S/S *Friedrichshafen* – søsat 7.8.1943. Leveret 3.3.1944 til Hamburg Amerika Linien.

15.4.1944: Torpederet i Jössingfjord.

Odense 102

S/S *Rasnæs* – 8.1.44 – 10.8.44. – A/S af 6/2-1943. Korresponderende reder: Det Dansk-Franske D/S, Kbh. Efter leveringen blev skibet sænket i Odense havn ved sabotage, men atter hævet og repareret.

Rasnæs vil også huskes fra episoden 9.4.1945, da modstandsfolk arrangerede en fingeret grundstødning på Hveen, hvorved det blev muligt at samle en flåde af Svitser's bjergningsskibe og bugserbåde fra København, der sammen med *Rasnæs* flygtede til Sverige.

December 1945 solgt til D.F.D.S. – omdøbt *Egholm*. 1963 solgt til udlandet – ophugget 1970 efter grundstødning.

B&W 677

S/S *Irene Oldendorff* – 6.1.44 – 21.12.44. Reederei Egon Oldendorff, Lübeck.

14.9.1944: sænket ved sabotage, derefter hævet og slæbt til Lübeck – i fart 10.1.1945.

Oktober 1945: overtaget af de allierede og tildelt USSR – senere polsk flag og i 1957 overgået til den polske marine.

B&W 678

S/S *Asnæs* – 27.1.44 – 16.1.45 – A/S af 6/2-1943.

Korresponderende reder: A/S D/S Nautic (Aage Vollmond), Kbh.

Januar 1946: solgt til D.F.D.S. – omdøbt *Hjortholm*. 1963 solgt til udlandet – ophugget 1973.

Nakskov 114

S/S *Millerntor* – 2.8.44 – 15.3.45. Hamburg Amerika Linie – Blev saboteret 3.11.44 og derefter slæbt til Lübeck og færdigudrustet.

Juli 1945: overtaget af de allierede og tildelt U.S.A. – ophugget 1969.

Helsingør 280

S/S *Halsnæs* – omdøbt *Helgenæs* – 21.12.43 – lev. 20.3.1945, men efter sabotageforsøg 17.11.1944 slæbt til tysk værft og færdigbygget.

Som det fremgår af navnet, var skibet bygget til A/S af 6/2 1943, men blev efter sabotagen beslaglagt og tildelt D/G Hansa, Bremen: S/S *Kronenfels*. Juni 1945: overtaget af de allierede og tildelt U.S.A. – 1958: Forlist efter stranding.

Helsingør 279

S/S *Langeoog* – søsat ultimo 1943 som S/S *Huberfels* til D/G Hansa, Bremen, men overdraget til Norddeutscher Lloyd og 7.4.1945 leveret til dette rederi som *Langeoog*. Lå den 5.5.1945 i København og blev derefter overdraget til USSR.

Odense 103

S/S *Dammor* – 16.8.44 – 7.4.45. – Hamburg-Amerika Linie – 19.4.1945 sænket af allierede fly ved Pagensand.

Leveret efter befrielsen:

Be&W 679

S/S *Fornæs* – 14.9.44 – 3.8.45. A/S af 6/2 1943. Korresponderende reder: D/S Hetland A/S, København (oprindelig bestemt for Hamburg-Amerika Linie med navnet *Alstertor*) – 15.11.44 sænket ved sabotage, men atter hævet, oplagt til efter befrielsen. Maj 46 solgt til D/S Dania A/S, København: S/S *Danbelt*. September 46 solgt til Bulgarien – *Rodina* – ophugget 1976.

Be&W 680

S/S *Gudnæs* – 19.1.45 – 11.10.45 – A/S af 6/2 1943. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Deichtor*). Korresponderende reder: D/S Hafnia A/S, København. Var sænket febr. 1945 ved sabotage – derefter oplagt til efter befrielsen. August 1946 solgt til D/S Orion A/S, København: S/S *Astra* – 30.3.1951: Forlist i Atlanterhavet efter kollision.



*Hansa B-type.
Gudnæs fra B&W 1945.
Sejlede senere for D/S Orion
som Astra. Forlist 1951.*

B&W 681

M/S *Colombia* – (9000 t.) – søs. 1945 – Tysk navn og rederi ukendt – lev. 20.12.1947 til D.F.D.S. – December 1965 solgt til rederiet P.V. Christensen, København: M/S *Eva Christensen* – Oktober 1967 solgt til udlandet – 1980 endnu i fart.

B&W 682

M/S *Herta Mærsk* – 16.1.46 – 28.5.48. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Spitalertor*). 5. 1945 kontrakt overtaget af A/S af 6/2 1943 og ved aflevering solgt til A/S D/S Svendborg. 1967: solgt til udlandet – ophugget 1982.

B&W 683

M/S *Bretagne* – 27.11.46 – 26.8.47. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie *Steintor*) 5. 1945: A/S af 6/2 1943. Leveret til Det Dansk-Franske D/S, København – 1969: solgt til udlandet – endnu i fart.

B&W 684

M/S *Venezuela* – (9000 t.) – søsat 1946. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Katharinenfleet*) – 5.1945: A/S af 6/2 1943 – Leveret til D.F.D.S. – 1965 solgt til udlandet – 1978 oplagt i Ghana og i april 1982 bortsprængt.

B&W 685 til 688

Annuleret

Helsingør 281

S/S *Egenæs* – 21.8.45 – 25.1.46. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Sandtor*) – A/S af 6/2 1943 – Ved aflevering solgt til Rederi-A/B Iris, Stockholm: *Virgo*. 1967 solgt til Liberia – ophugget 1972.

Helsingør 282

M/S *Normandiet* – 4.4.46 – 23.4.47. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Schaartor*) – A/S af 6/2 1943. Leveret til Det Dansk-Franske D/S, København – 1965 solgt til udlandet – ophugget 1980.

Helsingør 283

Annuleret

Nakskov 115

S/S *Vosnæs* – 17.8.1945 – 19.1.1946. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Düsterntor*) A/S af 6/2 1943. Leveret til A/S Det Dansk-Franske D/S som *Blekinge*. 1954 solgt til D/S Jutlandia, København: *Kirstine Toft*. 1961 solgt til Brasilien.

Nakskov 116

S/S *Stensnæs* – 1944 – 4.4.1946 (30.5.1947). (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Ellerntor*) – A/S af 6/2 1943. Leveret til A/S D/S Dania: *Danholm* – 1955 solgt til udlandet – ophugget 1981.

Nakskov 117

M/S *London* – 8.1.47 – 5.7.47. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Winsertor*) – A/S af 6/2 1943 – Leveret til A/S D/S Pacific, København – 1963 solgt til udlandet – ophugget 1977.

Nakskov 118 til 120

Annuleret

Odense 104

S/S *Dyrnæs* – 20.12.44 – 15.2.46. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Klostertor*) – A/S af 6/2 1943. Leveret til A/S D/S Jutlandia, København: *Jens Toft*. 1963: solgt til Brasilien.

Odense 105

S/S *Kirsten Skou* – 10.8.45 – 3.7.47. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Brooktor*) – A/S af 6/2 1943. Leveret til D/S Ove Skou A/S, København. – 1949 solgt til udlandet – 1980 ophugget i Pakistan.

Odense 106

S/S *Bognæs* – 12.9.45 – 16.4.46. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Hafentor*) – A/S af 6/2 1943. 1946 leveret til A/S Det Dansk-Franske D/S, København: *Halland* – 1954: A/S D/S Jutlandia, København: *Inger Toft* – 1958: solgt til udlandet – 1973 ophugget i Split.

Odense 107

M/S *Vibeke Mærsk* – 12.1.46 – 11.4.48 – A/S af 6/2 1943 – afleveret til A/S D/S af 1912, København – 1967: solgt til udlandet – 1980 ophugget.

Aalborg 80

S/S *Spiekeroog* – 2.9.44 – 18.4.47. Norddeutscher Lloyd, Bremen – 1945 overtaget af de allierede og tildelt Frankrig. 1963: solgt til Indien – endnu i fart ?

Odense 108

Annulleret

Aalborg 81

S/S *Kegnæs* – 1.6.45 – 10.8.46. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: *Nobistor*) – A/S af 6/2 1943. Ved levering solgt til Olof Wallenius, Stockholm: *Traviata* – 1960 sunket efter kollision.

Aalborg 82

S/S *Brattingsborg* – 28.3.47 – 6.6.47. A/S af 6/2 1943 – Leveret til A/S D/S Dannebrog, København – 1962: solgt til udlandet – 1975 ophugget i La Spezia efter brand.

Aalborg 83

M/S *Jessie Mærsk* – 28.8.47 – 30.1.48. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: navn ukendt) – A/S af 6/2 1943. Leveret til A/S D/S Svendborg – 1967 solgt til udlandet – 1979 ophugget i Singapore.

Frederikshavn 213

M/S *Emilie Mærsk* – 14.1.47 – 17.12.47. (Oprindelig Hamburg-Amerika Linie: navn ukendt) – A/S af 6/2 1943. Leveret til D/S af

1912 A/S, København – 1967 solgt til udlandet – 1980 ophugget i Hong Kong.

Endvidere købte Ove Skou til D/S af 1937 A/S, København et af de erstatningsskibe, der efter krigen var tildelt Danmark. Skibet var bygget af *Deutsche Werft* i Hamburg og leveret 28.9.1943 som *Cuxhaven* (3000 t.) til Hamburg-Amerika Linien. Det var allerede 9.10.1943 blevet svært beskadiget ved flyangreb på Gdynia og var nærmest et vrak, da det blev slæbt til Danmark og genopbygget af Helsingør Skibsværft. Det forliste i juni 1952 ved grundstødning ud for Honduras.

Skroget af en 5000 tonner, der ved Hollands befrielse endnu stod på stablen hos N.V. Boele i Bolnes under bygning til Norddeutscher Lloyd med navnet *Leine*, blev efter søsætning i 1947 købt af Rederiet Ocean A/S, København (J. Lauritzen) og færdigbygget af Aalborg Skibsværft (Byggenr. 90) og leveret 16.2.1949 som S/S *Leena Dan*. Det solgtes i 1963 til udlandet, men forliste efter stranding på Robbenplate Sands i 1967.

I 1951 købte A/S D/S Hetland, København S/S *Egaa* fra Belgien – en 3000 tonner bygger af Jos. Boel & Fils i Tamise og leveret september 1945 til den belgiske stat som *Bastogne* – senere *Ardennes*. Skibet solgtes igen i 1957 til Tyskland og blev ophugget i Portugal i 1967 efter brand.

Rederier under kaptajn A.H. Basse købte også så sent som i 1961 tre motorskibe fra det belgiske rederi Arnement Deppe i Antwerpen. Alle tre var køllagt som 5000 tonnere hos John Cockerill i Hoboken (byggenr. 707 til 709), blev søsat i 1944/45 og leveret i 1947/48. Det drejede sig om M/S *Birgitte Basse* ex *Hainaut*, M/S *Merete Basse* ex *Brabant* og M/S *Ruth Basse* ex *Limbourg*. De solgtes atter i 1963/64 til udlandet.

Også det af Ø.K. delejede engelske rederi United Baltic Corporation Ltd. i London har ejet flere 3000 t. Hansaskibe, nemlig:

Fra 1946 til 1957: S/S *Baltonia* (ex *Fangturm* – 1952 omdøbt til *Baltic Oak*,

Fra 1946 til 1956: S/S *Baltrader* (ex *Betsdorf* – 1952 omdøbt til *Baltic Fir*,

Fra 1946 til 1954: S/S *Baltanglia* (ex *Adamsturm* – 1952 omdøbt til *Baltic Pine*,

Fra 1950 til 1968: S/S *Baltrover* (ex norsk *Marstenen*).

Dette skib, der leveredes af Frederiksstads Mekaniske Verksted i 1949, var et af de lidt ændrede Hansaskibe, som tyskerne havde kontraheret ved norske værfter.)



Eva Christensen, et af de sidste Hansa-skibe under dansk flag. Var tidligere DFDS's Colombia, et af de to Hansa C-type skibe, der blev bygget her i landet.

Færdiggjort december 1947 og solgt til udlandet 1967.

Som det vil ses af denne opstilling, udnyttede mange danske rederier muligheden for at anskaffe erstatningstonnage for krigstabene hurtigst muligt ved at købe disse nybygninger i stedet for eventuelt at skulle anskaffe second-hand tonnage, der var mere eller mindre udslidt efter anvendelse i krigsårene, og Hansaskibene har dermed – trods de vanskeligheder, som erstatningsmaterialerne voldte i begyndelsen – haft en ikke ringe betydning for de første efterkrigsårs genopbygning af den danske handelsflåde.

Kort efter den tyske kapitulation oprettede de allierede med sæde i Bryssel en organisation – Tripartite Mercantile Maritime Commission, der skulle fordele de tilbageværende tyske handelskibe mellem de forskellige lande som krigsskadeerstatning. De danske nybygninger under Hansaprogrammet blev også betragtet som oprindelig tysk ejendom og faldt derfor også ind under denne kommissions område. Efter forhandlinger mellem Handelsministeriet, Danmarks Rederiforening og andre instanser på den ene side og Kommissionen samt det britiske Ministry of Transport på den anden blev det til sidst i begyndelsen af 1946 bestemt, »at i henhold til reparationsoverenskomsten i Paris af 21. december 1945 ville man fra dansk side være berettiget til at overtage eller afhænde nybygningerne efter eget valg, men ny-

bygningernes nettoværdi skulle afregnes på Danmarks andel i reparationskvoten.«

Denne afgørelse var absolut en stor fordel i stedet for, at vi skulle have overtaget et langt større antal gamle tyske skibe end dem, vi fik som erstatning, efter at Hansaskibene var trukket fra erstatningssummen.

Litteratur iøvrigt:

Dansk Dampskibsrederiforening: Skibsfartsberetning for årene 1939–1945 – Bind II, Kbh. 1950.

Byggespecifikationer fra dansk og tysk værft.

Ludwig Dinklage: Die deutsche Handelsflotte 1939–1945, Göttingen 1971.

Aktiebrev nr. 1 fra
Nordisk Shipping A/S.
Museet for Danmarks Friheds-
kamp 1940-1945.



Nordisk Shipping

De fem besættelsesår var begivenhedsrige på mange måder, og ikke mindst var de første år afgørende for udviklingen. Det var i de år, hvor man fik et nøjere kendskab til de enkelte menneskers indhold og værd. Hvem var medløbere? Hvem kunne man stole på i illegalt arbejde? Hvem snakkede for meget? Hvem svajede for vinden og hvem var stabile i deres nationale holdning?

Inden for det besatte Danmark fik man tid til at skille bukkene fra fårene, men arbejdet hastede. Uden for landets grænser var der mange, som blev stillet overfor det afgørende valg fra den ene dag til den anden. Søfolkene og rederierne måtte den 9. april 1940 beslutte sig hurtigt. Ville de deltage i kampen mod nazismen og besættelsesmagten eller ville de pleje egne personlige interesser? Selvom dette spørgsmål naturligvis var langt mere kompliceret end det lyder gik dog heldigvis hovedparten med i kampen for Danmarks frihed.

Uden for landets grænser kunne man slutte sig til en magt, der ganske vist var trængt hårdt i kampen, men som dog havde en organisation og en krigsmagt, et kampapparat. I Danmark måtte man, ukendt med den illegale kamp, først opbygge en organisation, men til lykke for alle fandt de to parter hinanden, og hjælpen udefra blev afgørende for, hvad modstandsbevægelsen i Danmark kunne udrette.

På mange måder blev søens folk i Danmark indblandet i modstandskampen. Det er almindelig kendt, hvorledes der i 1943 opstod illegale søvejs ruter til det neutrale Sverige. Ruterne anvendtes i første omgang til at bringe flygtninge i sikkerhed i Sverige, men de blev efterhånden vigtige kommunikationskanaler mellem de allierede og modstandsbevægelsen. Skibene sejlede både med kurerer, post, våben, sprængstoffer, ammunition og propaganda-materiale.

Foruden de faste illegale organiserede ruter deltog også nogle af de danske rederier i denne fart med deres fragt- eller ruteskibe. Bornholmsbåden, som passerede Falsterbokanalen var velegnet til illegal trafik, men også andre skibe fra DFDS, J. Lauritzen, A.E. Sørensen m.fl. fragtede både flygtninge og post mellem Danmark og Sverige.

Det er imidlertid mindre kendt, at der officielt blev oprettet et rederi, hvis opgave det var at hjælpe modstandsbevægelsen.

Det illegale arbejde kostede penge. Dels måtte de mennesker, der levede illegalt »under jorden« have støtte til deres daglige fornødenheder i arbejdet, og dels måtte materiel af den ene eller

anden art anskaffes ved køb. Samtidig med ankomsten til Danmark af de første faldskærmsfolk var det derfor nødvendigt også at tænke på finansieringen af modstandsarbejdet i højere grad end hidtil.

Det var i de første besættelsesår, hvor modstandsbevægelsen havde både tyskerne og den danske regering som modspillere. Man måtte passe nøje på, hvad man gjorde og hvem man betroede sig til. Derfor var arbejdet dobbelt vanskeligt.

Landsretssagfører Per Federspiel havde gode pålidelige forbindelser, og en af dem, Peter de Hemmer Gudme, henvendte sig i efteråret 1941 til ham for at spørge, om han ville hjælpe med ved finansieringen af de SOE folk, der snart ventedes til Danmark.

SOE, Special Operation Executive, var den engelske organisation, der organiserede forbindelsen til modstandsbevægelserne i Europa. I januar 1941 havde de første danskere påbegyndt uddannelsen i England for at hjælpe den gryende modstandsbevægelse i gang i Danmark. I efteråret 1941 var de klar til indsats, og man besluttede at indlede aktionen i Danmark. To faldskærmsfolk var udvalgte. De kastedes »blindt«, dvs. uden at der var arrangeret nogen form for modtagelse af dem, den 27. december 1941 nær Haslev. Det var Carl Johan Bruhn, der var udset til at være leder, og Mogens Hammer. Det ulykkelige skete, at Bruhns faldskærm ikke udfoldede sig, og han døde på stedet, medens Mogens Hammer stod uden de referencer, som Bruhn havde.

For at illustrere, hvor vanskelig kommunikationen til England var, ser vi, at Hammer måtte sætte en annonce i »Politiken«, hvori der stod: »Hvor er min taske? En grøn dametaske, hvor låsen mangler. Tabt Vesterbrogade – Gyldenløvesgade. Dusør. Bill. mrk. K 520 til Politiken.« For at ingen skulle fatte mistanke havde han måttet spille hele komedien igennem og ladet en person gå den nævnte strækning og virkelig tabe en taske. Annoncen var imidlertid en meddelelse til England, idet »Politiken« kom videre til Sverige, hvor meddelelsen kunne læses. Koden var, at låsen betød Bruhn og hanken betød Hammer, medens beskadiget skulle betyde kvæstet og mangler skulle betyde dræbt.

Man må uægtelig fastslå, at siden blev kommunikationen mellem udefront og hjemmefront noget nemmere.

Den plan, som Gudme forelagde Per Federspiel havde kodenavnet »Grundtvigsplanen« efter et kodesystem, hvori navnet Grundtvig indgik. Den gik ud på, at skaffe pengemidler tilveje i danske kroner mod løfte om at bidragerne kunne få krediteret et tilsvarende beløb i Pund Sterling i London til udbetaling til fri disposition efter krigen, og hvis man ønskede det, kunne det også ordnes således at kvitteringen for beløbet kunne deponeres i Sverige.

Planen var imidlertid kun løst skitseret, og Federspiel fandt det

derfor nødvendigt at tage til Stockholm for at få nærmere besked. Han søgte kort før Julen 1941 visum til Sverige, og han fik den bevilget i januar 1942. Hovedcentret for al forbindelse mellem de allierede og Danmark var journalist Ebbe Munck, der var korrespondent for »Berlingske Tidende« i Stockholm. Derfor op-søgte Federspiel Ebbe Munck, og denne satte ham i forbindelse med englænderen E.T. Grew, der tilsyneladende levede af at sælge cykler o.a. fra et lille kontor i Stockholm. Han satte Federspiel ind i planens nærmere enkeltheder, og Federspiel lovede at overtage denne vanskelige administration.

Til en begyndelse var det vanskeligt at få penge, men kravene var heller ikke så store, så det gik, og ved en tilfældighed kom et rederi ind i spillet. Ingeniør Mogens de Neergaard havde tidligt fået til opgave at tilvejebringe en flåde af skibe til transportskibe eller hjælpeskibe, hvis noget skulle ske. Det var i disse første år man famlede sig frem til den egentlige organisation. Også fald-skærmsmanden Borch Johansen havde arbejdet med en lignende tanke og havde fået henlagt forskellige depoter af olie og benzin. Det var depoter, som hovedsagelig var til rådighed for hærens efterretningstjeneste. Ingeniør Neergaard havde imidlertid fået fat i fire skibe ved hjælp af midler stillet til rådighed af minister Harry Wessel. Wessel var chilensk minister, men dansk født og han havde givet et ret stort beløb ligesom han i øvrigt også støttede andre lignende foretagender. Med disse penge og med sikkerhed i nogle obligationer havde man indkøbt nogle mindre skibe med sejl og motor beregnet til indenlandsk fragtfart. Rederiet var stiftet sidst på året 1942, men uheldigvis døde ingeniør Neergaard, og Per Federspiel fik til opgave at udrede boet. Der fandtes da en post obligationer på omkring 3/4 million kroner belånt hos en vekselerer, og rederiet var på dette tidspunkt et interessentskab mellem Neergaard og en befragter Brünnich.

Federspiel skulle prøve at redde Wessels penge, og efter et forgæves forsøg i udenrigsministeriet fik han kontorchef Quist i handelsministeriet til at afgive en erklæring om, at fremmede gesandters kapital ikke var anmeldelsespligtige. Det næste var, at få arrangeret overtagelsen på en tilforladelig måde, og resultatet blev, at landsretssagfører Jonas Collin optrådte som repræsentant for et konsortium, der erklærede sig villig til at overtage skibene til et så stort beløb, at der kunne gives et passende vederlag til Brünnich og en rund sum til Neergaards enke. Per Federspiel betroede sig til vekselerer Carl Otto Henriques, der stillede en halv million kroner til rådighed til indløsning af obligationerne og skibene blev nu overtaget af et nystiftet Aktieselskab »Nordisk Shipping«. Herved dækkedes også sporene af de tidligere trans-aktioner.

A/S Nordisk Shippings bestyrelse havde landsretssagfører

Jonas Collin som formand, og de øvrige bestyrelsesmedlemmer var Per Federspiel, ingeniør Erling Foss og grosserer Knud Erichsen. Der var nu skabt en kapital, som kunne belånes, når lejligheden bød sig og som var en effektiv basis for de pengetransaktioner, der var nødvendige til finansiering af modstandsbevægelsen. Selskabets bestyrende reder blev fortsat Richard Brünnich, og rederiets kontor var i Stavangergade 6. På Federspiels kontor i Skindergade kom nu depecher fra Stockholm og radiotelegrammer fra London, der afleveredes af uskyldigt udseende kurerer, og alt styredes med kløgt af Federspiel, der månedligt sendte penge til forskellige modstandsorganisationer og til SOE's repræsentant i Danmark.

I begyndelsen var det penge til det illegale blad »Frit Danmark« og til »Studenternes Efterretningstjeneste« samt til Borch Johansen, der lod midlerne tilflyde forskellige sabotagegrupper. Først med Flemming B. Muus' organisation i sommeren 1943 blev der lagt en mere fast plan for midlerne.

Der er derfor tre faser i rederiets udvikling. I første omgang stod Richard Brünnich som reder med penge fra ingeniør Neergaard og Harry Wessel, derefter overtages skibene af rederiet »Nordisk Shipping«, og endelig sælges de til Richard Brünnich, der ejer dem indtil foråret 1945, hvor han sælger ud. Desuden spiller de to illegale foretagender sammen uden at man gensidigt ved det, idet Brünnich foretog illegale transporter samtidig med at rederiet var baggrund og dække for Federspiels økonomiske illegale transaktioner.

Da landsretssagfører Per Federspiel fik stablet rederiet på benene i foråret 1943 drejede det sig om følgende skibe: M/S *Familiens Lykke*, der var en tjalk på 170 tons DW, bygget i Holland 1902, M/S *Ingeborg*, der var en galease på 160 tons DW, bygget i Holland 1913, M/S *Fortuna*, der ligeledes var en galease på 140 tons DW, bygget i Tyskland 1906, samt M/S *Glory*, der var en skonnert på 135 tons DW, bygget i Tyskland 1914.

Ifølge Brünnichs private journal blev *Familiens Lykke* overtaget af »Nordisk Shipping« den 24. maj 1943 kl. 18, og næste dag afsejlede det til Fakse Ladeplads for at sejle kalk til Vejle, hvorefter det returnerede med brunkul til Fakse Ladeplads. Herefter gik næste tur til Limhamn i Skåne, og ved den lejlighed har Brünnich i hvert tilfælde haft god mulighed for at udføre illegal transport.

Sommeren igennem var det ellers de danske provinshavne, der besøgte, Vejle, Næstved, Nykøbing Falster og Mariager, og det var hovedsagelig tørv og brunkul, man fragtede. Den ottende rejse gik fra København den 24. juli til Falkenberg på den svenske kyst, hvor man hentede sveller, som fragtedes til Køge. Det var således det andet lovlige besøg i Sverige.



*Motorgaleasen Danship,
ex Familiens Lykke,
ex Ester, ex Eendracht
bygget i Groningen 1902.
Handels- og Søfartsmuseet
på Kronborg.*

Fra august indtil den 16. november lå *Familiens Lykke* i havn for at få installeret en ny motor, hvorefter det afgik til Fredericia for at hente jernrør og brunkul til København, men uheldigvis forliste skibet på hjemrejsen øst for Sjællands rev den 23. november kl. 23,30.

Skibet blev imidlertid atter hævet og repareret og optræder igen i august 1944, hvor det den 29. august omdøbes til *Danship* og overtages af Richard Brünnich alene.

Ingeborg overgik til »Nordisk Shipping« den 25. maj 1943 kl. 18. Det lå da i Frederiksværk, hvorfra det den 26. maj sejlede vinkejernen til Helsingør og returnerede til Frederiksværk med gammelt jern. Det var i øvrigt en sejlads, som det havde flere gange i løbet af året. Ellers var det ofte i Nordjylland, Aalborg, Hadsund, Randers og Aarhus, for at hente tørv, der afleveredes i Helsingør, Tuborg Havn eller København. Andre rejser gik sydpå til Nakskov, Bandholm eller Nysted, og også disse rejser var hovedsagelig med tørv. Desuden afleverede man også øl i Fredericia eller hentede brunkul i Horsens.

I vintermånederne 1944 afleverede man tomme jerntromler i Nakskov og førte derfra melasse i tromler til Hobro, og i maj havde man en enkelt rejse til Lübeck, hvorfra man førte 160 tons salt til Aarhus. Ellers bestod varerne i 1944 hovedsagelig af cement, brunkul og gammelt jern samt endnu en rejse med 106 tons øl fra København til Fredericia.

Ingeborgs sidste rejse for »Nordisk Shipping« var en ladning cement fra Mariager til Roskilde, hvorefter skibet blev solgt til R. Brünnich i september 1944.

Galeasen *Fortuna* blev overtaget af »Nordisk Shipping« den 31. maj 1943. Efter en hovedreparation afgik det på sin første rejse fra Frederiksværk den 18. august for at hente tørv i Hadsund til København, hvortil den ankom den 26. august. De følgende tre måneder sejlede man hovedsagelig med tørv eller brunkul fra Hadsund eller Horsens og Vejle til Helsingør. Det gjaldt også dens sidste rejse, hvor *Fortuna* havde været i Vejle og der hentet 140 tons brunkul til Helsingør, men også den strandede på Sjællands Rev. Det var den 18. december 1943 kl. 19, og dermed forsvandt den ud af sagaen.

To af rederiets skibe var derved forlist i det sene efterår 1943, men det er vel bemærkelsesværdigt, at ingen af dem var krigsforlist i den forstand, at de var sprængt ved miner eller andet, som flød omkring i farvandene i dette år. Begge havde mødt deres skæbne på Sjællands Rev, og rederiets flåde var derved halveret.

Det fjerde af rederiets skibe skonnerten *Glory* blev tilsyneladende overtaget en uges tid senere end *Fortuna* og afsejlede på sin første rejse den 8. juni 1943 for at hente tørv i Vejle til København, og tørv og brunkul var i det hele taget dens hyppigste fragter. *Glory* havde imidlertid også nogle afstikkere til Sverige. Den 29. juni gik den til Halmstad for at hente tømmer til Frederikshavn, og en måned senere gik rejsen to gange til Saltkällan ved Lysekil for at fragte kvartssten til København. Derefter var den i hele september på værft hos Erichsen & Grøn for hovedeftersyn og hovedreparation af motor, hvorefter turen atter gik til Lysekil.

I december 1943 og januar 1944 hentedes tørv, brunkul og stødbrænde i jyske byer, hvorpå den efter et havari i Kattegat måtte til reparation på Svendsen & Sandersens værft i det meste af februar måned. Det har åbenbart ikke været godt nok, for efter tre rejser måtte *Glory* slæbes i havn i Odense og underkastes en ny reparation af motoren. Den var i juni en enkelt gang i Rønne efter lervarer, men ellers var det hovedsagelig cement, tørv og briketter, der fragtedes fra jyske byer til København. På sin sidste rejse for rederiet sejlede den således 132 tons briketter fra Nørresundby til København, hvortil den ankom den 13. september 1944.

Tabet af de to skibe *Familiens Lykke* og *Fortuna* i november-december 1943 forårsagede imidlertid, at man anskaffede endnu et skib, der blev døbt *Norship*. Det var en hollandsk galease fra 1895 på 140 tons DW, som rederiet overtog først i februar 1944. Den 12. februar var det på sin første rejse for »Nordisk Shipping«

*Motorgaleasen Ingeborg bygget
i Holland 1913. Købt til
Danmark i 1939 og overgik i
1943 til Nordisk Shipping.
Efter krigen handlet flere gange
og forsvunden i 1966 på rejse
fra Stralsund til Middelfart.
Handels- og Søfartsmuseet
på Kronborg.*



fra Ærøskøbing til Egersund, hvor det hentede drænrør til Nakskov. Herefter sejlede den et par gange med havregryn fra Nakskov til Århus og med skærver fra Odden til Odense, hvorefter den den 23. april havde en rejse til Lübeck med bøgekævlér. Herfra havde den så to rejser til Århus med omkring 130 tons salt hver gang.

Efter nogle rejser til Nakskov og Bandholm med melis og koks måtte den 14 dage på værft hos Knudsen & Homaae for at få repareret hovedmotoren. Resten af sommeren hentede den brunkul og tørv i jyske byder. På dens sidste rejse for »Nordisk Shipping« fragtede den brunkul fra Vejle til København, hvortil den ankom den 2. november 1944. I Rich. Brünnichs journal står der: »M/S *Norship* har fra og med 12/2 1944 til og med 2/11 1944

udført 24 rejser, hvorefter den den 3/11 1944 er overgået til R. Brünnich.»

A/S »Nordisk Shipping« gjorde god fyldest ved altid i en vanskelig situation at kunne bruges på den måde at selskabets aktiver stillede som sikkerhed for lån. Disse lån såvel som mange andre forhold vedr. selskabet blev naturligvis ikke noteret noget sted. Derfor kan der ikke gøres nærmere rede for dem, men alt gik godt. Derimod var det så uheldigt, at Per Federspiel blev arresteret den 1. oktober 1943. Hos nogle jøder, som han havde hjulpet, fandt man ved deres arrestation en lommebog med blandt andre Federspiels navn. Lykkeligvis kunne Federspiel dog klare frisag, så han blev løsladt allerede den 6. oktober.

Imidlertid havde Federspiel lagt sig ud med nogle fiskere, som havde svindlet med penge i forbindelse med transporten af flygtende jøder. Federspiel havde derfor kaldt dem op på sit kontor og forlangt pengene, hvorefter de havde måttet underskrive et gældsbevis på 1500 kr. På et tidspunkt i løbet af vinteren gik de til Gestapo og fortalte, at de var aftvunget et gældsbevis, tyskerne kom på Federspiels kontor den 4. april og fandt gældsbeviset, hvorefter de tog Federspiel med sig. Han blev efter forhør sat i Horserød, hvor han sad til august 1944, da han blev sendt til forhør i Vestre fængsel i København, og derfra overførtes han siden til Frøslev, hvor de øvrige fanger fra Horserød i mellemtiden var havnet.

Her i Frøslev foregik sidste akt af sagen med »Nordisk Shipping«, idet skibene ganske rigtigt efter september 1944 kom til at lyde på Brünnichs navn som ejer, men forhandlingerne om overdragelsen foregik i Frøslev mellem Federspiel og orlogskaptajn Bundesen. Denne sidste repræsenterede marinens efterretningssektion, og det var i virkeligheden denne organisation, der overtog aktiverne, og især i denne periode blev skibene et vigtigt led i transporten af mikrofilm til Sverige og ammunition og våben tilbage til Danmark foruden naturligvis mange andre illegale aktiviteter.

Den sidste fase i skibenes illegale tilværelse afsluttedes ved salget i foråret 1945. *Glory* solgtes allerede ifølge skibsregistret den 25. april 1945, mens de andre solgtes således: *Danship* den 6. juni, *Ingeborg* den 7. juni og *Norship* den 12. juni 1945.

Kun to gange havde tyskerne været ude efter skibene. Da *Glory* således stod ud på sin første rejse, efter at »Nordisk Shipping« havde afhændet den, blev den stoppet af tyskerne. Med tomme sildetønder var den på vej til Rønne, da den den 27. september blev beslaglagt i Sundet, men da man åbenbart intet fandt kunne den fortsætte sin rejse den 19. oktober. Også *Norship* var ude for beslaglæggelse. Den var afsejlet fra København den 21. februar med stykgods til Århus. Under ophold i Gilleleje blev den imid-

lertid tilbageholdt af de tyske myndigheder fra den 3. marts til den 25. april 1945, således at man først nåede Århus den 30. april.

»Nordisk Shipping« og både rederiets forgænger og dets efterfølger er et eksempel på et tidsbillede af forholdene under besættelsen for de skibe, der måtte blive i dansk farvand.



*Motorskonnerten Elisabeth oplagt i Marstal Havn.
Jens Hansens Søfartsmuseum, Marstal.*

Min søgrønne ungdom

Den 24. oktober 1949 mønstrede jeg i skonnerten *Elisabeth* af Marstal. Det gode skib var på det tidspunkt på rejse fra Haukiputas i Finland til Concarneau i Frankrig med en ladning træ, men havde været nødt til at anløbe København på grund af et mindre motorhavari.

Hyren havde jeg fået på Rederiforeningen for mindre Sejlskibes kontor, og den gav anledning til et par hektiske dage med anskaffelse af det nødvendige udstyr, besøg på mønstringskontoret, lægeundersøgelse og hvad der ellers i øvrigt var nødvendigt, for at man lovligt og nogenlunde ship-shape kunne stille ombord.

Omsider var alt så nogenlunde i orden, og man begav sig, fuld af forventninger, afsted til Redhavnen, iført en ny blå striktrøje, et par nye holmensbukser og med en ny og velpakket køjesæk på nakken.

Redhavnen var nem at finde, men hvor var *Elisabeth*? Jeg var på det tidspunkt 17 år og havde forlæst mig på Captain Marryat, Herman Melville og Knud Andersen, foruden hvad der var gået forud af Peder Most og andre drengebøger i samme genre. Derfor var mine forventninger til *Elisabeth* nok skruet noget op, og der var hin morgen ingen tvivl i mit sind om, at det var tilstrækkeligt at kigge havnens flotteste sejler ud – det måtte være *Elisabeth*.

Hun ville ligge dér i al sin ynde, med det elegante skrog nytjæret, alt opstående malet blændende hvidt, med nyskrabede og olierede master og rundholter, galionsfigur og navnebræt kunsthåndværksfuldt udskåret og forgyldt, og med et smældende Dannebrog på flagspillet agter – eller måske under gaflen?

Der var skibe nok at se i Redhavnen, men ikke noget at se, der svarede til mine forestillinger. Nu var køjesækken begyndt at føles noget tung, så for ikke at rende hele havnen rundt spurgte jeg et par garvede søulke, der var ved at fylde et par pøse med vand fra en hane på kajen, om de vidste, hvor *Elisabeth* lå? De svarede ikke umiddelbart, men det grin de udvekslede lod tydeligt forstå, at de var ganske klar over situationen. Endelig nedlod den ene sig dog til at nikke i retning ud ad den sydlige kaj.

Heller ikke i den retning lå der noget, der bare nogenlunde svarede til mine forventninger – som jeg endda havde slået meget af på – men da det ikke syntes tilrådeligt at spørge mere, så traskede jeg der ud af. Efter at have passeret tre-fire tåleligt udseende skibe var der ikke andet flydende at se end en brædestabel, holdt sammen med kæder og wiresurringer, hvorfra et par

master stak op. Jeg trådte lidt nærmere for at tage fænomenet i nøjere øjesyn, og stående på brohammeren kunne man se, at bræddebundtet ikke flød i vandet, men at der faktisk var et skibsskrog neden under. Og hvad læseren naturligvis allerede har forstået gik langsomt, men smerteligt op for mig: Det var *Elisabeth*.

Arrangementet virkede ikke rigtigt tillidvækkende, men da der ikke forekom mig at være nogen mulighed for et ærefuldt tilbage-tog, kravlede jeg over på brædderne med mit pikpak og tog herlighederne i nærmere øjesyn.

Det var ikke brædder altsammen. I flugt med stablens overkant fandt jeg taget af et dækshus, som der viste sig adgang til gennem en åbning i brædderne på husets agterkant. Da der lød stemmer dernede fra, kravlede jeg ned i hullet og fandt en stalddør, hvis øverste halvør stod åben. Den viste sig at føre ind til folkelukafet – i daglig tale ruffet – og her fandt jeg den øvrige dæksbesætning, to letmatroser og en jungmand som jeg selv. Mine nye skibskammerater, der viste sig at være nogle flinke fyre, tog pænt imod mig og anviste mig den ledige underkøje lige inden for døren. Og så måtte jeg jo nok, mente de, hellere gå hen agter og hilse på skipperen og de øvrige.

Skipperen hed Rasmussen og var i grunden en venlig mand, men på det tidspunkt stod han for mig som en frygtindgydende person: Rederens og alle rette autoriteters repræsentant, en mand, der kunne føre os frelst gennem alle farer og i hvis magt det lå at gøre tilværelsen til et helvede for alle ombord (jeg havde som sagt læst mange bøger på det tidspunkt).

De øvrige omfattede styrmanden, en motorpasser og kokken Hans.

Den følgende uges tid gik med at fylde vand fra førortalt hane på kajen samt gøre skibet søklar, og så sejlede vi da omsider.

Vi gik naturligvis toskiftet vagt, og jeg kom på styrmand Petersens. Han var en midaldrende, firskåret mand med en sixpence, der var trukket godt ned i panden, og han sagde sjældent et overflødigt ord. Jeg husker ham tydeligst som en kontur ved siden af mig, svagt belyst af nathuslampen og kvalmende på en pibe, som han vist kun lagde fra sig, når han spiste og sov.

Kort efter afgang fra København blev jeg kaldt ned til skipperen. Fuld af bange anelser gik jeg agterud og ned ad trappen til salonen. Her var sandelig noget af den herlighed, jeg havde drømt om. Poleret mahogni og velpudset messing (og jeg fandt i øvrigt snart ud af, hvem der polerede og pudsede), og over bordet et pragtstykke af en petroleumlampe. Midt i salonen stod skipperen, omgivet af papkasser, nogle allerede åbnede, andre stadig forsynet med rød-hvide snore og toldplomber.

Den gamle sendte mig, hvad jeg opfattede som et langt, uudgrundeligt blik, og jeg brød forgæves mit hoved med, hvad jeg

mon skulle stå til regnskab for. Så spurgte han pludselig: »Ryger du?»

»Joh, sådan da.«

Uden yderligere snak dyngede han seks kartoner Lucky Strike over i favnen på mig. Mine hidtidige tobaksbeholdninger havde sjældent oversteget en tistyks pakke, så det her var jo lidt overvældende, men jeg fik da fremstammet et mange tak.

»Ja, de bliver jo skrevet på bogen,« sagde skipperen, som for at være sikker på, at jeg ikke misforstod sagen. »Drikker du også?« fortsatte han. Mine omsorgsfulde forældres formaninger ringede i ørerne på mig, men jeg var åbenbart for længe om at sige nej, for uden yderligere palaver dyngede han tre flasker Rød Ålborg oveni. »Men nu drikker du'tte i arbejdstiden« formanede han, og for at udrydde enhver tvivl føjede han et »de bliver også skrevet« til, og så var audiensen forbi.

Men inden vi sejler videre, så var et par ord om skibet måske på sin plads. Det havde været et flot skib engang. Vist så flot, som det, jeg drømte om hin morgen i Redhavnen. *Elisabeth* var bygget i Marstal i 1919 som barkentine, men allerede før 2. Verdenskrig blev skibet rigget ned til skonnert og en hjælpemotor installeret.

Siden pillede man også mesanmasten ud, og så var jo unægteligt glansen gået af St. Gertrud. Nu er det jo ikke alene det ydre, som det kommer an på her i tilværelsen, men desværre led den aldrende *Elisabeth* også af mindre synlige, men nok så alvorlige skavanker. Værst var den stadigt tiltagende kølsprængning, som skibet vist havde pådraget sig allerede i en ret ung alder, og som dels bevirkede, at skroget arbejdede så meget, at det var umuligt at holde det bare nogenlunde tæt, dels gav idelige motorproblemer, fordi den installerede Vølundmotor og det ustabile skrog aldrig rigtigt fandt ud af det med hinanden.

Men så man væk fra helhedsindrykket (hvilket var svært), så var der mange fine detaljer, der mindede om bedre dage og en tid, hvor skibsæstetik endnu ikke var blevet en by i Rusland.

Der var stadig linier og forløb i det gamle skrog, klipperstævn og agterspejl var elegant udformet og havde faktisk de attræde forgyldte ornamenter og zirater. Dæksinteriøret frembød også et velkomponeret hele, hvor de enkelte elementer føltes godt proportionerede og indbyrdes afstemte. Og det gjaldt lige fra capstanen på bakken, over forlugen, dækshuset, storlugen, det løftede halvdæk og til hakkebrættet over rorkvadranten.

Som sagt boede vi i dækshuset, hvor vort lukaf optog de tre fjerdedel, medens kokken havde lukaf i den sidste fjerdedel. I lukafet var der i langsiden fire faste køjer og i den modsatte side fire smalle skabe, hvor vi hver især havde vort kluns. Her ud over var der et bord med en fast og en løs bænke samt et madskab, hvor

vi gemte, hvad vi fik til overs af brød, smør og pålæg. Opvarmningen bestod af en kakkelovn, der ikke kunne bruges i søen, hvor røghætten måtte tages ned af hensyn til skonnertsejlets bom. Til personlig hygiejne disponerede vi over et blikfad. Dørtrinnet under stalddøren var naturligvis ret højt og forneden forsynet med et spygat, så eventuelt vand i lukafet kunne løbe ud. I praksis fungerede det nu omvendt, for der kom masser af vand ind gennem det, der til gengæld kun vanskeligt kunne løbe ud, da der ikke skulle meget til at stoppe spygattet. Så som man vil forstå, brugeligt, men ingen unødig komfort.

Vi fire var unge og altid sultne, så kabyssen og kokkens gøremål dér var normalt genstand for vor udelte interesse. Kabyssen var blevet indrettet helt henne agter i huset agten for styrehuset, med en stalddør ud til dækket, en smule bordplads og et kulkomfur. I det hele vel to-tre kvadratmeter, hvor vor gamle vel-tjente kok som regel fik det bedste ud af det forhåndenværende. Tørprovianten, dvs. mel, gryn og konserver (som der helst ikke skulle bruges for meget af) var gemt i et proviantrum nede agter (hvorfra det kunne lykkes at stjæle et par svedsker gennem en sprække i skottet fra maskinrummet), kartofler og andre vegetabilier lå i en kasse nede i forpeak'en, hvor der også fandtes et saltfad til kød, surret til palstøtten. Sidstnævnte indretning var ikke særlig appetitlig. Nyindkøbt kød blev bare plumpet ned i lagen, som onde tunger påstod var anlagt ved skibets færdiggørelse i 1919, og så hev kokken op, hvad han skulle bruge i løbet af rejsen, dvs. jo længere denne varede, des ældre lag nåede han ned i. Ingen holdt af at tænke på, hvad der gemte sig på bunden, og så langt nåede vi da heldigvis heller aldrig.

Men som sagt, Hans var en god kok, og jeg mindes stadig hans irish-stew og hans suppe med tvebakboller.

Normalt fungerede kabyssen udmærket, men den havde dog en indbygget konstruktiv svaghed, idet rorbrønden mandede ud inde i den. Især i medløbende sø kunne det hænde, at vandet stod op gennem rorbrønden og bordfyldte kabyssen, og mere end én gang har jeg set en kaskade af grøn sø stå *ud* af kabysdøren, hvor det sommetider lykkedes den snarrådige Hans at få slået en klo i en gryde, der var på vej ud. Så slukkedes komfuret naturligvis, og der blev ingen varm mad den dag.

Da vi som nævnt ikke kunne fyre i søen, var kabyssen det eneste tilgængelige sted for os med varme, så ofte hang der tre-fire par sokker og svajede over suppegryden. Vi genfandt dog aldrig nogen af dem i suppen.

Men lad os komme videre på rejsen. Allerede i Nordsøen fik vi dårligt vejr, og det føjede – udover søsygens kvaler – yderligere en kedelig rutine til vagtskemaet. For efterhånden arbejdede det møre skrog så meget, at det tyggede beg og værk ud af nådderne



*Til venstre ses forfatteren
ombord på Elisabeth.
Foto hos forfatteren.*

med det uundgåelige resultat, at skibet lækkede mere og mere. Så rutinen blev, at frivagten skulle lænse ved de to pumper, før den kunne tørne ind. Pumperne befandt sig naturligvis på selve dækket, og adgangen til dem var et par smååbninger, som man – forudseende nok – havde indrettet, da dækslasten blev stuvet. Der stod vi så, to mand, på en plads, der var så knapt afmålt, at vi ikke kunne rette os op, og pumpede 15-20 minutter ved hver pumpe. Omkring os knirkede og knagede dækslasten, når den gav sig i sine surringer ved skibets overhaling, og ind imellem, når skibet tog vand ind, stod vi i vand til livet og pumpede, hvad der – foruden at være ubehageligt – føltes absurd.

Søsygen gik efterhånden over, men pumperiet fortsatte, lige til vi en skønne dag sejlede ind til den morsomme gamle middelalderby Concarneau, hvor vi kom til kaj ud for den oprindelige befæstede bykerne, der ligger på en holm ude i den nuværende havn.

Her slap vi efterhånden af med brædderne. Det tog nu sin tid, for de blev langet i land to-tre stykker ad gangen, og alle brædderne skulle tælles, både af os og af en repræsentant for modtageren. Vi sluttede logisk, at der nok ville blive mindst vrøvl, hvis vi endte med samme tal, så vi fandt hurtigt sammen med de franske tally-mænd, hvad der måske ikke helt gav den tilsigtede kontrol, men var en god øksercits i at tælle på fransk.

Dér som andre steder skulle vi naturligvis i land og se på byen, men vore penge var små, og Concarneaus natteliv svarede heller ikke til vore temmelig opskruede forestillinger om fransk letsind og syndighed.

En dag fik vi at vide, at skibet var sluttet for en ladning kaolin fra Fowey i Cornwall til Odense. Så da vi nogle dage senere omsider var udlosset, lod vi trosserne gå og forlod Concarneau. Vejret var godt, og vi fandt uden besvær Fowey, som vi nåede til et døgn eller to senere.

Kaolin, som ingen af os på forhånd vidste hvad var, viste sig at være en hvid lerart, der anvendes til porcelænsfremstilling. Det kom som et fint pulver, der i tør tilstand trængte ind alle vegne, for, når der kom fugt til, at forvandles til en fedtet lysegrå mudder med stor vedhængskraft. Så vi havde snart kaolin alle vegne. I håret, i tøjet, i maden, i vore køjer og skabe, kort sagt, det overvældede os i en sådan grad, at vi ganske opgav at gøre noget ved det, før vi var færdiglastet og lugerne var skalkede. Og så håbede vi i øvrigt, at Rasmus – det gamle kælenavn for søen, når den viser sig fra sin uvenlige side – ville klare det værste for os.

Rasmus var mere end villig. Vi havde elendigt og kontrært vejr hele vejen hjem og nåede faktisk først Odense efter en rejse på 21 døgn. Og på det tidspunkt var der faktisk heller ikke mere kaolin at se på dækket.

Beklageligvis var der heller ikke helt, hvad der skulle være i lasten. I vor sædvanlige optimisme (som jeg i dag ikke er helt sikker på, at skipperen delte) havde vi regnet med, at kaolinen hurtigt ville kitte alle utætheder til, så vi kunne lade spagerne til de forhadte pumper blive i deres beslag. Men sådan virkede det ikke. Tværtimod, der kom mere vand ind end nogensinde før, og vi måtte genoptage den gamle rutine med frivagten, der pumpede læns. Det vi pumpede op var dog ikke rent nordsøvand, men opslemmet kaolin. Så da vi efter ældste og mest erfarne mand i lukafets skøn havde pumpet cirka halvdelen af Nordsøens vand igennem gamle *Elisabeth*, vil man forstå, at det var svundet ret meget i kaolinen. Processen indebar imidlertid den fordel, at det var *våd* kaolin, vi lossede, så vægten har måske stadig passet nogenlunde, og det svinede knap så meget.

Fra Odense gik vi i ballast hjem til Marstal, for det var nu uomgængelig nødvendigt, at skibet fik en overhaling. Her blev *Elisabeth* taget på land, hvad der dog ikke skete uden dramatik og forsinkelse. Under ophalingen viste det sig, men for sent, at skibet stod skævt på beddingsvognens klodser med det resultat, at det halvvejs oppe gled af og lagde sig med 20 graders slagside på vognens jernstivere. Det gav værftet et drøjt ekstraarbejde med at få *Elisabeth* ud igen og vognen repareret. Men omsider lykkedes

det, og over nytår 1950 kunne gamle *Elisabeth* igen glide ud i sit rette element, nykalfatret og indtil videre tæt.

Foråret gik med nogle ret begivenhedsløse rejser på Østersøen og Norge til Skibet i april blev sluttet for en rejse til Island og videre. På det tidspunkt havde jeg imidlertid søgt om at komme med skoleskibet *Danmark*, og da jeg ikke kunne regne med at nå tids nok hjem, hvis jeg fortsatte med *Elisabeth*, så mønstrede jeg af i Ålborg.

Vel oppe på kajen kiggede jeg endnu engang tilbage på mit gamle skiv. Nok havde tilværelsen handlet ilde med den gamle tøs, men hun havde nu alligevel både stil og elegance i behold, når man havde blik for det –

Danmark var noget helt andet. Det svarede selvfølgelig i langt højere grad end *Elisabeth* til mine forestillinger om, hvordan et ordentligt sejlskib skulle se ud, men alligevel fik jeg aldrig det samme inderlige had-kærlighedsforhold til *Danmark*, som jeg havde haft til *Elisabeth* og for den sags skyld senere skibe. Jeg tror, at mange af mine kammerater havde det ligesådan, og som filosofisk anlagt af natur har jeg prøvet på at finde en forklaring. Forklaringen ligger måske i, at i »almindelige« skibe er vi der for skibets skyld, medens *Danmark* var der for vor skyld. Dette, at det er skibet og de øvrige ombord, der har brug for én, udvikler en følelse af ansvarlighed og samhørighed med skib og besætning, der næppe opstår på et skoleskib, hvor man er fem gange så mange, som der behøves for at håndtere skibet.

Det er selvfølgelig meget sjovt nu bagefter, at man har prøvet at ligge på maven over en bramrå i dårligt vejr, men allerede dengang erkendte man, at det ikke var den slags færdigheder, der var uddannelsens væsentligste indhold. Det væsentlige var disciplinen, karakterdannelsen og det højt besungne team-work, men sådanne dyder og færdigheder kræver vist ikke nødvendigvis en lille fuldrigger for at udvikles, men gror – heldigvis – frem af sig selv, hvor der er behov for dem, og hvor man føler, at der er behov for én selv.

Men taget som en oplevelse var det da et spændende togt, hvor vi fik set mere af Verden, end de fleste af os havde set før. Togtet gik til Sydamerika, og på vejen ned anløb vi Madeira, De canariske Øer og Cap Verde. I Sydamerika besøgte vi Montevideo, Buenos Aires og den lille argentinske by Necochea, der stadig var præget af en betydelig dansk indvandring. Vi traf her en masse gamle landsmænd, der udviste en helt enestående venlighed og gæstfrihed over for os, dejligt forskellig fra de officielle modtagelser og paradearrangementer, vi ellers var vant til. En halv snes år senere ville tilfældet, at jeg igen kom til Necochea, denne gang med en almindelig trampbåd, men modtagelsen og hjerteligheden var ganske den samme –

Vi kom tilbage til København sidst i marts 1951, hvor vi efter en sidste pep-talk af den myndige og dygtige kaptajn Hansen blev afmønstret og spredt for alle vinde. For de fleste af os havde togtet betydet, at vi nu havde den fornødne sejlskibstid til at gå på navigationsskole, så nu gjaldt det om at finde en hyre, der gav mulighed for nogen opsparing til et par år på skolebænken, og også gerne en, hvor forholdene var lidt mere komfortable.

Doven af natur så jeg dog intet forgiort i et par ugers ferie, så jeg nåede et godt stykke ind i april, før jeg begyndte at se mig om efter noget.

Jeg ved ikke, hvordan forholdene er nu, men dengang var det sådan, at man – bortset fra dårligt betalte hyrer i småskibe – ikke kunne få en dækshyre i et dansk skib, med mindre man var medlem af Sømændenes Forbund – og at man ikke kunne blive medlem af samme, hvis man ikke allerede havde hyre. I praksis løste folk problemet ved at tage hyre som messedreng, koksmath eller lignende for så at håbe på, at der siden ville vise sig en chance for ommønstring, eller de tog til udlandet, hvor reglerne ikke blev håndhævet slet så rigoristisk. Da ingen af mulighederne tiltalte mig særligt, gjorde jeg som en del af mine kammerater, idet jeg henvendte mig til et af de rederier, der efter engelsk mønster havde etableret en aspirantordning.

Mit valg faldt på Ø.K., der både havde en flåde af flotte skibe og nogle destinationer, der tiltalte mig. Så en smuk forårsdag rensede jeg neglene en ekstra gang, vandkæmmede mig og gik ud i Frihavnen til Ø.K.s skibsinspektion. Jeg blev modtaget ved skranken af hr. Johansen, der var meget venlig og imødekommende, et indtryk, der holdt sig gennem alle mine år i kompagniet. Efter en passende ventetid blev jeg så kaldt ind til skibsinspektøren, kaptajn C. Heindorn.

Heindorn tog hele min person ind i ét langt, hvast blik, og hvis han var imponeret over, hvad han så, så lod han sig ihvertfald ikke mærke med det.

»Jeg ser, at De er afmønstret allerede den 17. marts. HVORFOR KOMMER DE FØRST NU?!«

Min spagfærdige forklaring om ferie stemte ham ikke blidere. Bestemt ikke. Så jeg så allerede min fremtidige karriere i kompagniet fortone sig i det blå, da Heindorn kort sagde, at jeg kunne gå om bord i *M/S Manchuria* den 5. maj.

Der var ingen problemer med at finde *Manchuria*. Skibet var tomt og ragede hushøjt op over Frihavnens midtermole – med sine cirka 10.000 ts så langt det største skib jeg hidtil havde været i nærheden af.

Aspirantlukafet, der var beregnet til tre mand, var overdådigt. Det lå på badedækket og havde store fine vinduer, blomstrede

køjegardiner, centralvarme, masser af skuffe- og skabsplads og – helt utroligt – eget badeværelse!

De to andre aspiranter var lige kommet hjem fra Australien med *Java*, så de kendte rutinen og var flinke til at hjælpe mig til rette, hvad der også var nødvendigt, for alt var anderledes end jeg hidtil havde kendt det, og jeg havde en lidt mistrøstig følelse af, at mine indtil nu erhvervede færdigheder ikke rigtigt kunne bruges til noget her. Det viste sig dog, at der faktisk *var* en del, der kunne bruges, men der var meget nyt at lære, ligesom man skulle vænne sig til, at alt var meget større og tungere at håndtere.

Et par dage efter sejlede vi, dog ikke til Østen, men til Newport News, USA, efter kul, idet kompagniet havde fået eller måttet påtage sig nogle kulrejser, vist i forbindelse med Marshall-planen.

Rejsen over gik med at rydde op i lastrummene, hvor det overalt flød med gammel dunnage, lasede stråmåtter og rester af den forrige ladning, der tilsyneladende overvejende havde bestået af kopra.

En halv snes dage efter, at vi havde kvitteret lodsens på Københavns red fik vi Hampton Roads-lodsens om bord, og nogle timer senere var vi sikkert fortojet under kulpouterne.

Det var lastning! Store, tunge jernbanevogne blev ført frem på et højtliggende spor, og her fik de vendt bunden i vejret, så kulene blev styrtet ned i en enorm tragt og via nogle svære rør endte i vore lastrum – med en støj og en kraft som et bjergskred. Da der åbenbart var jernbanevogne nok, tog det ikke mere end en 6-7 timer at få trykket *Manchuria* ned på mærkerne, og samme aften afgik vi – uden at have set meget mere til USA end bemeldte kulpouter.

Aspirantordningen var på det tidspunkt ret ny i flere af de store rederier, og der var dengang nok så delte meninger om den. Den var stort set kopieret efter den engelske apprentice-ordning, der i England så at sige var den eneste farbare vej for pæne unge mennesker fra »ordentlige« hjem, der ville skabe sig en karriere til søs. Herhjemme havde traditionen altid været en anden, idet tilgangen til navigationsskolerne og dermed til jobbet som styrmand og skibsfører altid var kommet fra den menige dæksbesætning. Det havde således altid været et særkende herhjemme, at den, der ville og havde evnerne, også kunne arbejde sig op, uafhængig af stand og oprindelse.

Sømændenes Forbund så derfor med en forståelig skepsis på ordningen, da det kunne befrygte, at dets medlemmer måske med tiden ville få sværere ved at klare sig i konkurrencen med de unge mennesker, som rederierne selv flaskede op. En skepsis, der dog heldigvis ikke har vist sig berettiget.

Om bord i skibene stod og faldt ordningen med de mennesker,

der skulle forvalte den, i første omgang styrmændene. Nogle – i sær de ældre – fattede ikke ideen, men opfattede nærmest aspiranterne som en altid disponibel arbejdskraft, der kunne bruges til at holde overtidsudgifterne nede med.

Andre, og det var heldigvis de fleste, accepterede ideen og gjorde deres bedste for, at aspiranttiden virkelig blev en udbytterig læretid. Som oftest blev aspiranterne her fordelt på de enkelte styrmænd som »føl« og fulgte så deres styrmand i alt hans arbejde. De gik vagten med på broen, og de var med under lastning og losning, ligesom de fik indblik i alt det papir, der allerede dengang var nødvendig for at det hele kunne fungere. Resultatet blev, at den dag man begyndte på navigationsskolen, havde man et ganske godt indblik i, hvad der faktisk var lukket land for den »almindelige« dæksbesætning.

Efter kulrejsen blev det til to rejser på Indien med *Manchuria* med kompagniets sædvanlige stykgodslast. Der var virkelig noget at se til for dem, der havde ansvar for lastning og losning. Der blev lastet i 8-10 europæiske havne, ofte København, Ålborg, Gøteborg, Hamborg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Marseille og Genova til Karachi, Bombay, Colombo, Madras, Calcutta og Rangoon og hele puslespillet med lastens placering i rummene kunne nok give grå hår i hovedet. De primære hensyn var naturligvis, at lastrummene blev udnyttet optimalt, at skibet mellem samtlige havne lå på et acceptabelt trim, at man kunne komme til de enkelte lastpartier i de rigtige havne, og at de enkelte varer blev stuvet sådan, at de ikke beskadigede andre varer eller selv tog skade. Og det var altid et puslespil med improvisationer, for ofte viste man ved ankomst til en lastehavn ikke, hvad der lå på kajen, og hvor det skulle hen.

Til hjælp for overblikket ombord og til brug for kontoret derhjemme blev der tegnet såkaldte lasteplaner, hvor de enkelte partier blev tegnet ind, beskrevet og forsynet med farvesignaturer for laste- og lossehavne. For den, der kunne lide at bruge lineal og pen, var det et herligt arbejde, der ihvertfald i begrænset omfang kunne give afløb for spirende kunstneriske ambitioner – hvis man ikke brød sig særligt om den slags, var det en pest.

Indienrejserne var dengang ikke særligt estimerede blandt Ø.K.s faste folk, og det forstod man egentlig godt, når man havde prøvet et par rejser. Klimaet var sine steder nærmest ulideligt, byerne var, ihvertfald i 50'erne, snavsede og nøden sine steder så stor og iøjenspringende, at det var vanskeligt at abstrahere fra den – samtidigt med, at man naturligvis ikke kunne gøre det bitterste ved den. Dertil kom, at mange af byerne var tørlagte – med den dæmper det naturligvis lagde på mulighederne for en festlig aften i land. Endelig kom dertil, at en væsentlig del af returladningen som regel skulle indtages i det daværende Øst-



Østasiatisk Kompagnis M/S Kina. Bygget af B&W i 1948 og få år senere rammen om en del af forfatterens søgrønne ungdom.

pakistan, hvorfra der blev udskibet meget store kvanta jute. Det kneb imidlertid meget med havnefaciliteter, så hovedreglen var, at man lå en måned eller mere til ankers på en eller anden flod, hvor der absolut ikke var andet at kigge på end mangrovesump, og hvor man blev ædt af moskitorer i et klima, hvor temperaturen var omkring 40 grader og luftfugtigheden i nærheden af de 100.

Så det var en stor lettelse, da jeg i maj 1952 fik ordre til at skifte til M/S *Kina*, der skulle på den traditionelle østenrejse. Det blev en dejlig rejse. *Kina* var af en eller anden grund »a happy ship«, man havde det virkeligt rart med hinanden, og der var ikke noget af det smånav, der ellers er næsten uundgåeligt, når et halvhundrede mennesker går tæt op ad hinanden i et halvt år.

Laste- og losseprocedurens puslespil var det gammelkendte, men anløbshavnene på Østen langt mere varierede og spændende end på indienruten. Der var endnu i begyndelsen af 50'erne en god rest tilbage af Østens gamle særpræg og af sammes romantik, mystik og fremmedartethed. Den ubehageligt påtrængende nød, som fulgte en overalt i Indien, så man heller ikke meget til.

Det blev til endnu en østenrejse, denne gang med M/S *Malacca*, og derpå atter et par indienrejser, den ene stadig i *Malacca*, den anden med M/S *Patagonia*.

Den sidste tur fulgte det traditionelle mønster ud, men afveg en del på hjemreisen, da vi i Østpakistan, hvor vi som sædvanligt

lå og ventede, fik at vide, at vi skulle have fuld last til Odessa i Sortehavet.

Den fulde last blev til jute i alle underrummene og 1500 ts sort peber på mellemdækket, der blev indtaget i Cochín. Afskiberen påstod, at det var den største peberlast, der nogensinde var gået på én køl, og det var jo faktisk også en del. Men der er jo også mange russere, og vi regnede ud, at det kun blev knapt ti gram pr. næse, hvis de delte lige, hvad vi dengang troede.

Odessa lå, vidste vi, ved hvad man kaldte den russiske Riviera, så da vi dampede nordpå gennem Rødehavet i godt 30 graders varme, gjorde vi os forestillinger om azurblåt vand og en venlig kyst med palmer og badeliv. Virkeligheden var en anden. Kort efter Bosporus var Det sorte Hav hverken sort eller blåt, men hvidt, idet det var dækket af is så langt øjet rakte. Det sidste stykke vej kværnede vi os igennem is, der sine steder var op mod en meter tyk, og vi frøs gudsjammerligt efter den bratte overgang fra Rødehavets hede.

Målt efter vor sædvanlige skala var Odessa ikke særlig spændende, men russerne viste sig nu at være meget flinke. De arrangerede sight-seeing i byen og inviterede os op i en lokal klub, hvor vi fik te og blev tævet efter noder i skak, medens en række portrætter af partidignitarer, stakhanov-arbejdere og andre notabiliteter mistænksomt nidstirrede os fra væggene.

Vel tilbage i København i april 1954 afmønstrede jeg for at begynde på Københavns navigationsskole.

Skolelivet viste sig, især det første halve års tid, at være en stor behagelighed, da man fra skolens side for en sikkerheds skyld gik ud fra, at vi intet kunne og intet vidste. Så derfor begyndte man helt forfra på alt, og de af os, der trods alt havde lidt tidligere erhvervet lærdom intakt, flød som små propper og blev accepteret som lyse hoveder. Da denne bedømmelse af os én gang var etableret, fulgte den os – ret uretfærdigt – gennem hele studiet, og jeg har indtryk af, at vi slap lettere igennem end de af vore kammerater, der med flid og energi arbejdede sig frem til et standpunkt, der sikkert i mange henseender var solidere funderet end vort.

Men alt rart får jo en ende, og i april 1956 forlod jeg og de fleste af mit hold skolen med styrmands- og skibsførereksamensbeviser i lommen.

Forude ventede Søværnet, hvortil de fleste af os var indkaldt ved mødedag, jeg tror den 18. juli. Så der var altså et par måneder, der kunne bruges til at rette den temmelig miserable økonomi lidt op med.

Vi fra Ø.K. meldte os derfor i Frihavnen, hvor man graterede os med eksamen og derpå sendte os ud som afløsere eller

4. styrmænd i de af kompagniets skibe, der befandt sig i nord-europæiske farvande. Selv nåede jeg tre skibe på to måneder, så det var jo meget afvekslende, men selvsagt ikke tilstrækkeligt til at lære nogen af dem at kende.

Så oprandt endelig dagen, hvor vi havde sat hinanden stævne på værtshuset Hurtigkarl i Prinsessegade et par timer før vi skulle stille i Værftsbrovragten. Der var stor gensynsglæde, skønt det kun var et par måneder siden, vi havde set hinanden sidst, og efter at have indtaget et par gibernakkere, begav vi os ind til det uundgåelige, som ingen af os nærrede større forventninger til.

Det blev alligevel indledningen til et par meget sjove og lærerige år, skønt begyndelsen helt godt svarede til vore værste anelser. Den første dag blev vi kostet rundt på Holmen, først til lægeundersøgelse, og derpå rundt på en række magasiner, hvor man successivt dyngede mere og mere udstyr på os for til sidst at proppe os i en bus, der kørte os til Arresødal.

Lejren lå i et smukt kuperet terræn, som de fleste af os kom til at hade inderligt, da vore befalingsmænd syntes fast overbeviste om, at det ville være befordrende for både disciplin og kondition, hvis vi forholdsvis uafsladeligt asede op og ned af alle bakkerne iført og medbringende allehånde tungt og uhåndterligt udstyr.

Efter et par måneders forløb blev vi i samlet trop sendt ind på Margretheholm, hvor vi skulle gå på sergentskole. Det var ganske vist heller ikke et sted, vi omfattede med overdrevent varme følelser, men det var alligevel en forbedring, for dels var vi jo nu en del nærmere de ægtefæller eller kærester, som de fleste af os på dette tidspunkt havde lagt os til, dels fik undervisningen her et betydeligt mere vedkommende indhold. Efter cirka tre måneders forløb afsluttedes undervisningen med eksamen, som de fleste af os bestod, hvorpå vi blev udnævnt til sergenter, iført jakkeuniform og ekspederet videre til Søværnets Reserveofficersskole.

På Officerssskolen beklagede man oprigtigt, at man på grund af knebne pladsforhold ikke var i stand til at underbringe os, men at vi ville få kompensation for huslejudgifter, hvis vi selv var i stand til at finde logi ude i byen. Os passede det naturligvis glimrende at få lov til at bo hjemme og oven i købet få penge for det, så der lød ingen protester i den anledning.

Så resultatet blev, at vi stillede hver morgen klokken otte og fik landlov igen ved firetiden. Mellem otte og fire havde vi så undervisning, hvor vi blev indført i en række fag, så vi siden kunne gøre fyldest i flådens skibe. Også her blev der sluttet med en eksamen, og de, der klarede skærene – stadig de fleste – blev udnævnt til søløjtnant II RE.

Derpå fulgte endnu nogle supplerende kurser, og så blev vi omsider udkommanderet til vore fremtidige tjenestesteder.

Sommeren 1957 befandt jeg mig på Det maritime Hjemme-

værns skole på Slipshavn, hvor jeg efter evne søgte at delagtiggøre eleverne i mine nyerhvervede færdigheder i navigation. Hvor meget de fik ud af det, ved jeg ikke, men det var gennemgående nogle festlige mennesker, hvem det tilsyneladende var meget om at gøre, at deres løjtnant ikke kedede sig. Så det var en munter, men temmelig anstrengende tid, og det var næsten med lettelse, at jeg først på efteråret blev tilkommanderet den nys fra USA hjemkomne minestryger *Vilsund*.

Vi var i division med tre andre »Sund-både«, og kort tid efter, at jeg var kommet ombord, forlagde vi til Hundested, idet det var meningen, at vi skulle stryge en trekant i nærheden af Hesselø, hvorved den stadigt gældende tvangsroute til Århus kunne afkortes noget.

Den opgave holdt os så beskæftiget fra mandag morgen til fredag aften i de følgende fire måneder. Feltet var blevet opdelt i en række såkaldte lanes af jeg tror 50 meters bredde, der, om jeg husker ret, hver skulle gennemsejles en snes gange. Miner fandt vi aldrig, så det var en temmelig monoton opgave, der imidlertid stillede ret store krav til os, da navigeringen hele tiden skulle være pinligt nøjagtig.

Vel tilbage på Holmen i begyndelsen af december blev jeg fra-kommanderet *Vilsund* og tilkommanderet fregatten *Holger Danske*. Havde det foregående halve år været præget af en kedelig, men nødvendig opgaves ensformighed, så blev det kommende halve år til gengæld yderst afvekslende og spændende.

Holger Danske var bygget i England under krigen og blev kort efter denne sammen med søsterskibet *Niels Ebbesen* overtaget af det danske søværn. Det var et fortrinligt søskib med store, bløde bevægelser, bygget som det var til konvojtjeneste på Nordatlanten, men nogen hurtigløber var den på det tidspunkt allerede bedagede fregat ikke. Omkring 16 knob var vist så nogenlunde, hvad der kunne presses ud af de to tregangsdampmaskiner, og det var faktisk her i slutningen af 50'erne for lidt til de opgaver, skibet oprindeligt var bygget til. Så skibets hovedopgave var nu at være uddannelsesskib afvekslende med fiskeriinspektions-tjeneste.

Kort efter nytår 1958 afgik vi fra Holmen sammen med to Huntfregatter og en ubåd til Portland på den engelske sydkyst, hvor vi sammen med andre NATO-enheder skulle træne anti-ubådskrigsførelse.

Det blev en yderst spændende og lærerig tid, hvor vi dels fik proppet en masse teori ind i hovedet under kurser i land, dels fik lejlighed til at omsætte teori til praksis under meget realistiske øvelser i den sydlige del af Den engelske Kanal. Dertil kom, at det også blev en yderst fornøjelig tid i samvær med kolleger fra de



*Fregatten Holger Danske.
Orlogsmuseet.*

mange, naturligvis fortrinsvis engelske skibe, der havde base i Portland eller var der i samme ærinde som vi.

Under opholdet i England var der afsat tid til et besøg i London, så en skønne dag stod vi Themsen op og fortøjede i »the Pool«, dvs. bassinet mellem London Bridge og Tower Bridge, så mere fint og centralt kunne det jo ikke være. Og så gik det løs med sight-seeing, invitationer i land og selskabelighed ombord, så der var vist ikke mange af os, der nåede at få søvn i øjnene under det besøg.

Vel tilbage i Portland blev vi modtaget af en grinende forbindelsesofficer, der viftede med en londonavis. Her kunne man læse, at vi havde skabt trafikkaos ved vor afgang, fordi Tower Bridge havde været oppe i en lille halv time på grund af os. Og det midt i den værste morgenmyldretid, så der havde åbenbart været en hundred tusinde londonere, der kom for sent på arbejde den morgen!

I slutningen af marts var vi igen tilbage i København, men opholdet i hjemlige farvande blev ikke af længere varighed. Allerede omkring 1. maj forlod vi igen Holmen, denne gang som kadet-skib, for indledningsvis at gå på fiskeriinspektion i Nordsøen. Fiskeriinspektionen, der inkluderede anløb af Esbjerg og Grims-

by, blev dog kun af kort varighed, for meget snart stak vi næsen sydpå og anløb Antwerpen. Derfra er der som bekendt ikke langt til Bruxelles, hvor der på det tidspunkt var verdensudstilling, så mange af os benyttede lejligheden til at bese den. Det var, som man kunne vente, en kæmpemæssig blanding af teknologi, kunst og gøgl, hvor ikke mindst den russiske pavillon tiltrak sig opmærksomhed – det var jo kun et halvt års tid efter, at de havde chokeret verden med opsendelsen af deres Sputnik.

Fra Antwerpen fortsatte vi sydpå i dejligt forårsvejr for at aflægge uofficielt besøg i Oporto og Lissabon. Det var komfortabel sejlads. Ingen Hunt-fregatter i vort kølvand at holde styr på som på Englandsturen, men nu to A-kadetter med på vagt, der navigerede med en sådan iver, at kurslinien i søkortet efterhånden kom til at bestå af en næsten sammenhængende række positionsangivelser.

Opholdene i Oporto og Lissabon blev et par dejlige oplevelser. Fra både officiel og privat side mødte vi stor venlighed og gæstfrihed, og vi var på flere dejlige ture i det smukke land.

I juni var vi hjemme igen, og nu var spørgsmålet for mig, om jeg skulle ansøge om forlænget tjeneste og fortsætte med *Holger Danske*, der nu skulle på fiskeriinspektion i grønlandske farvande, eller om jeg planmæssigt skulle lade mig hjemsende medio juli. Det var en lidt vanskelig afgørelse, for på den ene side befandt jeg mig særdeles godt ombord på *Holger Danske*, på den anden side ville jeg gerne have mine skibsførerpapirer i en fart, da disse åbnede flere muligheder, blandt andet for et job i land, som jeg af familiemæssige grunde fandt meget attraktivt på det tidspunkt. Og skibsførerpapirerne kunne jeg ikke få ved at blive i *Holger Danske*.

Enden på det blev, at jeg lod mig hjemsende, og den 18. juli 1958 var jeg så igen civilist. Og hvad så? Ø.K. var på det tidspunkt ikke vejen til de hurtige skibsførerpapirer, for i kompagniets flåde af store skibe var advancementet jo nok sikkert for den, der begik sig, men under ingen omstændigheder hurtigt. De førstestyrmand, jeg havde sejlet sammen med, havde alle været mellem fyrrer og halvtreds, og da jeg ikke havde lyst til at investere ti-tyve år i de eftertragtede papirer, måtte jeg altså finde på noget andet.

Den hurtigste løsning havde været at tage hyre som enestyrmand i en coaster, men det forekom mig lidt for småt og surt og ikke rigtigt i overensstemmelse med min opfattelse af, hvordan et ordentligt skib så ud, så jeg valgte en mellemting og gik efter nogle venners anbefaling hen på rederiet Hejmdal.

Rederiet havde til huse i nogle hyggelige gamle kontorer i Stockholmsgade, og her blev jeg vist ind til skibsinspektøren, hr.

Lundsgaard. Han var en meget venlig mand, der på min forespørgsel svarede, at hvis jeg kunne flyve til Canada i den næste uge, kunne jeg få hyre som 2. styrmand i S/S *Poul Carl*. Det kunne jeg så udmærket, så de næste dage gik med det sædvanlige renderi til mønstringskontor, konsulat og lægeundersøgelse og med at få sagt farvel til slægt og venner. Og så var jeg på vej til St. John, New Brunswick, hvor det gode skib *Poul Carl* ventede.

Det viste sig at være en rigtig net lille damper på omkring 3000 ts., hvor man tog vel imod mig, og hvor jeg hurtigt fandt mig til rette. Skibet var bygget i England kort efter krigen, uden nogen form for overflødig luksus, men med det lidt gammeldags solide præg, der ihvertfald dengang var karakteristisk for ting af engelsk oprindelse.

Fra St. John dampede vi til den nærliggende by Bay of Fundy, hvor vi skulle laste, jeg husker ikke mere hvad. Men det var en storslået oplevelse, for i Fundybugten har man Jordens største tidevand. Forskellen er ved springflod godt tyve meter eller som et femetagers hus. Da vi kom til kaj ved højvande, var der intet usædvanligt at bemærke, men blot seks timer senere stod vi tørt på bunden og måtte rejse en stige fra broen for at kunne komme op på kajen.

De følgende par måneder gik i fart mellem canadiske og amerikanske østkysthavne med de ladninger, som rederiet og dets agenter kunne finde til os.

Det var ikke nogen særligt ophidsende fart, men en enkelt rejse fortjener dog at blive noteret. I St. John fik vi en ladning gamle jernbanehjul til Baltimore. Da skibet ikke havde mellemdæk, måtte vi nødvendigvis have alle hjulene i underrummene, hvor de, da vi var fuldtlastede, ikke fyldte ret meget i højden. Resultatet blev, som man havde kunnet forudse, et stift og ubehageligt skib at være i. Og selvfølgelig fik vi på vejen ned det dårlige vejr, som vi, ihvertfald på den rejse, inderlig gerne havde været fri for. Vi bankede pæle i, så det var en lyst, og ind imellem hørte vi en lyd, som vi ikke brød os om, nemlig lyden af hjulene i lasten, når en særlig krap overhaling fik dem til at flytte sig.

Men det gik da, og vi nåede velbeholdne Baltimore. Kort efter ankomsten dukkede en lille mand op på mit lukaf og sagde, at vi skulle have vore kompasser i land. Hvorfor det? Jo, sagen var, at hjulene skulle losses med magneter, og tidligere erfaringer ud-sagde, at det brød kompasserne sig ikke om. Det lød jo ikke ganske urimeligt, så jeg tog skibets hoved- og styrekompas ud af deres respektive nathuse, og i fællig bar den lille mand og jeg dem over i et nærliggende skur.

Der blev sandelig losset med magneter! Der var rigget nogle kæmpemæssige cylindriske magneter op på kranerne i stedet for de sædvanlige grabber, og de blev så firet ned i lasten. Helt nede

satte kranføreren strøm på, hvilket fik otte-ti hjul ad gangen til at klaske fast på magneten, der derefter blev hevet op. Det gik hurtigt og fint – kun afbrudt af et lejlighedsvist brag, når magneten tabte et enkelt hjul ned i rummet igen.

Da lasten var vel ude, kom den lille venlige mand igen, og sammen satte vi kompasserne på plads, hvorefter han forsvandt med et Good-night, Sir! Den følgende morgen, da vi skulle afgå, viste det sig, at der var 135 graders deviation på styrekompasset, hvad der ved nærmere eftertanke ikke kunne forbavse, for den specielle lossemetode havde naturligvis induceret så meget magnetisme i skibsskroget, at selve *Poul Carl* var blevet én stor flydende magnet. Og der gik temmelig lang tid, før forholdene blev så stabile igen, at vi kunne stole på vore kompasser. Jeg spekulerer engang imellem på, om den lille mand stadig går og tager kompasser i land?

Så skete der en forandring til det afgjort bedre, idet *Poul Carl* blev beskæftiget med at sejle sukker fra Cuba til Sydstaterne, fortrinsvis New Orleans. Det blev en festlig tid. Klimaet var balsamisk, rommen kostede i en god kvalitet 95 cent flasken og mulighederne for at fornøje sig var både i Havana og New Orleans legio.

Så vi nød livet, og for vor skyld måtte tilstandene gerne forblive, som de var. Det var der dog nogle, der så anderledes på, hvad man ret beset ikke kan fortænke dem i. Sagen var nemlig, at bag den strålende og muntre facade, som vi så, var tilværelsen på Cuba alt andet end munter. Et gennemkorrumperet styre regerede med vold og vilkårlighed, og selv uden at gøre større forsøg på at orientere os om interne cubanske forhold forstod vi dog snart, at der allerede var en betydelig organiseret modstand mod regimet, der især i den østlige del af landet nærmest havde karakter af veritabel borgerkrig.

Som sagt interesserede vi os ikke synderligt for begivenhederne, men blev dog fanget af dem. I begyndelsen af december anløb vi Cienfuegos på sydsiden af Cuba. Byen ligger ved en lille lukket bugt, hvortil der kun er adgang gennem et smalt stræde, der ganske beherskes fra de omliggende højedrag. Altså en fremragende naturhavn, men også et sted man ikke forlader, hvis man ikke må.

I byen rådede en mærkelig stemning. Den virkede nærmest besat af regeringstropper, der havde indrettet maskingeværstillinger på hustage og gadehjørner. Men soldaterne virkede demoraliserede og trætte. En væsentlig del af dem hang rundt om på byens barer, hvor de og deres svære automatvåben fyldte op til tydelig gene for de lokale gæster. Skyderi og slagsmål hørte til dagens orden, og det virkede, som skulle der ikke meget til at udløse det.

Last så vi ikke noget til. Mægleren mente, at den kom nok, og en telegrafisk forespørgsel til rederiets agent i New York udløste blot det lakoniske svar, at vi bare skulle vente.

Nu var de politiske begivenheder blevet så nærværende, at vi dårligt kunne ignorere dem. Så vi lyttede intenst til både amerikansk og cubansk radio og fik efterhånden det ud af de modstridende forklaringer, at oprørsstyrkerne under Fidel Castro nu kontrollerede den østlige del af øen med provinshovedstaden Santiago og Sierra Maestre, bjergmassivet nord for os, og at de var i offensiven. Det kunne jo udvikle sig til hvad som helst, så vi overvejede, om vi ikke burde lægge os ud på den åbne red uden for indløbet til bugten, men det måtte vi ikke. Et forbud, der blev gjort effektivt ved, at vi ingen lods kunne få, og med de kort vi havde, fandt vi det ikke tilrådeligt at forsøge på egen hånd.

En morgen mellem jul og nytår var der meget stille i byen, og da vi kom på dækket opdagede vi, at der overalt var hængt hvide flag og i mangel heraf hvide lagner ud af vinduerne, og regerings-tropperne var væk. I de næste par dage skete der intet. Det var, som om hele byen holdt vejret – men så eksploderede det hele i jubel. Oprørsstyrkerne holdt deres indtog i byen, hvor de blev modtaget som befriere, og vi oplevede nogle dage, hvor stemningen nærmest overgik, hvad man her i landet oplevede den 4. og 5. maj 1945. Et par dage efter holdt Fidel Castro sit indtog i Havana, hvormed oprørerne definitivt havde sejret.

Med det tidligere styres ledere blev der på alle niveauer gjort kort proces. I fjernsynet kunne man – som var det en sportsbegivenhed – overvære henrettelserne af en række topledere, og i Cienfuegos lod en række geværsalver i de følgende dage os forstå, at her blev regnskabet også gjort op.

Omsider fik vi så vor last og afgik til USA. Og det blev den sidste rejse mellem Cuba og Staterne, for det nu kølige forhold mellem de to lande bevirkede umiddelbart, at der blev lagt embargo på cubansk sukker.

Hjemme på rederiet gik det ikke alt for godt. Flåden var efterhånden reduceret til to skibe, og der var stigende vanskeligheder med at finde lønnende beskæftigelse til dem. Helt grundlæggende lå fejlen nok i, at rederiet Hejmdal ikke i tide havde forstået, at fragtmarkedet efter krigen ikke var det samme, som i mellemkrigsårene. Man var i sidste halvdel af 40'erne fortsat med at bygge små 3000 ts. dampskibe – en type, der passede som hånd i handske til den traditionelle nord- og østersøfart, der havde været hovedbeskæftigelsen for en række danske rederier i de foregående hundrede år, men som ikke passede til de radikalt ændrede forhold efter Anden Verdenskrig.

Størrelsen var forkert – for stor til nærfart og for lille til langfart – og den gamle tregangsdampmaskine for dyr i drift i forhold

til dieselmotoren. Især det sidste var kedeligt, for der findes ingen rarere form for fremdrivningsmaskineri til skibe. Intet af motorens støj, rystelser og os, men hvad hjælper det, når den bruger det dobbelte?

Hvordan det nu forholdt sig, så var rederiet i betydelige økonomiske vanskeligheder, og i foråret 1959 blev *Poul Carl* udbudt til salg. Og enden på det blev, at skibet blev solgt til et rederi i Bremen, der skulle overtage det i Rotterdam. Vi fik derfor en ladning kul fra Newport til Brugge og vendte næsen mod europæiske farvande, hvor skibet ikke havde været i den foregående halve snes år.

Skibet – med alt, hvad der var i det – var jo solgt, så vi sparede naturligvis, hvor vi kunne og foretog ingen overflødige anskaffelser. Vi købte derfor heller ikke nye søkort over Den engelske Kanal, men forlod os på de gamle, som vi fandt i bunden af kortskuffen. Det var nok et forkert sted at spare, for det hele viste sig faktisk at være ret forskelligt fra vort bedagede Admiralty-Chart fra 1947, men vi fandt da Ostende-lodsen og nåede velbeholdne til Brugge. Der købte vi et nyt kort til den sidste rejse Brugge-Rotterdam.

Tilbage i København gik jeg naturligvis op og sagde goddag til hr. Lundsgaard. Det var uden forventning om fortsat beskæftigelse i rederiet, der jo nu kun havde ét skib tilbage, men det viste sig, at *S/S Hans P. Carl* netop manglede en andenstyrmand, så hvis jeg ville flyve til Rio de Janeiro i næste uge, så –

Den sjus, jeg bestilte i Swissair-maskinen, viste sig ved en fejltagelse at være fortyndet med vodka i stedet for danskvand. Da jeg fik vejret igen, gjorde jeg stewardessen opmærksom på fejlen, hvilket gjorde hende meget ulykkelig, og resultatet blev, at jeg blev holdt med gratis drinks resten af vejen – nu i den rette blanding. Jeg har siden holdt mig til Swissair, når jeg havde valget, men fejlen har ikke gentaget sig.

Da jeg nåede Rio, var *Hans P. Carl* endnu ikke ankommet, så jeg blev modtaget af charteren og indlogeret på et hotel. Derefter var han så venlig at invitere mig på middag, der blev indtaget i en restaurant med en fantastisk udsigt over byen og Rio-bugten. Han fortalte levende og interessant om landet og dets historie, og den gode stemning blev kun lejlighedsvis brudt, når han anstillede bekymrede betragtninger over misforholdet mellem de tolv knob, som man havde lovet ham, at *Hans P. Carl* kunne klare, og det faktum, at skibet burde have været ankommet allerede den foregående dag, men stadig ikke var kommet. Der var jo ikke meget andet jeg kunne gøre, end fremsætte beroligende formodninger om, at skibet måske havde mødt dårligt vejr.

Den næste dag ankom *Hans P. Carl* omsider. Det var et rigtigt pænt lille skib, bygget i Helsingør i 1947. Det var afgjort kønnere



S/S Hans P. Carl.

end *Poul Carl*, men besad desværre ikke i det indre sidstnævntes soliditet og robusthed. Det store problem viste sig at være kedlerne. Hvor *Poul Carl* havde skotske kedler, der var ukomplicerede og driftsikre, var *Hans P. Carl* blevet udrustet med vand-rørskedler, der var sensible og vanskelige at have at gøre med. Året før jeg kom ombord, havde skibet været ude for et alvorligt kedelhavari, der medførte, at et par mand af maskinbesætningen blev alvorligt forbrændt, så det kunne ikke undre, at man nu behandlede kedelanlægget med varsomhed og meget nødtigt forcerede. Så charterens bekymringer med hensyn til farten var yderst berettiget. Det skulle faktisk være havblik, før vi nåede op på ti knob.

Det følgende halve år tilbragte vi i fart på Sydamerikas østkyst. Det var en afvekslende og behagelig fart, der, set med vore øjne, i det store og hele gik udmærket. Et par kiksere måtte dog noteres.

Således et par rejser med bananer fra Santos til Buenos Aires. Bananer flytter man jo normalt i dertil indrettede køleskibe, men da der med vore formodede tolv knob kun skulle være omkring fire dages sejlads fra Santos til Buenos Aires, formodede man, at det nok kunne gå. Så vi blev fyldt op med bananer i underrum, på mellemdækket og på selve dækket. Klaserne var lysegrønne med en enkelt gul forløber hist og her, da de kom ombord. Det var lunt vejr, og solen skinnede, og da vi havde været fire døgn i søen, var alle bananerne smukt gule, enkelte endda med begyndende brune pletter. Der var bare den hage ved sagen, at vi stadig

var temmelig langt fra Buenos Aires. Da vi omsider – tre dage senere – nåede frem, var bananerne nu overvejende brune med begyndende sorte pletter. De smagte stadig udmærket, men var selvfølgelig nu ganske uegnede til omladning og videre distribution. Nok et forsøg med bananer faldt tilsvarende ud, og så blev den trafik standset.

Bortset fra den slags småuheld var det en dejlig kyst at sejle på. Vi anløb mange spændende og interessante steder, og takket være den også dengang forrygende inflation, der herskede både i Brasilien og Argentina, strakte vore penge godt. En bøf, der dårligt kunne ligge på tallerkenen, en skål salat, et brød og en flaske hæderlig rødvin kostede på en almindelig pæn restaurant omkring ti kroner i danske penge, så det var jo til at leve med.

De billige priser skabte nu også problemer. Besætningen på et par og tyve mand var efterhånden ret broget sammensat, idet der vist en overgang var ikke mindre end tolv nationer repræsenteret. Her iblandt – jeg er ked af at måtte sige desværre – fem-seks danskere, der vist havde sagt farvel for godt til både Gud og fædreland lange tider forinden. De gav tonen helt godt an, og det uundgåelige resultat var som oftest, at vi i havn ganske manglede besætningen, og at den ikke var meget værd det første døgn i søen. Slippe af med dem kunne vi ikke, da der ikke var nogen steder, hvor de kunne få lov til at afmønstre, og så greb den gamle i sin kvide til sømandslovens bestemmelser om bod.

Det gik meget højtideligt for sig og under nøje iagttagelse af lovens ord. »Retten« blev sat i salonen, hvor skipperen troned midt for bordet, omgivet af det foreskrevne antal bisiddere, protokolførere og hvad der ellers skulle være. Og så blev delinkventerne ført frem, en ad gangen. Medens de så fik læst og påskrevet af den gamle, skrev protokolføreren – ofte mig selv – som en rasende: »Den og den dato, på skibets rejse fra – – – til – – – fremstilledes matros – – – osv. osv.« Sagen endte så med, at synderen idømt den maksimale bod, fortabelse af otte dages hyre, der i henhold til bestemmelserne blev anvist til Bombebøssen i København. Jeg er overbevist om, at vi i den periode betalte driften af ihvertfald én etage af denne udmærkede institution. Men det hjalp ikke stort, for cachasen – den lokale brændevin – kostede stadig kun 50 øre literen, og der var, som en af matroserne, kendt under navnet »Melodien, der blev væk«, hævdede, mindst to gode branderter i sådan en.

I juli rokerede rederiet lidt rundt på sine tilbageværende officerer, og resultatet blev for mit vedkommende, at jeg blev forfremmet til førstestyrmand.

Et par måneder efter gik vi ud af time-charteren og blev sluttet for en ladning foderkager fra Necochea til dansk havn. Det var på det tidspunkt åbenbart – også fra tilsendte avisreferater – at rede-

riet havde stadigt stigende vanskeligheder med at få enderne til at mødes. Så vi var indstillet på, at skibet nok skulle sælges i Europa.

Sådan gik det nu ikke i første omgang. Efter at være udlosset fik skibet en hårdt tiltrængt doktur i Ålborg, og her fik vi at vide, at rederiet var indgået i et samarbejde med rederiet Fischer Nielsen. Resultatet blev et nyt joint-company under det lovende navn Seaway, og at gamle *Hans P. Carl* blev omdøbt til det knapt så forjættende navn *Saltholm*. Vi blev pænt spurgt, om vi ville fortsætte for det »nye« rederi, og da konditionerne for os syntes uændrede, sagde vi alle ja.

Den næste rejse gik til Liverpool, hvor vi gik ind i en trip-charter for Cunard. Vi skulle gøre en rejse med stykgods derfra til Bermuda, Bahamas og Cuba, og det gjorde vi så.

Det var ganske sjovt at gense Havana under de ændrede vilkår. Alle neonlysene, de tusinde barer og de utallige uartige piger var nu væk, hvad der måske skuffede os, men cubanerne selv virkede meget glade for forandringerne og fulde af fortrøstning til fremtiden. Om de stadig er det, ved jeg ikke.

Returlasten blev en ladning soyamel fra en sydstatshavn til Esbjerg og Ålborg. Her havde rederiet regnet med, at vi kunne bruge mellemdækslugerne som en slags fødekasser, og at det derfor ikke var nødvendigt med yderligere foranstaltninger. Da vi begyndte at laste, kiggede den gamle og jeg med, for at se, hvad det egentlig var for noget vi skulle sejle med. Soyamelet viste sig at have konsistens nærmest som fine byggryn. De gamle tog et par håndfulde og lod dem løbe ned på dækket. Her løb de ud i en smuk kegle, hvis sider havde en vinkel med dækket på omkring tyve grader. Det vil sige, repeterede vi næsten i kor vor børnelærdom, at hvis skibet krænger tyve grader eller mere, så begynder skidtet at flytte sig. Nu hører tyve graders krængninger til det forudsigelige i Nordatlanten i december, så den gamle skar igenem og forlangte, at der blev bygget ordentlige kornskotter og fødekasser. Og det blev der så, hvad vi fandt al mulig grund til at være tilfredse med på hjemrejsen, hvor vi det meste af vejen fulgtes med et stort lavtryk nord for os, der gav en svær medgående sø, som vi slingrede vildt i.

Vel hjemme og udlosset fik vi at vide, at næste rejse var en trip-charter for Compagnie Generale Transatlantique i Le Havre. Vi var dårligt kommet til kaj dér, før der stillede en mand med la Compagnies hvide kontorflag, som vi naturligvis straks satte på stortoppen. På den anden side af kajen lå den franske handelsflådes stolthed, passagerlineren *La France*, med samme kontorflag, så vi følte virkelig, at vi var kommet i godt selskab. Rejsen skulle gå til Gouadeloupe og Martinique i Vestindien med stykgods, og vi fik en fransk supercargo med, der blev installeret i det

ene af de ellers aldrig brugte passagerkamre. Jeg har glemt, hvad han hed, men han var en lille sirlig mand, hvem det aldrig lykkedes at simulere nogen begejstring over den mad, der kom på bordet i salonen. Det var ellers god og solid kost, men indrømmet, der manglede hans uundværlige brød, salat, frugt og vin, og da der jo ikke var mange andre fornøjelser ombord end måltiderne, så har rejsen nok forekommet ham lang. Men han revancherede sig, da vi nåede frem, og han var så venlig at tage mig med på nogle udmærkede restauranter i Fort-de-France, som jeg næppe havde fundet alene.

Til hjemrejsen lastede vi bauxit, en aluminiumholdig malm, i British Guyana til Venedig. Alt gik tilsyneladende glat, og vi sejlede tilbage omtrent den vej vi var kommet.

Da vi var kommet tre-fire døgn ud i Atlanterhavet, stillede maskinchefen på broen med bekymret mine. Den var gal med den ene kedel, og han turde ikke tage ansvaret for at fortsætte. Så enden på det blev, at vi vendte tilbage til Martinique for at få repareret. Og jeg fik altså uventet hurtigt fornøjelse af min nys erhvervede viden om de gode spisesteder.

Medens vi lå i Fort-de-France fik jeg telegram om, at jeg havde fået en stilling hjemme, som jeg havde lagt billet ind på, så efter lidt yderligere telegraferen frem og tilbage, blev det ordnet sådan, at hvis jeg betalte for en afløseres rejse til Venedig, kunne jeg blive afmønstret dér.

Rejsen fra Martinique til Venedig blev således min sidste på dybt vand. Og det blev egentlig en rejse, hvor jeg var i syv sind. Ganske vist var afgørelsen jo formelt truffet, men var den rigtig? På den ene side *var* det jo ganske sjovt og afvekslende at sejle, på den anden side var udfoldelsesmulighederne til søs jo ret begrænsede, og der var mange ting, jeg godt kunne tænke mig at prøve, der ikke lod sig realisere i et skib.

Så jeg holdt fast ved beslutningen og har aldrig fortrudt det, men det var alligevel med lidt vemod, at jeg sidste gang gik ned ad falderebstrappen på *Hans P. Carl*, som skibet stadig hed for mig.

De moderne tider – og vor kulturarv på havbunden

Aktiviteterne

I det tyvende århundrede er aktiviteten på havet og ikke mindst *under* havet steget voldsomt. Den stadig voksende besejling af danske farvande har, især i tiden efter anden verdenskrig, også betydet at der sejler større og større fartøjer gennem sunde og bæltter. Hermed er der blevet stillet øgede krav til sejlruaternes sikkerhed og mindste dybde med mange og omfattende uddybninger og udretninger af sejlrufter til følge.

Der anlægges flere og flere havne, broer, gas- og kloakledninger, der alt sammen betyder, at der foretages større eller mindre indgreb i havbunden.

Den øgede bevidsthed om vort ansvar overfor miljøet og bevaringen af landskabet har medført, at råstofindvinding, primært af ral, sand og grus, er blevet vanskeliggjort på landjorden og for en stor del flyttet ud på havet, hvor man ikke umiddelbart kan se de huller, som sandsugerne laver i havbunden.

Den moderne dykkerteknik har gjort det så overkommeligt at dykke, at dette vovestykke ikke mere er forbeholdt de få dumdristige – i dag findes der ca. 6.000 mennesker, der jævnligt bevæger sig på havbunden som sportsdykkere. Hvor de træffer på objekter under deres dykninger, er der fare for, at de – som regel af uvidenhed – foretager indgreb, der kan være ødelæggende for senere arkæologiske undersøgelser.

Den elektroniske udvikling har gjort afsøgning af havbunden til en særdeles effektiv proces, hvor man før havde været henvist til at »fornemme« sig frem, dersom man ønskede at finde f.eks. vrage på havbunden. Dette har naturligvis øget de professionelle vragefiskeres effektivitet.

Kulturarven

De danske farvande har altid været livligt trafikerede – fra stenalder til i dag, og vil derfor være rige på rester af de mange forlis, som har fundet sted. Netop i Østersøområdet er der naturlige betingelser for bevaringen af selv meget gamle træskibsvrage, idet saltindholdet her er så lavt, at træskibenes fjende nr. 1 *Teredo Navalis* – skibssormen – ikke kan leve her. Der vil altså være store muligheder for at finde velbevarede skibskonstruktioner. De få gennemgribende undersøgelser, der til dato er foretaget, viser det med al tydelighed: I Stockholm står vraget af Wasa, det svenske



*Sandsuger på vej ind fra sugning i Køge Bugt. Går sådant et sugerør igennem et historisk vrage, kan det blive til ubodelige skade for en senere videnskabelig undersøgelse.
Foto: Birger Thomsen 1982.*

regalskib, som forliste på sin jomfrurejse i 1628. Vore egne fem vikingeskibe fra Roskilde fjord behøver ingen nærmere omtale – og de har forøvrigt nu fået en svensk pendant: nogle tidlige middelalderskibe, som lå i en spærring ved Fotevik. De blev opdaget af danske dykkere på marinarkæologisk togt med Lilla Dan i 1981 og året efter, i 1982, blev de nærmere undersøgt ved et dansk-svensk samarbejde.

I England har man netop hævet et velbevaret vrage fra 1500-tallet, Henry VIII's »Mary Rose«.

De restaurerede skibsskrog er imponerende kulturminde i sig selv, men i forbindelse med deres udgravning og undersøgelse er der også kommet et væld af udstyr og husgeråd for dagen, alt sammen ting, som på afgørende vis giver os et billede af dagligdagen ombord – og derved udfylder store huller i vor viden om fortiden til søs.

Bevæger vi os tilbage til forhistorisk tid, kan der peges på de enestående fund fra mange submarine bopladser f.eks. Tybrind Vig. Her har landsenkningen medført, at en stenalderboplads er kommet til at ligge på havbunden. Herved er der opstået ideelle forhold for bevaringen af organisk materiale og man har derfor kunnet fremdrage buer, fiskekroge – med snøre, knogler fra

pattedyr, fugle og fisk, og endelig en velbevaret stammebåd – med ornamenterede årer.

Beskyttelseslovene

Før det sensationelle fund af vikingeskibene i Roskilde Fjord var der kun en ringe erkendelse af den store kulturarv på bunden af de danske farvande. Lovgivningen omhandlede alene regler i forbindelse med strandninger og tog sigte på afklaring af ejerforhold og udbetaling af bjergeløn. Man kunne således opleve, at så sent som i 1939 fik en vragsfisker bjergetilladelse til en række vrage i Sose Bugt, Bornholm. Disse vrage stammede fra et forlis i 1678!

Kort efter udgravningen af Skuldelev-skibene blev Lov om historiske vrage m.v. indført – i 1963. Hermed fik man en lov-mæssig beskyttelse af vrage, der var ældre end 150 år. Hvad angik andre typer af kulturlevn, var de beskyttet efter Naturfredningsloven. Her benyttedes en praksis fra fredningen af historiske bygninger og der var derfor tale om et alderskriterie på 100 år.

Administrationen

De to love, som beskytter kulturlevn på havbunden administreres af to forskellige ministerier. Vragloven henhører under kulturministeriet – via Rigsantikvaren. Naturfredningsloven administreres af Fredningsstyrelsen – under miljøministeriet.

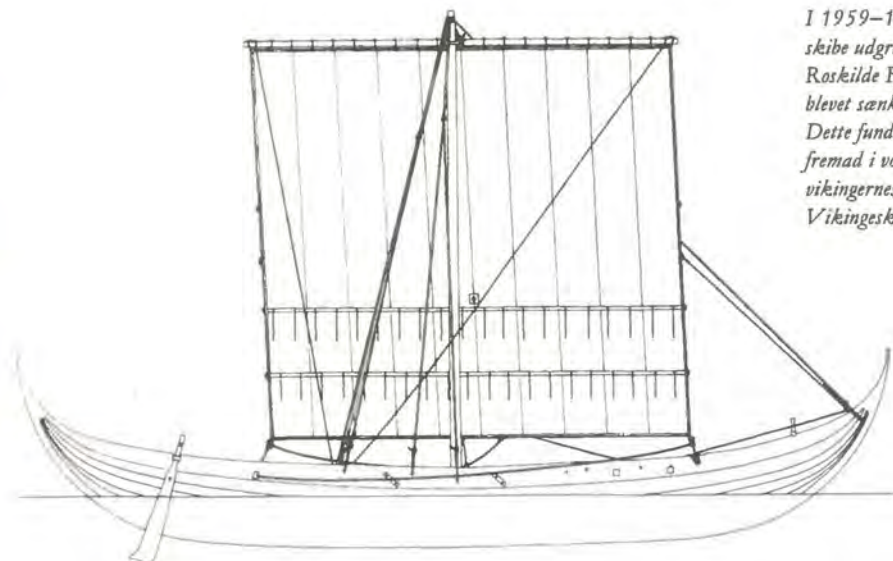
I forbindelse med en revidering af arbejdsopgaverne, med bevaring og undersøgelse af vor fortid kom i 1982 en betænkning, der søgte at lave en praktisk opdeling af disse opgaver, med henblik på en senere revidering af vragloven, museumsloven og naturfredningsloven. Efter denne opdeling skal Fredningsstyrelsen varetage registrering, tilsyn og pleje af kulturlevn på havbunden. Når der er tale om udgravninger og videregående undersøgelser, overtager Rigsantikvaren og museerne disse opgaver.

Det praktiske arbejde

Skibshistorisk laboratorium er en afdeling under Nationalmuseet. Det er nabo til og tæt knyttet i samarbejde med Vikingeskibshallen i Roskilde. Laboratoriet har til opgave at dokumentere skibets historie. Indtil for ganske nylig har det været den eneste institution i Danmark, som besad ekspertise med hensyn til marinarkæologisk undersøgelsesarbejde. Ved SL er ansat 4 personer, som kan dykke: en leder, 2 museumshåndværkere og en student. Hertil kommer under Nationalmuseet en konservator, som også kan dykke.

Skibshistorisk laboratorium har til opgave at yde bistand ved marinarkæologiske undersøgelser over hele landet. Indtil årsskiftet 1982-83 henhørte registreringen af historiske vrage også under Skibshistorisk laboratorium, men denne opgave overflyttedes pr.

I 1959–1962 blev fem vikingeskibe udgravet i Peberrenden i Roskilde Fjord, hvor de var blevet sænket som en spærring. Dette fund betød et stort spring fremad i vor viden om vikingernes skibe og sejlads. Vikingskibshallen.



1. januar 1983, tillige med en nyoprettet videnskabelig stilling, til Fredningsstyrelsen.

For Skibshistorisk laboratorium består de typiske opgaver af delvise udgravninger af historiske vrage, ofte i form af »ambulancetjeneste«. Det vil sige nødudgravninger af truede lokaliteter, hvor man er under tidspres. Resultatet er bjergning af genstande, som ellers ville være gået tabt, og oftest har man måttet klare sig med finansiering fra privat side for at få dækket omkostningerne ved udgravning og senere konservering. At foretage hævninger og konservering af vrage kan der ikke blive tale om: det eneste bjergede vrage, Vejbykoggen, har siden 1978 ligget i »mølpose« ved Nationalmuseet.

Fredningsstyrelsens 5. kontor, Fortidsmindekontoret kom først ind på det marinarkæologiske arbejdsfelt i forbindelse med anlægget af naturgasnettet. Her havde Fredningsstyrelsen til opgave at foretage de arkæologiske forundersøgelser på land, før egentlige anlægsarbejder påbegyndtes. Dette arbejde blev udført med hjemmel i Naturfredningslovens § 49. Naturgasnettet skulle også føres over havbunden fra Nordsøen og ind over Lille Bælt, Store Bælt og endelig videre til Sverige. Undersøgelsesarbejdet forud for nedlægning af gasledninger på havbunden blev også lagt i Fredningsstyrelsen, hvor man administrerede Naturfredningslovens § 48, som blandt andet omhandler beskyttelsen af fortidsminder på søterritoriet.

Der fandtes naturligvis forsvindende lidt mandskab til disse undersøgelsesopgaver hvorfor generelle dykkerundersøgelser var udelukket. Man tog istedet teknikken til hjælp og afsøgte de planlagte gastraceer ved hjælp af elektronik, primært avancerede ekko-lod, som bl.a. kunne trænge ned i havbunden samt den

*I 1981, under et marine-
arkæologisk togt med sports-
dykkere, blev en spærring
undersøgt i Fotevik indenfor
Skanør. To knæ blev identi-
ficerede som hørende til fartøjer
fra tidlig middelalder. Året
efter udgravedes spærringen ved
et dansk/svensk samarbejde, og
resterne af en række vikinge-
skibe blev bjerget.
Foto: Birger Thomsen 1981.*



såkaldte sidescan sonar, et instrument, som kunne afsøge større områder af havbunden i et bredt bælte.

Disse ad-hoc undersøgelser øgede styrelsens bevidsthed om dens ansvar for beskyttelsen af fortidsminderne på havbunden, og i forlængelse heraf startede man i september 1981 et projekt til registrering af både fortidsminder og vrage på søterritoriet. Projektet tog i første omgang sigte på at skabe overblik over historisk kildemateriale – der snart viste sig at være af et omfang, der gjorde EDB-registrering til en nødvendighed. Ved siden heraf foretoges metodeundersøgelser af mulighederne i det elektroniske udstyr, som man allerede benyttede i praksis. Dette projekt fortsætter til og med udgangen af 1983.

Hertil kommer et samarbejde, som inkluderer andre af Fredningsstyrelsens kontorer. Det drejer sig om 8. kontor, der bl.a. giver tilladelser til indvinding af råstoffer på havbunden og 9. kontor, der foretager geologiske havbundsundersøgelser.

Med overflyttelsen af vrageregistreringen fra SL til FST i januar 1983 blev dette en af de vigtige opgaver i Fortidsmindekontoret. Til feltundersøgelser anskaffedes derfor et mindre motorfartøj, med et avanceret, computerstyret navigationsudstyr. Desuden var tidligere anskaffet dykkerudstyr, kompressorer og uv-foto-udstyr, således at man allerede i opstarten stod med grundelementer til en effektiv marinarkæologisk undersøgelsesgruppe, – omend af beskedne dimensioner: i Fredningsstyrelsen findes pt. 2 videnskabelige medarbejdere, 1 historiker og 1 arkæolog, hvoraf sidstnævnte er projektansat. Hertil kommer en seismiktekniker og en halvtids studentermedhjælp, ansatte på kontrakter.

Udover at opbygge registre over fortidsminder på søterritoriet har denne forholdsvis beskedne stab til opgave at foretage de ind-

ledende undersøgelser i forbindelse med anlægsarbejder, der berører havbunden. Således har det i sommeren 1983 været nødvendigt bl.a. at foretage en dykkerbesigtigelse af gastraceet mellem Dragør og Klagshamn i Sverige, ialt en strækning på 19 km. De specielle bundforhold gjorde, at den moderne elektronik ikke var i stand til at afsløre eventuelle vrage eller fortidsminder. Dykkerundersøgelserne afslørede derimod 3 vrage, som dog alle viste sig at være så nye, at de ikke omfattedes af hverken den danske eller svenske vragelov.

På samme tid var Skibshistorisk laboratoriums ligeså beskedne stab optaget af vrage af et engelsk orlogsskib, der forliste i 1811. Dette vrage er meget velbevaret, men på grund af sandvandring er det ved at blive naturligt frilagt og er i fare for at blive slået i stykker af Vesterhavet. En foreløbig aktion har reddet en del skibsinventar fra undergang, men der ligger stadig meget marinarkæologisk udgravningsarbejde i bare dette ene vrage. En lignende opgave blev gennemført i Balka Bugt, Bornholm, hvor der ligger 2 1700-tals vrage.

Begge institutioner har desuden deltaget i et omfattende oplysningsarbejde rettet mod sportsdykkerne. Her er gennemført en-dages kurser i grundbegreberne indenfor marinarkæologien samt videregående kurser af en uges varighed på henholdsvis Lilla Dan og Fulton.

Aktiviteten i 1983 er medtaget for at illustrere, at meget af det marinarkæologiske arbejde i Danmark endnu er i sin vorden – at en stor del af arbejdet foregår »fra hånden og til munden«. Det mere fremsynede af dette synes at være oplysningsarbejdet overfor sportsdykkerne. Det tjener det dobbelte formål at forhindre de mange dykkere i at ødelægge værdifulde kulturlevn på havbunden og samtidig uddanne et meget stort potentiale af frivillige hjælpere til marinarkæologiske udgravninger – i lighed med de mange amatørarkæologer, som bistår ved udgravninger på landjorden.

Fremtiden

Med den opgavefordeling som i det foregående er skitseret og som allerede er nogenlunde etableret i praksis kan man tegne et billede af det fremtidige marinarkæologiske arbejde i Danmark. Fredningsstyrelsen vil som det centrale administrationsapparat varetage behandlinger af alle ansøgninger vedr. anlægsarbejder på havbunden. Her vil man tage stilling til, om arbejdet kommer til at berøre kulturminder på havbunden. Dette kan medføre, at der kræves en forundersøgelse af det berørte område eller eventuelt en udgravning af tidligere erkendte kulturforekomster. Omkostninger til dette må naturligvis vejes op mod de meromkostninger, der måtte være forbundet med en ændring af anlægsarbejdet.



*Vraget af en skonnert, som
forliste i 1882 syd for Drogden.
Fredningsstyrelsens dykkere er
i færd med at registrere det.
Foto: Birger Thomsen.*

Er udgravning en farbar vej, vil det videre arbejde hermed overgå til Nationalmuseet eller et lokalmuseum, som er i stand til at varetage sådanne specialopgaver. Det bør her nævnes at der rundt om i landet findes sådanne museer, som har etableret et udmærket samarbejde med lokale sportsdykkere.

Det er indlysende, at et forøget udgravningsarbejde vil kræve udvidelse af den beskedne stab af marinarkæologiske medarbejdere ved SL. Hertil vil også komme konserveringsfaciliteter, så der bliver rimelige muligheder for at bevare de kulturminde der nødvendigvis må bjerges.

Det er ligeså indlysende, at det grundlæggende registreringsarbejde vil kræve mere mandskab og udstyr. Alene en dækkende undersøgelse af Danmarks havbund med side scan sonar vil vare ca. 90 år med de nuværende ressourcer i Fredningsstyrelsens regi. Her vil der være genveje i undersøgelsesforløbet, idet andre enkeltpersoner og institutioner vil have et tilsvarende kendskab til mange farvandsområder. Her tænkes på fiskere og sportsdykkere, på Farvandsdirektoratet og især Søopmålingen. Søværnet må også ligge inde med oplysninger i forbindelse med minesøgning. Med alle disse informanter er der allerede etableret kontakter, som i fremtiden bør udbygges til fælles bedste for alle parter.

I de mere historiske arkiver findes en rigdom af oplysninger om anlægsarbejder og forlis. Disse er blevet gennemgået for deres

muligheder, men den egentlige uddragning af oplysninger er først påbegyndt for nylig. Dette arbejde er vurderet til at vare ca. 9-10 mandår og vil kræve en udstrakt brug af EDB for overhovedet at gøre den store mængde af oplysninger anvendelige for administration.

Når der er tale om egentlige fortidsminder, typisk stenalderbopladser er det arkivmæssige arbejde indenfor mere overskuelige rammer, men her ligger til gengæld en metodeudvikling, som kan klarlægge de mulige forekomster af sådanne fortidsminder. Dette vil kræve prøveundersøgelser ved hjælp af seismik, en udvikling af samarbejdet med geologer og – de ral- og sandsugere, som kan udgøre den største trussel mod sådanne stenalderbopladser. Samarbejde er netop løsenet idet der vil være store muligheder for at trække på informationer fra netop de mennesker, som umiddelbart udgør den største fare for kulturminder på havbunden. Når f.eks. ral- og sandsugere kan ødelægge en stenalderboplads, skyldes det først og fremmest, deres manglende kendskab til sådanne bopladsers lokalisering. En forekomst som ved Tybrind Vig, hvor et lag af gytje – en slags tørv – netop gør den arkæologisk værdifuld ved at være bevarende for organisk materiale, betyder, at udvindelse af råstofferne sand og grus bliver vanskeliggjort og gør den dermed uønsket som indvindingsområde. Ral- og sandsugere kender sådanne områder som ufordelagtige og undgår dem – arkæologer leder efter dem. En simpel udveksling af oplysninger vil give arkæologerne interessante steder at undersøge – mens ral- og sandsugere vil kunne drage nytte af områder, hvor arkæologerne har søgt – med et for dem negativt resultat.

Det samme vil gøre sig gældende med fiskerne, som kan komme i vanskeligheder ved at trawle hen over et vrage og dermed kan miste en formue i net, hvis de kommer til at hænge fast. Marinarkæologerne leder netop efter vrage, så også her vil udveksling af oplysninger være til fordel for begge parter.

Der vil også være fordele ved et tættere samarbejde med de nuværende officielle myndigheder, som har opgaver i forbindelse med undersøgelser på havbunden: Farvandsdirektoratet behandler bl.a. bjergningstilladelser, og her vil en registrering således som den er påbegyndt i Fredningsstyrelsens regi lette denne arbejdsgang, idet man her registrerer de ældre vrage, som kan være vanskeligt tilgængelige i ældre arkiver.

Men til trods for de gevinster, der kan hentes ved et tættere samarbejde og en mere åben udveksling af oplysninger er der stadig en akut mangel på marinarkæologiske ressourcer, dersom man vil gøre sig håb om at mindske gabet mellem de gode hensigter, der er nedfældet i den nuværende lovgivning og den virkelighed, som Danmarks marinarkæologer stilles overfor. Nogle få tal



*En besigtigelse kan inkludere optagelse af mindre genstande, som kan være en hjælp til identification af vraget. Her drejer det sig om et vrak, der er sprængt til ukendelighed, hvorfor man tog en sådan fremgangsmåde til hjælp. Vraget blev identificeret.
Foto: Per Smed Philipsen 1983.*

kan illustrere dette med al tydelighed: i historisk tid er det anslået, at vi har oplysninger om ca. 40.000 forlis. Skibshistorisk laboratoriums arkiver indeholder oplysninger om ca. 1200, herunder også forhistoriske. I Fredningsstyrelsen findes et foreløbigt arkiv på ca. 4.000, der dog ikke er i en praktisk anvendelig form, idet de mangler at blive registreret på EDB.

I det vigtige oplysningsarbejde overfor de ca. 6.000 sportsdykkere er pt. involveret 2 – skriver to – medarbejdere fra Fredningsstyrelsen og en fra Skibshistorisk laboratorium. Det er rundt regnet 2.000 sportsdykkere pr. mand.

Ovenstående kunne virke som at man maler Fanden på væggen, men det er ikke intentionen. Samarbejdet med alle de ovennævnte institutioner og enkeltpersoner fungerer allerede i dag – og fungerer godt. Men status quo kan ikke opretholdes: sportsdykkerforbundet er inde i en eksplosionsagtig tilvækst af medlemmer. At hente lasten ud af sunkne skibe er snart det eneste lønnende arbejde for vore stenfiskere. Supertankere har i de sidste år forårsaget omfattende uddybninger af sejlrender og i øjeblikket ligger der på bordet hos de planlæggende myndigheder et vindkraftprojekt, der kommer til at omfatte ca. 650 vindmølleanlæg – ude på havet.

Vil man gøre sig håb om, at denne aktivitet kan finde sted uden at vi mister uerstattelige kulturhistoriske værdier, er det

nødvendigt at udbygge de få ressourcer, som igennem de sidste ti år har kunnet klare at holde de værste katastrofer stangen. Man må ikke sætte sin lid til, at dette dygtige arbejde blot kan fortsætte – for så vil der være en overhængende fare for, at de marin-arkæologiske institutioner, deres dygtighed og effektivitet til trods – vil bukke under overfor det arbejdspress, der vil være en realitet indenfor den nærmeste tid. Det vil være for sent, når en gravemaskine *har* pløjet tværs igennem et dansk *Wasa*.

I serien *Maritim Kontakt* er hidtil udkommet:

Maritim Kontakt 1: *Jørgen H. Barfod*: Nyboderstudier. *Heine Jørgen Kisby*: Marstal-jagten – min hobby. *Ole Mortensen*: Sømandens dagbog. *Erling Pade*: Beretningen om A. C. Sparrevogns Loggeuhr. *A. Hjort Rasmussen*: Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870–80ernes danske indvandsfiskeri. *Birger Thomsen*: Det vestindiske Søkorps 1760–1769. *Morten Gøthbe*: Sluppen *Ruth* – rapport om restaureringen af Nationalmuseets slup. *Jens Schou Hansen*: Refleksions seismisk marinarkæologi. *Hanne Poulsen*: Falske kaptajsbilleder.

Maritim Kontakt 2: *S. A. Saugmann*: Vikingernes tidsregning og kursmetode.

Maritim Kontakt 3: *Benny Boysen*: Søfarten omkring Struer. Et provinsmuseums arbejde med den lokale søfart. *Ole Louis Frantzen*: Den danske flådes karronader. *John Hackman*: Skonnertskebet *Sigyns* sejlads på Danmark 1927–1937. *Anders Monrad Møller*: Fra Galeoth til Galease – om en søfartshistorisk disputats. *Ulla Lund og Birger Thomsen*: *Lilla Dan* togtet 1980 – sportsdykkeren og marinarkæologien. *Ole Ventegodt*: Skibe og søfart i danske farvande i det 12.–14. århundrede. *Benny Christensen*: Om den maritimhistoriske konference i Svendborg.

Maritim Kontakt 4: *Under sejl påny*. Træskibsejernes Sammenslutning 1971–1981. *Ole Crumlin-Pedersen*: Forhistorien. *Max. Vinner*: De første år. De næste år – Åge Larsen. *Sven Sand*: 1978–1981. *Morten Gøthbe*: Om at restaurere gamle træskibe. *Steen Siebken*: Skonnerten *Martba* af Vejle. *Birger Thomsen*: Baltimore-klipper-skonnerten. *Carl Frederik Garde*: Med brosten i lasten. *Knut von Trepka*: RS No. 1 *Colin Archer*. *Hans Jeppesen*: En skipperfamilie 1870–1931. *Christian Nielsen*: Sprydstagegiggen. *Henrik Hvass*: Ingenting med noget indeni. Kerteminde havn. *Peter Skanse*: Bruksbåtar i Skåne. *Henning Henningsen*: Fatter Jahns Sølov. *Benny Christensen*: Skibstømrerlærning for 200 år siden. *Jens Lorentzen*: Snaubriggen *Hvalfiskeen*, ex. *Benoben*. *Bent Andersen, Erik Andersen, Anni Rønnow, Hans Toft og Inger Wagner*: Den sidste Viking. *Aksel Sandemose*: Marstal-Skonnerterne under Labrador. *Holger Munchaus Petersen*: Fra hjuldamper til tremastet sejlskonnert. *Sven-Erik Ravn*: Syv år for *Jensine*. *Anders Monrad Møller*: Medens vi venter på vrage. *Kaj Lund*: Træskibene og tossefuglen.

Maritim Kontakt 5: *Jørgen H. Barfod*: Christian IV's Nyboder. Nyboders første 100 år.

Maritim Kontakt 6: *Henning Henningsen*: En dunk Rigabalsam. *Michael Teisen*: Det brette vrage ved Lyngsø. *Erik Husted*: En fredericiansk rheder- og skipperhistorie. *Ole Ventegodt*: Strandretten i Danmark indtil 1365. *Børge Lind*: KGH's lastmotorskebet *Anders Olsen*. OXGZ. *Anders Monrad Møller*: København-Kristiania. Fra sejlpacket til Konferencskebet. *Erik Gøbel*: Femte danske Maritim-historiske Konference.