

Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

Dansk skibsfarts renæssance

DANSK SKIBSFARTS
HISTORIE FRA KØBENHAVNS FRIHAVNS
ÅBNING 1894 TIL VOR TID

EN GAMMEL SKIPPERS
ERINDRINGER

II

af H. C. Røder

HØST & SØNS FORLAG
KØBENHAVN

Copyright 1962 by H. C. Røder
Udgivet i kommission på Høst & Søns Forlag, København
Omslagsfoto: M. Boesen Nielsen
Tryk: Aalborg Stiftsbogtrykkeri, Aalborg

Indhold

1 Institutionen »Navigatørernes Hus«. »Kalundborg Bank« standser. Danske skibe oplægges. Retssag mellem rederierne »Hejmdal« og »Skandia«. Det ramler for de Henckelske foretagender, og lederen anholdes. Henckels historie 9

2 Krigsrestriktionerne ophæves. De båndlagte krigsforsikringssummer — ca. 27 mill. kr. — frigives. Mandskabshyrerne nedsættes. Forbundslederne protesterer, men tør ikke vove sig ud i konflikt. Overenskomsterne underskrives i september 1921 — maskinmestrene bøjer sig dog først i januar 1922. Pristalsregulering indføres. Freden sikret. De oplagte skibe kommer ud af bøjerne. Ø. K.'s skoleskib »København« på »jomfrurejse«. »København«s tragiske historie. M/s »Mexico«s eftersøgningsekspedition 15

3 Fragtraterne falder, og kurser på dampskibsaktier rasler ned. Tab og fallitter. »Skandia-Heimdal« sagen. Burmeister & Wains 50 års jubilæum. Værftet får overenskomst med rederierne. Ledelsen reorganiseres. Værftets historie 19

4 »Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri. »Frederikshavns Skibsværft og Flydedok«. »Nakskov Skibsværft«. »Svendborg Skibsværft«. »Aalborg Værft«. »Københavns Flydedok & Skibsværft«. »Køge Værft«. »Odense Stålskibsværft«. »Lindøværftet«. »Marstal Stålskibsbyggeri«. »Nordhavnsværftet«. »Balticaværftet«. »Rødby Havn Skibsværft« 26

5 40 danske skibsværfter likviderer. Nybygningskontrakter annulleres. De gode tider er forbi. Dampskibsrederiforeningens bygning. »Transatlantiske« nærmer sig sin undergang. »Landmandsbanken«s sammenbrud. Trøstesløst skue over året 1922. Arbejdsforholdene rolige. Den nye sømandslov. Sejlskibsflåden reduceres. Jordskælv i Japan letter på fragtmarkedet 40

6 s/s »Arabien«. San Francisco via Honolulu til Australien. Rundt Sydafrika til England. Atter på jordomsejling. Det danske »Bluff Hotel« i Yokohama. Spiritusforbudets praktisering i Savannah, Ge. Durban, Sydafrika. »Kildent skib«. Australien. Isbjerge i Sydhavet. Søkortet korrigeres. Valparaiso. Sukkerladning fra Peru 47

7 »Bryllupsrejse« til Sydeuropa. »Orient«s kapitalforhold. Aktionærgrådighed. Finanskonsortiums likvidationsplaner afslås. »Orient« bygger skibe. Manipulationer med rederiers aktiekapital. »Diskontobanken« standser. Organisationsstridigheder. Rotorskibet. Valutavanskeligheder. Pristal og mandskabshyrer daler, medens oplægningerne stiger 58

8 De Albert Jensen'ske selskaber«. Rederier i vanskeligheder. 1926 rekordnedgang i fragtmarkedet. Kulminearbejderstrejke i England giver fragtstigninger, og de oplagte skibe kommer i fart. »Oversøisk Kompagni« likviderer. Mindesmærket på Langelinie indvies. »Dansk Styrmandsforening«s forhold 68

9 Forfatteren fører af s/s »Natal«. Ceylon. Japan. Jordskælvet 1. september 1923. Australien. »Cancellering«. I Shanghai afmønstres det hvide mandskab, og fuld kineserbesætning påmønstres. Sukker fra Java til Europa. I fornøjelig Bangkokfart. Amerikas vestkyst. Atter i Bangkokruten. Admiral de Richelieu. Prominente danske i Siam 73

10 Fører af m/s »Tacoma«. »Lukket« og »åbent« shelterdeck. Kanadisk tidsbefragtning. I fart mellem vestkyst af USA—Canada og Japan—Kina. Anløb af Tacoma, Wash. »Våd« velkomst i forbudslandet 85

11 Japan. Bekendtskaber. Udflugter. Japansk mentalitet. Hjemkaldes for at føre tilsyn med nybygning. Nybygningen m/s »Olympia« oplægges p. g. a. elendigt fragtmarked ... 88

12 1930 elendigt fragtmarked. Mange oplagte skibe. »Olympia« i oktober med kul fra England til Montreal. I tidsbefragtning — fart mellem Nord- og Sydamerika. Rejseepisoder. Chinchillas. 1932 rejse til Østen. Sojabønner fra Vladivostok til Stettin og København. I juni oplægges skibet i København 94

13 Fragtmarkedet helt bundløst. Årsagerne?. Bedring indtræder i 1933. Skibsfartserhvervet meget enerverende i trediverne. Tvivl og uvished i verdenspolitikken afspejles i fragtmarkedet. 1939 er et lønnende år — derefter krigen. Pristalsordningen afskaffes. Interne stridigheder i Søfyrbødernes Forbund. Sømændene køber hus. Kriseforlig. Bemandingsloven. Strejker i 1934. Forbundene idømmes bøder. 1935 atter ro i lejrene. Nye søfartslove. »Ferieloven«. Richelieu dør. Dansk Styrmandsforenings 25 års jubilæum 27. januar 1932. Statsskoleskibet »Danmark« 97

14 »Dansk Dampskibsrederiforening« (fra 1. januar 1959 »Danmarks Rederiforening«). Forenings virksomhed. De tilknyttede institutioner og foreningens ledere 105

15 »Københavns Skipperforening«. »Den alm. danske Skibsførerforening af 1874« (fra 22. februar 1955 »Danmarks Skibsførerforening«). Skibsførerrådet. »Maskinmestrenes Forening«. »Radiotelegrafistforeningen af 1917«. »Sømændenes Forbund«. »Sømændenes Mindehotel«. »Søfyrbødernes Forbund«. »Dansk Sø-Restaurationsforening«. (»Dansk Styrmandsforening« — se kapitel 8 side 72 samt 1. del) 112

16 »Foreningen til Søfartens Fremme«. »Københavns Navigationsskole«. »Dansk Skibsadoption 120

17 Navigationsskolerne i Marstal, Svendborg og Fanø. Nedlagte skoler. »Thorshavn Navigationsskole«. »Københavns Maskinskole«. Sømandsskolerne. »Bombebøssen«. »Søfartens Bibliotek«. »Handels- og Søfartsmuseet«. Sejlskibsredernes organisationer 125

18 »Det forenede Dampskibs-Selskab«. »Det østasiatiske Kompagni«. Rederiet J. Lauritzen. Rederiet »Dania« a/s 131

19 A. P. Møller's selskaber 140

20 d/s »Orient«. d/s »Norden«. d/s »Dannebrog« (C. K. Hansen). d/s »Torm«. d/s »Myren«. d/s »Progress«. »Det Dansk-Franske d/s«. d/s »Hejmdal«. d/s »Orion« 143

21 »Det Dansk-Norske d/s«. »Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise«. »Det forenede Bugserselskab«. d/s »Atalanta«. d/s »Trafic«. d/s »Pacific« 156

22 Alfred Christensen og de Christenske selskaber. Albert Jensen og hans selskaber. d/s »Gloria«. »Københavns Kul og Koks Kompagni a/s«. d/s »Baltic«. d/s »Bothnia«. d/s »Hetland«. »Basse Concernen« 166

23 d/s »Jutlandia«. d/s »Ove Skou«. d/s »Draco« 173

24 »a/s Det danske Kulkompagni«. d/s »De forenede Kulimportører«. »a/s C. Clausen, Dampskibsrederi«. »Motortramp a/s«. d/s »Activ«. »Rhederi M. Jebsen a/s«. »A. E. Sørensen« 178

25 »Dansk Esso a/s«. »a/s H. C. Christensen«. »D/s på Bornholm af 1866«. »Det Østbornholmske d/s«. »Kryolith Mine- og Handelsselskabet«. »De danske Sukkerfabrikker«. »Det store nordiske Telegraf-Selskab«. »Carib Shipping Co.«. O. L. E. Danielsen. »Dansk Cement Central«. »Cherry Heering Line«. S. C. Hellesen. Oluf Svendsen. E. B. Kromann, Marstal. Danske Statsbaner. Den kgl. Grønlandske Handel. Isbryderflåden. Diverse statsskibe. »Hansa-Skibe«. Småskibsfarten 187

26 Forfatterens sejlads. m/s »Olympia«. Australien. Mystisk passager. Tientsin. Rangoon. Kinesiske charter. Opiumsrygning. Laster sojabønner i Dairen 202

27 Tidsbefragtning til amerikansk-spansk firma. U. S. A.s østkyst—Sydeuropa. Ramon Franco (Spaniens flyverhelt). Francisco Franco (»el Caudillo«). Borgerkrig i Spanien. Forfatteren hjemkaldes til andet skib 211

28 Den spanske borgerkrig. Krigsforanstaltninger. Kontrolofficerer. Skibspriser. Forfatteren fører af m/s »Tasmania«. Canada til Australien. Pitcairn Island. »Bounty«-mytteriet. Hvedeladning til England. Capetown. Jul i London 1936. Tidsbefragtning til »Isbrandtsen-Moller Line«. New York til Far East. »Mand overbord«. De skandinaviske sømandsklubber i New York. Ved afgang fra New York rømmer hele det menige mandskab åbenlyst. Philippinermandskab. Nyt mandskab sendes til San Francisco fra Danmark. Skandinavisk forhyringskontor oprettes i New York 219

29 Krigsstemning i Japan. Krig i Kina. Shanghais forstæder bombarderes af japanerne. Befolkningen flygter. Kinesisk flyverangreb paa japansk flådeafdeling med »Tasmania« i begivenhedernes centrum. Mislykket landgang. Alle fremmede skibe forlader Shanghai. Taifun. Kolera i Hongkong. Jordskælv i Manilla. Græshoppeoverfald. Atter Taifun. Japan. Dairen. Japansk spionfrygt 230

30 Japansk tidsbefragtning. Mister anker. Kystsejlads. Dyreliv. Stemningen i Japan. I ballast til Indien. Ilmonitladning. Spændende landgang. Indisk fyrsteslot. Bombay. Karachi. New Orleans. Yokohama. Ankommer Hongkong den 3. september 1939 239

31 Krigen bryder ud. Fra Japan til Boston. »Scrap iron« til Japan. Forholdene i Japan. Partladning fra Dairen til Danmark. Fylder op i Madras. På vej til Aarhus via Suez. Den 9. april 1940 — får ved Finisterre nyheden om Danmarks okkupation. Danske skibe søger til England. Går ind til Falmouth. Overtages af britiske myndigheder. Til søs under britisk flag. Danmarks handelsflåde ved krigsudbruddet. Tab af danske skibe, søfolk og fiskere under 2. verdenskrig 246

32 Britisk krigstjeneste. Minesprængning. Torpederet. I Casablanca. 2. styrmand i U. S. A. Libertyskib. Tjeneste i U. S Army Transport Service. Havnetjeneste i Charleston, S. C. I hospitalskibe. Fører af tankskib. Krigen er endt. Hjem til Danmark efter 10 års udlændighed 250

33 Dansk søfart ved krigsudbruddet — og efter besættelsen. Statslån til besætningernes pårørende afløser »træksedlerne«. »Afregningsloven«. Velfærdslove og -fonds. Krigsforsikring. »Fragtnævnet«. »Hjemmeflåden«. Dansk-tysk skibsfartsoverenskomst. Småskibene 252

34 Danske skibsrederes erstatningskrav mod Storbritannien, Frankrig, Argentina, Brasilien, Canada, Chile, Holland, Grækenland, Sydafrika, Uruguay, Spanien, Japan, Peru, U. S. A. Tysk tonnage overtages. »United Maritime Agency«. »Mindeindsamling«. Overenskomstforhandlinger 255

35 Fører af m/s »Westralia«. Newport News, Argentina, Genua, Norfolk, Va. Aarhus. »Westralia« minesprænges i Storebælt. Større reparation i Nakskov. New York — tidsbefragtning mellem Nord- og Sydamerikas vestkyst. Derefter mellem Canada og Europa. Den 21. oktober 1948 forlader forfatteren skibet og rejser til København. Bliver pensioneret den 1. februar 1949 efter 52 år på søen 260

36 Mandskabsforholdene i årene 1946—1948. s/s »Jolantha«s forlis. m/s »Kina«s forlis. s/s »Kjøbenhavn«s forlis. s/s »Carl«s forlis. »Handelsflådens Velfærdsråd«. Mindetavle i Holmens Kirke. Mindekirke i Newcastle, Tyne. Direktør Chr. Schmiegelow og skibsreder Willie C. K. Hansen dør 263

37 m/s »Kronprins Olav«s brand. Småskibenes protestarmada. Gamle danske skibe. Sir Winston Churchill's besøg. s/s »I. P. Suhr«s forlis 267

38 Koreakrigen. Hospitalsskibet m/s »Jutlandia«. »Sømændenes Mindeanker«. »The Merchant Navy Memorial on Tower Hill«. m/s »Erria«s brand 269

39 Kaptajn Kurt Carlsen og hans »skæve skib« 273

40 Sømandshjemmet »Bethel«. Skibsfartsnævnet. m/s »Portland«s forlis. Skibsfartens ekstraordinære statsafgifter. »Sømandsloven af 7. juni 1952« 275

41 m/s »Kronprins Frederik«s brand. m/t »Esso København« minesprænges. Skibsreder Marius Nielsen dør. s/s »Rikke Skou«s forlis. s/s »Gerda Toft«s forlis. m/s »Lexa Mærsk« totalt ødelagt ved brand. Skandinavisk Sømandshjem i Antwerpen. »Sømændenes Mindehotel« i København 278

42 Overenskomstforholdene 1949—1961. Aspirantspørgsmålet. Ulovlig strejke af sømændene forårsager idømmelse af bøder på ialt 1 mill. kr. i april 1956. Amerikatillæg og afsavnstillæg. Opgørelse over besætningsmedlemmernes indtjening for årene 1938—1960. Overenskomstforhandlinger i 1961 ender med sømands- og fyrbøderstrejke. Forligsmandens mæglingsforslag ophøjes af folketinget til lov. Nye overenskomster for alle kategorier gældende til 1. april 1963. De søfarendes økonomiske forhold gennem årene fra 1894 belyst 283

43 Søfartskommissionen af 1947. Nye søfartslove. Handelsflådens genopbygning. Flådens størrelse. Flådens indtjening af fremmed valuta. Suez krisen. Fragtmarkedet nedadgående. Danske værfters aktivitet 291

44 Sømandsskatten. s/s »Th. Adler Svanholm«s forlis. m/s »Hans Hedtoft«s forlis. Mindegudstjeneste. Indsamling. »Vedel-udvalget«. m/s »Hanne S.«s forlis. Mindehøjtidelighed 297

45 Danske rederiers forhold under krigen. Rederiaktiekurser og aktiernes årlige udbytte under og efter krigen. Manglen på dæks- og maskinofficerer. Afslutning 299

Billedfortegnelse 305

Stikordsregister 313

Kilder 322

Errata 323

KAPITEL 1

»Navigatørernes Hus«. »Kalundborg Bank« standser. Ingeniør Henckel anholdes – hans foretagender likvideres.

Året 1920 havde betydet kulminationen af krigstidens — og efterkrigstidens — gyldne periode for dansk skibsfart. Årene derefter skulle blive strenge at komme igennem — mange af de under krigen opdukkede foretagender kunne ikke klare skærene, men gik tilintetgørelsen i møde efterladende flokke af sørgende kreditorer og skuffede aktionærer, der ikke alene mistede drømmen om store fortjenester, men i mange tilfælde alt, hvad de ejede. Selv gamle i almenhedens øjne urokkelige firmaer kom så langt ned i den økonomiske bølgedal, at flere af dem kun var mulige at holde oven vande ved indgriben fra statens og fra andre mere besindige — eller heldigere — foretagenders side. Mellemkrigsårene blev for dansk skibsfart og de dermed beslægtede industrier en sej kamp for at komme ud af uføret skabt af krigen — en kamp, som det i mange tilfælde kostede overmenneskelige anstrengelser at føre igennem, men som i det store og hele var blevet vundet, – da den anden verdenskrig igen slog fødderne væk under det danske samfund — ganske særligt de virksomheder, som havde relation til dansk skibsfart.

I januar 1921 åbnede Ø. K. en linie på ruten Libau—New York. Der blev straks indsat 3 skibe — s/s *»Estonia«*, s/s *»Lituania«* og s/s *»Polonia«*. Denne flåde blev senere forøget med dampskibene *»Birma«* og *»Latvia«*. Hensigten var fornemmeligt at transportere emigranter — navnlig polske jøder — fra de nye baltiske stater til U. S. A. På grund af en i Polen i 1930 udstedt lov gik hele *»Baltic America Line«* i dette år over til et polsk selskab med Ø. K. og den polske republik som ejere af aktiekapitalen. Dette selskab opløstes i 1952.

Den 1. marts 1921 blev kaptajn *H. P. Hagelberg* valgt til formand for *»Den alm. danske Skibsførerforening af 1874«*. Dette blev den første formand i foreningen, der fik stillingen som et erhverv. Tidligere formænd havde kun hævet de nødvendige beløb for at kunne repræsentere foreningen, idet formandsstillingen blev betragtet som en ærespost, der kunne bestrides af en skibsfører, som enten havde en anden stilling i land eller var således økonomisk stillet, at han kunne påtage sig hvervet uden at behøve godtgørelse for sit arbejde. Foreningen var imidlertid vokset og havde fået så stor betydning, at stillingen som dens formand fordrede sin mands hele tid og energi og derfor måtte honoreres anstændigt. Kaptajn Hagelberg var formand for foreningen i 26 år, til han den

1. august 1947 trak sig tilbage i en alder af 71 år. Kaptajn Hagelberg blev ved sin afgang fra alle sider hyldet for sin lange og virkningsfulde tjeneste. Han var æresmedlem af foreningen. (Døde 16. marts 1958.)

Den 6. november 1920 flyttede Skibsførerforeningen ind i »*Navigatørernes Hus*« i Havnegade 55. *Dansk Styrmandsforening* flyttede ind i sine lokaler i samme bygning den 19. april 1921. Samtidig flyttede også »*Navigatørernes Bibliotek*« ind. Tanken om oprettelse af en byggefond med det formål at bygge eller købe et hus var oprindelig fremsat af kaptajn *N. P. Jørgensen* på Skibsførerforeningens generalforsamling i 1919. Spørgsmålet blev ikke fremmet på generalforsamlingen, men Jørgensen tabte ikke modet og agiterede kraftigt for sin idé og blev støttet heri af foreningens formand, kaptajn *Alfred Ørum*. Allerede på et medlemsmøde i foreningens daværende lokaler på St. Annæ Plads vedtoges det enstemmigt at oprette en byggefond, til hvilket mødets deltagere tegnede kr. 10.000. Der kom efterhånden god gang i den frivillige indsamling, det nedsatte udvalg havde sat i gang, således at da endelig tanken blev til virkelighed, var der fra skibsførerne i alt indkommet kr. 47.863. Det havde fra begyndelsen været meningen at søge samarbejde med andre nautiske foreninger, men efter moden overvejelse blev det besluttet kun at lade de to foreninger, der repræsenterede den aktive navigatørstand, blive deltagere. Styrmandsforeningen, der stod foran en opsigelse af sine lokaler, var straks interesseret, og på forslag af denne forenings repræsentant, *Chr. Christensen*, blev der efter forhandlinger de to organisationer imellem i maj 1919 nedsat et fællesudvalg bestående af 5 medlemmer fra hver forening, som skulle arbejde videre med sagen. Den af Skibsførerforeningen nedsatte byggefond havde henvendt sig til flere institutioner og personer inden for skibsfarten med anmodning om støtte, og den 9. juli 1919 skænkede Dansk Dampskibsrederiforening kr. 100.000 til Den alm. danske Skibsførerforenings Byggefond. Beløbet blev givet til »det i foreningens skrivelse omhandlede fond til tilvejebringelse af en bygning for den danske navigatørstand«. Dette beløb blev senere efterfulgt af kr. 20.000 fra Det østasiatiske Kompagni, kr. 5000 fra A. P. Møller, kr. 3000 fra De private Assurandører, kr. 3000 fra Grøn & Witzke, kr. 2000 fra d/s Trafic, kr. 2000 fra Albert Jensen, kr. 2000 fra d/s Myren, kr. 1000 fra hvert af rederierne Atalanta, Dansk-Fransk d/s og skibsreder A. Andersen, Rødby Havn. Også fra flere af Skibsførerforeningens medlemmer kom anselige bidrag, og førerne af D. F. D. S.s Amerikaskibe gjorde et fortjenstfuldt arbejde ved at indsamle flere tusinde kroner hos amerikanske firmaer, som var interesseret i dansk skibsfart.

Desværre afgik tankens fader, kaptajn N. P. Jørgensen, ved døden den 19. november 1919 og kom således ikke til at opleve resultatet af sin idé og det store, omfattende arbejde, han udførte for at få tanken realiseret. Efter Jørgensens død faldt det i kaptajn Ørums lod at virke videre for sagen, og han blev i sin stræben ivrigt bistået af Styrmandsforeningens repræsentant Chr. Christensen. Da indsamlingen blandt styrmændene ikke gav det forventede resultat, bevilgede foreningens generalforsamling i 1920 kr. 25.000 til byggefonden. Foreningens bidrag blev derved på kr. 28.000.

Den 5. februar 1920 fastsattes på et fællesmøde rammerne for institutionen Navigatørernes Hus, og dens statutter blev vedtaget. Der valgtes en bestyrelse på 6 medlemmer — 3 fra hver forening — og et repræsentantskab på 24 medlemmer — 12 fra hver forening. Med alle de indsamlede bidrag med påløbne renter var Byggefondens kapital på kr. 254.175, da det den 21. oktober 1920 lykkedes at erhverve ejendommen Havnegade 55 (Nyhavn 44) fra skibsreder *Albert Malm* for en købesum af kr. 410.000. Med tillæg af alle omkostninger kom ejendommen til at stå navigatørerne i kr. 440.000. Ejendommen var da 46 år gammel, men velholdt og godt egnet til sit formål, og den har gennem årene vist sig at være et godt aktiv for de to foreninger. Formand for Navigatørernes Hus og tilsynsførende med ejendommen er nu sekretæren i Styrmandsforeningen *E. Th. Gents* (fra 11/9 1958 forretningsfører).

Den 2. februar 1921 besluttedes det på en generalforsamling i *»Odense Skibsværft«* at træde i likvidation. Hele aktiekapitalen på ½ mill. kr. var tabt, og derudover var der en gæld på ½ mill. kr. Dette værft må ikke forveksles med *»Odense Stålskibsværft«*, der i 1917 blev oprettet som et helt privat selskab af *A. P. Møller* og i 1944 overgik til aktieselskabsformen med en kapital på 5½ mill. kr.

Den 18. marts 1921 var der generalforsamling i *»Burmeister & Wain«*. Fortjenesten for året 1920 var kr. 10.260.125, og der udbetaltes 12% udbytte til aktionærerne med kr. 1.200.000. Kapitalen var på 10 mill. kr. Det vakte en del opmærksomhed, at der til bestyrelse og direktion var udbetalt kr. 1.436.270 i tantieme — kr. 236.270 mere end det, aktionærerne havde fået. Af bestyrelsens part på kr. 615.544 skænkede denne dog halvdelen til et garantifond for selskabets pensionskasse, medens direktionens medlemmer ikke anså det for nødvendigt at have slige sarte fornemmelser, og de fire direktører og en kommitteret stak hver kr. 165.000 i lommen som deres part af årets overskud. Det må erindres, at beløbet for direktørernes vedkommende var exclusive de meget høje gager, som disse dygtige ingeniører naturligvis hævede. På generalforsamlingen gjorde fabrikant *Messerscmidt* og grosserer *Hecht Nielsen* ophævelser over denne udbyttefordeling, der gav lidt til aktionærerne, men meget til ledelsen, og dagbladet *»Børsen«* gør i en ledende artikel opmærksom på det mærkelige forhold, at de store virksomheder i disse nedadgående tider højlydt kræver, at funktionærer og arbejdere nødvendigvis må gå ned i lønningerne, hvis virksomhederne ikke skal blive nødt til at lukke — samtidig med, at lederne af de samme firmaer indkasserer formuer til sig selv. Sagen er naturligvis den, som jeg tidligere har berørt, at vedtægterne angående tantieme var udarbejdet i tider, hvor indtjeningen var normal og moderat. Med de store fortjenester i krigs- og efterkrigsårene kommer disse tantiemer op i en ganske urimelig størrelsesorden. På en ekstraordinær generalforsamling i Burmeister & Wain den 7. maj 1921 bliver de af bestyrelsen foreslåede forandringer i selskabets love enstemmigt vedtaget, og herefter vil fremtidige tantiemer til de overordnede funktionærer blive opført på driftsregnskabet, medens tantiemen til bestyrelsen skal udgøre 5% af, hvad der udbetales aktionærerne i udbytte.

Den 29. januar 1921 har »*Kalundborg Bank*« måttet standse sine betalinger. Den 15. februar meddeles det, at indskyderne vil få udbetalt halvdelen af deres spareindskud. Banken har 12 mill. kr. til gode hos »*Kalundborg Skibsværft*« — Henckels foretagende. Den 26. juli bliver banken erklæret fallit. Det begynder at se mørkt ud for de Henckelske foretagender.

I 1920 var kulminationen nået, og den internationale skibsfart var på vej ned i en bølgedal. For de gode rederier har der endnu i 1920 været penge at tjene, hvilket viste sig, da udbyttedeklarationerne i løbet af foråret 1921 blev offentliggjort. Jeg gengiver her de meddelte udbytter for året 1920, idet udbyttet for året 1919 sættes i parentes: Svitzer 15% (35) — Forenede Bugser 22½% (15) — Vendila 35% (55) — Dansk-Fransk 30% (65) — Orion 12% (40) — Ø. K. 35% (40) — D. F. D. S. 40% (60) — Norden 130% (85) — Progress 25% (40) — Skagerak 10% (25) — Dannebrog 50% (135) — Torm 50% (70) — Myren 70% (50) — Dana 8% (35) — Oceana 0 (35) — Hafnia (likvideret, skibene solgt til Norden) — Nord-Østersø 8% (65) — Senta 50% (50) — Rødby Havn D/S 0 (25) — Hippalos 10% (10) — Atlanterhavet 20% (25) — B. & W. 12% (15) — Københavns Flydedok 10% (?) — Stuhr, Aalborg 0 (et underskud på kr. 996.709) — Oversøisk Kompagni 0 (20) — Dansk-Norsk 11% (12) — Orient 40% for et halvt år, da regnskabsåret er forandret til kalenderåret (80) — Transatlantisk — stort tab; underskuddet anslås den 10. april 1921 at være 7.5 mill. kr. Det skulle senere vise sig at være meget større. — Pacific ? (100) — D/S af 1912 60% (100) — Hejmdal 65% (80) — Skandia 25% (25) — Helsingør D/S 11% (20) — Trafic 0 (100) — Rødby Havn Værft, underskud kr. 611.081; værftet foreløbigt standset. — Kalundborg D/S, underskud. — Marstal Værft, underskud. — Nakskov Skibsværft 5% (5) — Helsingør Skibsværft 18% (25) — Volante, underskud kr. 741.950; likviderer. — Malm, likviderer.

Den 11. februar 1921 fejrede d/s »*Norden*« sit 50 års jubilæum.

Den 1. april 1921 blev bestyreren af »*Københavns Navigationsskole*« *Carl D. Neergaard* udnævnt til navigationsdirektør efter kommandør *J. A. D. J. Bildsøe*, der havde beklædt stillingen siden 1889. Til Neergaards efterfølger som bestyrer på navigationsskolen udnævntes *Th. P. Funder*, der havde været lærer ved skolen i 25 år. Begge de to udnævnelser hilstes med tilfredshed af handelsmarinens mænd, der betragtede dem begge som to af deres egne.

Den 1. juni 1921 var der oplagt 140 danske skibe på i alt 346.000 tons dødvægt — et sørgeligt nedgangens tegn.

På generalforsamlingen i d/s »*Hejmdal*« den 10. juni 1921 oplystes det, at rederiet havde erhvervet for 1 mill. kr. af sine egne aktier fra d/s »*Skandia*« *(reder A. Erlandsen)* til en kurs af 515. De købte aktier anvendtes til nedskrivning af Hejmdals aktiekapital fra 2 til 1 mill. kr. På bestyrelsens forslag herom blev det vedtaget at give andre aktionærer lejlighed til at udløse deres aktier til samme kurs. På denne måde erhvervede Hejmdal yderligere for kr. 400.000 egne aktier, hvorefter aktiekapitalen nedskreves til kr. 600.000. D/s Skandia trådte derefter i likvidation og aktionærerne fik en à conto udbetaling på 200%.

Den 7. marts 1921 blev overingeniør *Aage Larsen* udnævnt til overskibsingeniør ved *Statens Skibstilsyn.*

Den 27. marts 1921 døde stifteren af d/s Hejmdal, skibsreder *Martin Carl.* Hans sønner *Axel Carl* og *Hans Carl* bliver ledere af selskabet.

Den 10. juni 1921 afholdtes generalforsamling i a/s *»Kalundborg Skibsværft«.* Driftsregnskabet viste et underskud på kr. 134.840. Forslag om likvidation vedtoges enstemmigt. Ingeniør Henckel oplyste, at han ejede 99% af værftets aktiekapital. Ved Kalundborg Banks sammenbrud er det oplyst, at værftet skylder banken ca. 12 mill. kr.

På et bestyrelsesmøde den 30. august 1921 i d/s *»Kalundborg«* blev ingeniør Henckel suspenderet som reder. På generalforsamlingen den 13. september oplystes det, at selskabet havde et underskud på ca. 5 mill. kr. På generalforsamlingen fremsattes der flere beskyldninger mod ingeniør Henckel, som denne ikke protesterede imod. Det besluttedes at likvidere selskabet. Der indgaves senere anmeldelse mod Henckel for bedrageri, og efter et langt forhør den 9. december 1921 afsagde dommeren arrestdekret mod den uheldige skibsreder. Dekretet kom til at lyde på 3 uger. Den glimrende sæbeboble, som hed *»De Henckelske Foretagender«* var dermed bristet. Det var Nyboderdrengen *Valdemar Henckel,* der efter at have udstået læretiden som skibsbygger på Holmen og derefter taget uddannelse på den tekniske skole omsider mente sig at være dygtig og stærk nok til at hæve sig over mængden og sætte de storstilede foretagender i gang, som han drømte om ville gøre ham til en slags skibsbyggeriets Napoleon. Ved sin pågående dristighed og sin uimodsigelige charme fik han — hjulpet af krigstidens heftige spekulationsfeber — stablet det ene løfterige foretagende på benene efter det andet. Allerede som ganske ung var han på Amager indblandet i byggeaffærer med mindre huse og klarede finansieringen ved veksler på de håndværkere, der fik arbejdet i entreprise. Det var dog først krigsårene, som gav ham den helt store chance, og hvad der særligt hjalp ham var, at han lige fra begyndelsen kom ind i Kalundborg Bank, hvis direktør *Hass* blev smittet af den fantasifulde Henckels storhedsdrømme, der særlig skulle virkeliggøres i Kalundborg, hvis værft og dampskibsselskab — stiftet af ingeniør Henckel — skulle omskabe den lille købstad til en fremragende havne- og industriby. Dette mål skulle virkeliggøres ved hjælp af banken, som ledet af direktør Hass ville vokse sammen med de af den støttede foretagender.

Alle foretagenderne endte i ruiner, og herrerne Henckel og Hass i fængslet. Det blev et træls og langvarigt arbejde for den nedsatte kommission at finde ud af og udrede trådene i de mange foretagender, Henckel stod i spidsen for. Stadig stødtes der mod den vanskelighed at finde ud af, når Henckel havde optrådt for egen regning, og når han havde repræsenteret et af de selskaber, han administrerede. I *Kalundborg d/s* er handlet ganske sindssvagt — antagelig i desperation, da det er begyndt at gå galt. Regnskaberne er ganske misvisende og svigagtige. 2 mill. kr. er udbetalt til skibsværftet, som er gået fallit, og pengene er derfor tabt. På spekulation i tyske mark er tabt kr. 658.000. Henckel har beregnet sig vældige kommissioner og tantiemer. Det kostbart anlagte *»Marstal*

Skibsværft« går til auktion, og de sørgelige rester indbringer kun ca. 35.000 kr. I Henckels overslag ved værftet Kalundborgs stiftelse havde han angivet en byggesum af kr. 950.000. Det kom til at koste 4.5 mill. kr. Aktiekapitalen var oprindelig på 1 mill. kr., og dette beløb blev ved emissionen overtegnet 400 gange (meddelelsen i sin tid lød på 224 gange). Henckel, bankdirektør Hass og nogle af deres venner forbeholdt sig en halv million aktier ved stiftelsen, men skilte sig hurtigt af med dem til stor overpris. Henckel, Hass og andre af de ledende sluttede 50 kontrakter med norske skibsredere om bygning af skibe med Kalundborg Bank som garant og med rederifirmaet *»Marienborg«*, hvor Henckel faktisk var enerådende, som mellemmand. Fremgangsmåden var, at skibsværftet sluttede kontrakt om en nybygning med Marienborg, som igen solgte kontrakten til en norsk reder — Henckel fik provision af alle kontrakterne. Da værftet udvidede kapitalen, blev der kun solgt 1 aktie, hvorfor Marienborg overtog de resterende 999. De forskellige manipulationer mellem Henckel og de øvrige selskaber var så indviklede, at revisionen og retten i mange tilfælde måtte give op, men alle forretninger var mere eller mindre kriminelle. Det tog retten næsten 2 år at komme så nogenlunde til bunds i den næsten uløselige kryds- og tværs opgave, og først den 17. maj 1923 faldt dommen, som for Henckel lød på 3 års forbedringshus. Det var den almindelige mening, at dommen var hård. Nævningetinget i affæren kostede den danske stat 60.000 kr. Mange mennesker mistede deres penge ved de Henckelske foretagender, men dog følte folk medlidenhed med ham. Han var jo ikke den eneste, der havde troet, at guldstrømmene ville blive ved at rinde, og folk var efterhånden blevet vænnet til at se »pæne« mænd vandre i fængsel for deres letsindige spil med andre folks penge. Henckel var et barn af sin tid, men han var jævn, flittig og stræbsom i folks øjne. Han tog sin straf som en mand, og efter sit eget ønske lærte han i fængslet at bage. Han kunne måske derved forsørge sin familie, når han kom ud, sagde han. Det blev dog ikke nødvendigt for ham. Allerede på grundlovens 75 års dag den 5. juni 1924 blev Henckel benådet efter at have udstået halvdelen af den idømte straf. De fleste andre mænd ville vel nok have holdt sig en del i baggrunden efter sligt krak, som Henckel havde været ude for, men han var ukuelig. Hans trofaste hustru havde en del midler, og selv havde han sin robuste charme og selvsikre talegaver i behold, og det varede ikke længe, før han var sjælen i store byggeforetagender. Han byggede store ejendomskomplekser og opførte bl. a. for Arbejdernes Oplysningsforbund *«Nora Bio«* og for Kulturfilmen *»Toftegård Bio«*. Ved krigens udbrud i 1939 stod Henckel i spidsen for byggeforetagender til ca. 20 mill. kr. Henckel kom på ny i vanskeligheder i maj 1940 ved kæmpekomplekset *»Vennelyst«*, som kostede 4 mill. kr. at opføre. Kreditorerne gav ham dog henstand, men senere rejstes der sag mod ham bl. a. for falsk bogføring og bedrageri. Trods sin energiske fastholden af sin uskyld blev Henckel dømt, men opnåede benådning på grund af alder. Henckel var da fyldt 64 år, men endnu fuld af ungdommelig handlekraft. Han solgte ud af sine ejendomme til de nu gældende højere priser og fik ved likvidationen så meget ud af sine forretninger, at kreditorerne blev fuldt ud dækkede — hvorefter Hen-

ckel tog fat på en frisk. Han købte af Statsbanerne gamle færgelejer og stationsbygninger og byggede på kraft — bl. a. er hotel »*Richmond*« bygget af Henckel samt en stor karré i Rosenvænget. Endnu en gang kom han i kollision med de strenge lovparagraffer med resultat af dom og konfiskation, men han fortsatte med store nye ejendomsselskaber. Det er utroligt, hvad denne mand kunne holde til — men til sidst var det dog slut. Han døde den 16. januar 1953 i en alder af 76 år. Under andre forhold måtte denne kæmpesjæl have kunnet udrette noget virkelig stort. Han havde en alt afvæbnende charme og var elsket af sin familie og sine mange venner.

Kalundborg Skibsværft havde dog nået at bygge 4 mindre motorskibe til norske redere. Værftets likvidation afsluttedes i november 1924. Aktiekapitalen var naturligvis tabt, og til kreditorerne blev der kun 4,735%.

Den 26. januar 1922 blev det fallerede værft overtaget af et nyt aktieselskab, som med en kapital på 1 mill. kr. under navnet »*Kattegat Værftet*« ville forsøge at føre forretningen videre. Det gik dog ikke. Allerede den 31. december 1924 var det konstaterede underskud på kr. 761.875, og den 24. august 1926 blev likvidationen vedtaget. Denne hævedes den 12. december 1927. Hele aktiekapitalen var tabt, og kreditorerne fik så godt som intet.

KAPITEL 2

Krigslove ophæves. Krigsforsikringen. Mandskabshyrerne nedsættes. Pristalsregulering. Skoleskibet »København«.

Den 8. marts 1921 fremsattes i folketinget et lovforslag om ophævelse af loven af 18. maj 1917 (med ændringer af 4. oktober 1919) om båndlæggelse af forsikringssummer for danske krigsforliste skibe. Loven blev vedtaget og trådte i kraft den 21. december 1921. Ved lovens vedtagelse var der båndlagt ca. 27 mill. kr., der fordelte sig på 11 store rederier, der nu fik disse store summer til rådighed. Dermed var den sidste af de af krigen fremtvungne indskrænkninger for skibsfarten bortfaldet.

Med hensyn til mandskabsforholdene var rederne fast besluttet på, at alle lønninger måtte skæres betydeligt ned, når overenskomsterne skulle udløbe ved udgangen af året 1921. Mandskaberne var lige så fast besluttede på, at disse reduktioner ikke skulle blive så store som af rederne påtænkt. Den nye ledelse i såvel sømændenes som fyrbødernes organisationer var stemt for en mindelig ordning med rederne, da de ikke under disse nedgangstider turde bringe deres folk ud i en konflikt, som de kun havde ringe udsigter til at føre sejrrigt igennem. Den 14. august 1921 var såvel fyrbødere som sømænd samlet til et stort fællesmøde i »*Kæden*«, hvor præsidenten for »*The International Seafarer's Federation*« mr. *Havelock Wilson* efter opfordring var kommet til stede og rådede til at gå med til en rimelig lønreduktion, som han mente var nødvendiggjort af de stærkt faldende fragter, der også havde haft varepriserne fald til følge, såle-

des at lønreduktion i virkeligheden ikke ville blive så mærkbar. Sømændene havde, må det siges, ikke megen brug for mr. Wilsons kloge ord — han måtte nærmest i hast forlade talerstolen. Samtlige overenskomster blev opsagt, og lange og trange forhandlinger kom i gang. Restaurationsforeningen underskrev sin nye overenskomst den 19. december, medens de øvrige organisationer — med undtagelse af maskinmestrenes — først sluttede overenskomst den 3. januar 1922. Mestrene måtte også omsider bøje sig og skrev under den 11. januar 1922.

Det var mægtige lønreduktioner, organisationerne havde måttet gå ind på — helt op til 50%. Også en del af de forbedringer, officersorganisationerne havde fået indført, måtte de igen give fra sig — således blev ferietiden formindsket. Ved overenskomsterne indførtes en pristalsreguleringsparagraf, hvorefter lønningerne skulle reguleres efter det hvert år offentliggjorte pristal. Da pristallet for august 1922 var faldet 38 points, ville en lønreduktion på 12% have været følgen, men efter henvendelse fra organisationerne gik rederne med til at udskyde lønreduktionerne imod, at overenskomsternes varighed forlængedes til udgangen af 1923.

Det var ikke med glade sind, at de søfarende havde taget mod de store lønreduktioner, men der var dog også lyse sider at se ved denne skarpe nedskæring, idet de indvundne besparelser for rederne gjorde de danske skibe mere konkurrencedygtige over for fremmed skibsfart, og den store oplægning af skibe gik gradvis ned således, at praktisk taget alle danske skibe pr. 1. juli 1922 var i fart.

Den 28. september 1921 blev Odense kanal åbnet for skibsfarten samtidig med, at »*Dannebrog*« med kongen ombord som det første skib sejlede gennem kanalen.

Den 4. oktober 1921 ankom Ø. K.s skoleskib, den 5-mastede bark »*København*«, til København fra Leith, hvor det var blevet bygget hos *Messrs. Ramage & Ferguson* og søsat den 24. marts 1921. Barkens hoveddimensioner var: længde mt. 110.3, bredde mt. 15.0 og dybde mt. 8.2. Skibet var forsynet med en 4 cylinder B. & W. dieselmotor på 640 hk, der i stille vejr kunne give det 7 knobs fart. Barken målte 3901 brutto og 3329 netto tons, og dens bæreevne var ca. 6000 tons. De fire forreste stålmaster var hver 56.4 meter høje, mens mesanmasten var noget lavere. Sejlarealet var 4.738 kvm., den stående rigning havde en total længde af 8.5 kilometer, mens det løbende gods' længde var 42.8 kilometer. Dette sidste løb gennem 1200 blokke af forskellig størrelse. Skibet var bygget af stål til Lloyds højeste klasse, master, ræer og andre rundholter var af jern og den stående rigning af jernwire. Skibet havde naturligvis radiostation. Det havde på den første rejse en besætning på 64 mand, hvoraf 5 styrmænd og 18 elever, der her ombord ville få en 4-årig praktisk uddannelse. Efterhånden som kadetterne steg i graderne fra dreng gennem jungmand og letmatros til matros, var det meningen, at de alene skulle udgøre skibets mandskab, og de fik til enhver tid den hyre, som deres stilling overenskomstmæssig førte med sig.

»*København*« blev på den første rejse ført af kaptajn i marinen, baron *Niels Juel-Brockdorff*, der tidligere havde ført et par af Ø.K.s motorskibe. Det smukke skib, som året efter, da det franske jernskib »*La France*« forliste, blev











Øverst t. h.: Skibsfører Alfred Ørum. Til v.: Skibsfører N. P. Jørgensen, skibsfører H. P. Hagelberg og skibsfører J. Kastrup Olsen. Nederst. t. h.: »Navigatørernes Hus«.

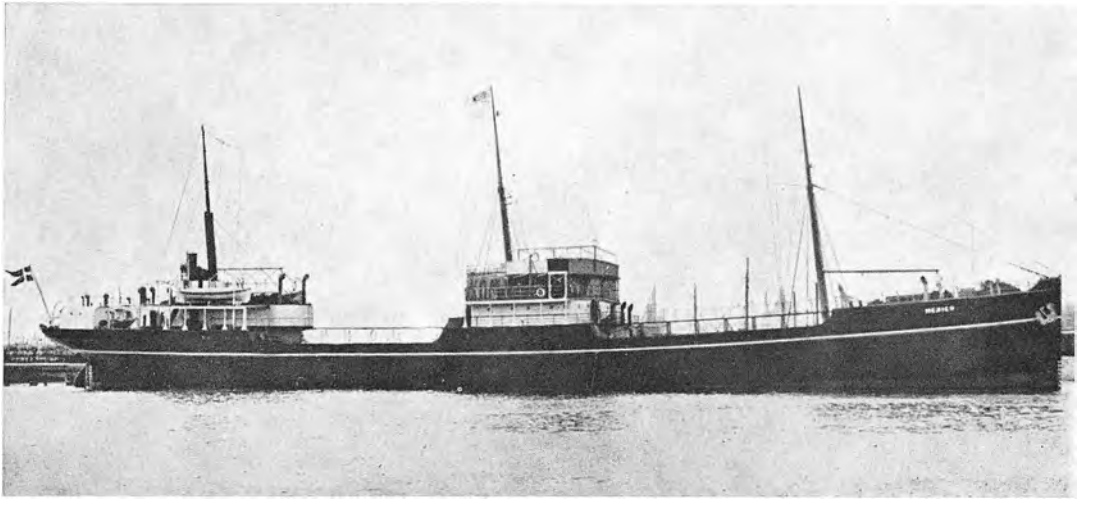


Skoleskibet, 5 mast. bark »København« (Ø. K.) 3.901 brt. Bygget af stål 1921. Forsvundet med »all hands« december 1928.





Kommandørkaptajn N. Juel-Brockdorff og skibsfører H. K. Christensen. Nederst: m/s »Mexico« (Ø. K.) 3.056 brt. Bygget 1920 af Nakskov Skibsværft.





Direktør A. C. Møller (B. & W.)



Dr. tech. Hans Blache (B. & W.)



Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen.



Direktør Niels Munck.



Direktør Jens M. Barfoed.



Direktør Har. Carstensen.



Burmeister & Wain's nye afdeling på Refshaleøen.

verdens største sejlskib, var under sit ophold i København set og beundret af tusinder af mennesker. Fra dens bov skar sig en strålende gallionsfigur ud forestillende biskop Absalon – staden Københavns grundlægger.

Den 26. oktober 1921 afgik *»København«* i ballast fra København. Skibet gik til Newcastle-on-Tyne og Antwerpen, i hvilke pladser der lastedes stykgods til Vestindien og Amerikas vestkyst. Derfra gik rejsen over Stillehavet til Vladivostok. Her og i Dairen lastedes sojabønner, hvorefter den lange rejse hjem gik sønden om Afrika. Ladningen lossedes i Stettin, hvorefter skibet ankom til København efter veludført jordomsejling den 7. november 1922. Rejsen omkring jorden havde taget i alt 376 dage. Efter skibets udlosning tiltrådte kaptajn Juel-Brockdorff atter tjeneste i marinen efter at have været fører i Ø. K. i 3 år, og *»København«s* førstestyrmand *Jens Mortensen* overtog derefter det ærefulde hverv som kaptajn af verdens største sejlskib. Kaptajn Juel-Brockdorff blev ikke længe i marinen. I 1924 tog han sin afsked og gik over i marinens reserve. Han blev udnævnt til chef for Ø. K.s skibs- og maskininspektion og virkede på denne ansvarsfulde post til 1939, da han tog sin afsked. Dette kom dog ikke til at betyde, at han nu kunne »nyde sit otium«. På mangfoldige måder og i betydningsfulde stillinger har »baronen« virket for dansk søfart, som har hele hans hjerte og interesse. Som formand for *»Foreningen til Søfartens Fremme«* gjorde han i ti-året 1940—50 et stort arbejde, ligesom hans varme deltagelse i ungdommens velfærd har givet sig udslag i hans virke som formand for bestyrelsesrådet for statsskoleskibet *»Danmark«* fra 1941 til 1959 og som formand for stiftelsen *»Georg Stages Minde«* fra 1939 til 1959.

Samsingen kaptajn Jens Mortensen, der afløste kaptajn Juel-Brockdorff som fører af *»København«*, var en gæv sømandstype, som havde tilbragt sin ungdom i de store Fanø-sejlskibe og efter at have taget styrmandseksamen bl. a. været andenstyrmand med skoleskibet *»Viking«*. Kaptajn Mortensen havde tilset bygningen af *»København«* og kendte det ud og ind. Han førte skibet til 1925, hvorefter han forflyttedes til kompagniets motorskibe.

Kaptajn Mortensen afløstes som fører af *»København«* af kaptajn *H. K. Christensen*, der var flerårig fører i Ø.K., og som bl. a. i sin tid havde været understyrmand i skoleskibet *»Georg Stage«* og styrmand i skoleskibet *»Viking«*. Kaptajn Christensen førte skibet til 1928, da han blev afløst af den 40-årige kaptajn *H. F. Andersen*. Kaptajn Andersen gjorde en heldig rejse til Buenos Aires og tilbage til Danmark, og i begyndelsen af september 1928 forlod *»København«* sin navnestad for at tiltræde sin sidste skæbnesvangre rejse. Rejsen gik med stykgods fra København og Nørresundby (cement) via Rio de Janeiro til Buenos Aires, hvortil skibet ankom den 14. november 1928. Efter udlosningen besluttede kompagniet at sende skibet i ballast til Melbourne i Australien for dér at laste hvede til Danmark, og den 14. december afgik *»København«* fra Buenos Aires. Som ballast havde skibet 1200 tons vandballast i sine ballasttanke og ca. 700 tons sandballast i agterlasten. Den 21. december var norsk s/s *»William Blumer«* i radioforbindelse med skoleskibet, men da det norske skib den følgende dag prøvede at kalde igen, fik det intet svar — og senere er intet

hørt fra skoleskibet »*København*« — dansk skibsfarts stolthed var på en uforklarlig måde forsvundet med mand og mus, efterladende sorg ikke alene blandt de omkomne sømænds efterladte, men i hele den danske nation. Endnu i dag, så mange år efter, giver det et stik i hjertet på gamle sømænd, når dette skibs navn bliver nævnt. Med skibet forsvandt i alt 60 personer. 15 af disse var skibets officers- og restaurationsbesætning, medens 45 var elever, som samtidig var mandskab. Af disse havde 9 tjent i 2 år 7 måneder, 17 i 1 år 9 måneder og 19 i fra 7 til 14 måneder. Det var noget af blomsten af dansk ungdom, som Danmark her mistede.

Den 4. marts 1929 blev skibet officielt erklæret savnet, og alle skibe, som mentes at ville passere farvande i nærheden af »*København*«*s* rute, blev anmodet om at holde udkig efter skibet. Da det i løbet af foråret blev meddelt, at et skib, som formodedes at være det savnede skoleskib, var blevet sigtet af beboerne på klippeøen Tristan da Cunha, der er beliggende i Sydatlanterhavet ca. 1500 miles fra Kapstaden, besluttede Ø. K. at udsende en ekspedition for at prøve at finde vraget af skibet, som nu måtte anses for at være forulykket, mulige efterlevende eller i al fald noget, som kunne hjælpe til opklaringen af, hvorledes forliset havde fundet sted. M/s »*Mexico*« — et tankskib på 3013 brutto tons — forlod Rio de Janeiro den 13. juni 1929. Det blev ført af kaptajn *T. J. Skjoldam* og havde desuden som ekspeditionsleder kaptajn *H. K. Christensen*, der, som meddelt ovenfor, havde ført »*København*« i årene 1925—28. »*Mexico*« satte kursen mod Tristan da Cunha, men det viste sig, dels ved forhør på stedet, dels ved senere fremkomne oplysninger, at det ved øen sete skib ikke kunne have været »*København*«, men derimod et finsk firemastet skib »*Ponape*«. »*Mexico*« fortsatte rejsen og undersøgte øerne i Sydhavet, hvor der kunne være tale om, at vidnesbyrd om skibets formodede forlis kunne findes. Således blev øerne Prince Edward Islands, Crozets Island og Kerguelen Island besøgt. Ø. K. havde desuden fragtet den norske s/s »*Lars Riisdahl*« og britiske s/s »*Junee*« til at undersøge kysten af Afrika både øst og vest for Kap det gode Håb (Afrikas sydspids). Andre britiske skibe var gået ud af deres sædvanlige ruter for at undersøge bl. a. Ny Amsterdam øerne og St. Paul. Der blev desværre slet intet fundet — mysteriet var uløseligt, og den 6. september 1929 besluttede Ø. K. at indstille eftersøgningen og kalde »*Mexico*« hjem.

I flere år efter forsøgte fortvivlede forældre tid efter anden at få andre ekspeditioner udsendt, men det var naturligvis håbløst og ugørligt. Man har vel lov at sige, at aldrig har noget rederi i hele skibsfartens historie ofret så mægtige beløb på at finde et udeblevet skib med dets besætning, som Ø. K. havde gjort i dette tilfælde. Hele eftersøgningen viste sig at have kostet kompagniet kr. 482.126. — »*København*«*s* assurancesum var kr. 600.000.

I kaptajn H. K. Christensens udførlige beretning om eftersøgningen fastslår kaptajnen som sin mening, at skibet er kollideret med et isbjerg, og denne mening deles af mange, men det må dog siges, at også mange har den opfattelse, at det i en orkanbyge er kuldsejlet. Det er ørkesløst nu at forsøge at finde løsningen på gåden. Sejlskoleskibene »*Viking*« og »*København*« var de sidste af

vore helt store sejlskibe, og som skoleskibe havde de den store fordel, at de førte ladning med sig, således at eleverne fik kendskab til dette vigtige element i al handelsskibssejlads. Dette princip er man gået væk fra i det senere statsskoleskib *»Danmark«*.

Kaptajn H. K. Christensen, som gjorde en stor indsats som leder af Mexico-ekspeditionen, fortsatte sin sejlads som fører af Ø. K.s store motorskibe. Han udtrådte af kompagniets tjeneste i 1934 og blev noget senere havariekspert i *a/s Grøn & Witzke*, hvor han blev pensioneret i december 1955. Han var fra 1934 til 1956 medlem af Sø- og Handelsretten og har flere andre tillidshverv.

KAPITEL 3

Aktiekurser rasler ned. Tab og fallitter. Burmeister & Wain's ledelse reorganiseres. Værftets historie.

Blandt de mange mindre rederier og skibsværfter, som allerede i 1921 måtte give op, var rederiaktieselskabet *»Dragør«*, der i juli 1921 solgte sine 6 skibe (mindre fartøjer) på auktion for en samlet pris af kr. 285.000, hvilket var tilnærmelsesvis 10% af skibenes anskaffelsessummer. Skibene blev erhvervet af skibsreder *P. C. Christensen*. I løbet af dette og det følgende år raslede det ned med skibsværfts- og rederi-fallitter, og redere, som havde kontraheret skibe ved disse krigsværfter, mistede deres indbetalinger, ligesom mange småkapitalister, der havde sat penge i disse foretagender, mistede alt, hvad de ejede. På generalforsamlingen i d/s *»Hamlet«* oplystes således, at dette rederi havde tabt kr. 2.418.000 ved nybygninger annulleret ved Svendborg Skibsværft. I januar 1922 likviderede *d/s Thor* — hele aktiekapitalen gik tabt. Kreditorerne fik dog 43%. *D/S Standard* likviderede den 28. september 1923, men kunne give 12½%. Værre gik det med sejlskibsselskabet *»Østersøen«*, som var et typisk krigsforetagende. Det var stiftet i april 1918 med en kapital på kr. 165.000, som senere forhøjedes til kr. 346.000. Det ældste af dets 5 sejlskibe var bygget i 1786 (132 år gammelt i 1918) — det yngste i 1875. Det eneste af skibene, som havde givet overskud, havde slet ikke været til søs, men havde været benyttet som pakhus. Et af skibene var betalt med kr. 155.000 — nu vurderet til kr. 12.000. Hele aktiekapitalen var tabt. Kreditorerne fik 2.9%. Den korresponderende reder havde sat sin egen, sin broders og sin søsters formue over styr i rederiet.

Året 1921 bragte det dybe fald i priser og værdier. For skibsfartens vedkommende er fragterne efter de foregående års svimlende højder styrtet ned til et niveau, der ikke er i stand til bære de forhøjede omkostninger, og de tidligere så svulmende kurser på skibsrederiaktier er faldet pladask sammen. »Skrigeballonen« — aktiemarkedet — har tabt sin luft. Forholdene er de samme over hele verden — det er en verdenskrises omkalfatring af alle forhold og værdier.

Kurserne på aktier i selskaber knyttet til dansk skibsfart var den 31. december 1921 som følger (idet jeg i parentes anfører kurserne den 31. december 1920,

da nedgangen allerede var begyndt at sætte ind): D.F.D.S. 135 (343) — Norden 240 (400) — Dannebrog 116 (247) — Hejmdal 400 (500) — Ø.K. 179 (225) — Torm 221 (450) — Progress 53 (131) — Vendila 133 (211) — Myren 113 (220) — Dansk-Fransk 103 (214) — Forenede Bugser 34 (91) — Atlanterhavet 70 (180) — Dansk Norsk 28 (57) — Hippalos 66 (105) — Oceana ? (95) — Orient 338 (428) — Orion 23 (114) — Rødby Havn D/S 8 (65) — Senta ? (201) — Skagerak 17 (55) — B. & W. 100 (107) Flydedok 52 (91) — Stuhr, Aalborg 4 (66) — Transatlantisk 14 (65) — Oversøisk Kompagni 17 (91) Patria 19 (48) — Dana 21 (106) — Primula 3 (70) — Helsingør Værft ? (76) — Helsingør D/S (har ingen skibe) 210 (198) — Landmandsbank 122.

Før jeg går videre til det bedrøvelige år 1922, vil jeg anføre de udbytter, som selskaberne i løbet af foråret 1922 deklarerede for året 1921, idet jeg i parentes meddeler udbyttet for 1920: Switzer 8% (15) — Forenede Bugser 0 (tab kr. 277.525) (22.5%) — Vendila 12% (35) — Dansk-Fransk 15 % (30) — Orion 0 (12) — Ø.K. 20% (35) — D.F.D.S. 10% (40) — Norden 20% (130) — Progress 0 — lider store tab ved dets interesser i Køge Skibsværft) (25) — Skagerak 0 (rederiet er interesseret i Køge Skibsværft med kr. 750.000, desuden skylder rederiet dets bestyrende reder Marius Nielsen kr. 2.361.000) (10% for 1920) — Dannebrog 20% — også dette rederi har store beløb i klemme i Køge Værft (50) — Torm 20% (50) — Myren 15% (70) — Dana (underskud kr. 91.179, taber mange penge på Balticaværftet) (8) — Oceana (underskudet kr. 291.974, men dertil kommer, at rederiet er dømt til at betale *»Rødby Havn Skibsværft«* kr. 500.000, hvoraf halvdelen dog kan betales ud af de kr. 400.000 af værftets obligationer, som Oceana ejer) (0) — Nord-Østersø 0 (8) — Senta 10% (50) — Rødby Havn D/S 0 (har haft et underskud på ca. 2 mill kr.) (0) — Hippalos 6% (10) — Atlanterhavet 10% (20) — B. & W. 15% (12) — Flydedok 6% (10) — Stuhr Aalborg, under rekonstruktion (underskud) — Oversøisk Kompagni, i vanskeligheder (0) — Dansk-Norsk 0 (11) — Orient 20% (40 for 1/2 år) — Pacific 0 (?) — D/S af 1912 (A. P. Møller) 25% (60), udvider aktiekapitalen fra 1.6 til 3,2 mill kr., kurs 102. — Hejmdal 40% (65) — Skandia i likvidation — giver en a conto udbetaling af 200% til aktionærerne (25%) — Helsingør D/S 14% (11) — Trafic 0 (0) — Nakskov Skibsværft 5% (5) — Patria, underskud kr. 278.129 — Thore 0 — Oregon, likvideret (udover den tabte aktiekapital er der en gæld på kr. 303.000) — Hamlet, underskud kr. 648.000 — Primula, likviderer (hele aktiekapitalen på 3 1/2 mill. kr. tabt. Driftsunderskudet er derudover kr. 1.060.782) — Viking 20% (?) — Helsingør Værft 15% (18) — Dannevirke 0.

D/S *»Skandia«*, der var administreret af det gamle firma *Schach Steenberg* ved dettes direktør *Alfred Erlandsen*, havde i 1916 solgt sine 4 skibe (*»Faxe«*-skibene) til Dansk-Fransk for en totalsum af 4.4 mill. kr. Da skibene i Skandia stod bogført for kr. 640.000, var dette en næsten 700% fortjeneste. Skandia hverken likviderede eller købte andre skibe, men kunne hvert år udbetale sine aktionærer et pænt udbytte af det, den i andre firmaer investerede kapital kastede af sig. I 1912 havde Skandia fået opkøbt majoriteten af aktierne i *Hejm-*

dal og forsøgte en overrumpling, men lederne af dette selskab var for vågne og fik i selskabets vedtægter ved en generalforsamling indført klausuler, der gjorde Skandias manøvrer virkningsløse. Skandia anlagde sag mod Hejmdal, men en højesteretsdom afsagt den 8. februar 1922 afgjorde sagen til Hejmdals fordel. Skandia gik derpå ind på forlig med Hejmdal, hvorefter det likviderede og udbetalte en a conto dividende på 200%. Hovedaktionærerne i det gamle selskab, direktør *A. Erlandsen* og *J. Høegh Guldberg*, stiftede senere *»Dampskibsselskabet Skandia af 1923«*, hvilket jeg skal komme tilbage til.

1. januar 1922 holdt Aktieselskabet *Burmeister & Wain* 50 års jubilæum. Jubilæet fejredes blot ved udsendelse af et festskrift og ved, at alle fast ansatte funktionærer fik udbetalt en måneds ekstra gage. Jeg har tidligere fortalt om oprindelsen til dette firma, som særlig efter dets store indsats som de første byggere af søgående motorskibe er blevet verdenskendt. Motorskibene bragte arbejde og fortjeneste til firmaet, og selv om krigen skabte store besværligheder særlig i retning af vanskelighed ved at fremskaffe materiale, så blev det også gyldne dage for B. & W., hvis aktier en tid noteredes nær ved de 300, og hvis udbytte gik så højt som til 25% (i 1916). I de sidste krigsår var der nogen gnidning mellem værftet og de store danske rederier, som mente, B. & W. ikke tog det hensyn til dem, som de som gamle kunder mente tilkom dem. Under ledelse af Ø. K. oprettede rederne i 1918 *»Dansk Dieselmotor Kompagni«*, (senere *»Holeby Dieselmotor Fabrik«*), og admiral *Richelieu* nedlagde sit hverv som formand for B. & W.s bestyrelse. Richelieu afløstes af kammerherre *Ammentorp*, og forståelsen mellem de modstridende parter oprettedes atter ved, at der blev skabt en ordning gående ud på, at de tre store skibsværfter: *Nakskov Skibsværft* (Ø.K.), *Helsingør Skibsværft* (D. F. D. S.) og *Københavns Flydedok* fik leveret deres skibsdieselmotorer fra B. & W., som efter omfattende udvidelser var fuldt ud leveringsdygtig. Den 1. april 1922 fratrådte direktørerne *Ivar Knudsen* og *Martin Dessau* og gik over i bestyrelsen. Der antages fire nye sideordnede direktører: *H. H. Blache*, maskindirektør, *Chresten Overgaard*, værksteder og reparationer, *E. Bondegaard*, værftet på Refshaleøen, og *Vilhelm Petersen*, merkantil direktør.

Dansk Dieselmotor Kompagni overtog *H. Christoffersens maskinfabrik* i Holeby på Lolland, som under navn af *»Holeby Dieselmotor Fabrik«* skulle levere dieselmotorer til skibe bygget på andre værfter end Burmeister & Wains. Noget senere købtes tillige maskinfabriken *»Guldborg«* i Nykøbing Falster for en sum af kr. 700.000. Ved forliget med rederne overtog B. & W. nu hele dette selskabs aktiekapital på 4 mill. kr. og blev derved ejer af de to store virksomheder. Ved udbetaling til aktionærerne nedsattes kapitalen i 1930 til 3 mill. kr.

I 1923 udvidede B. & W. sin kapital til 15 mill. kr. og igen i 1925 til 20 mill. kr. I 1927 måtte kapitalen øges til 23 mill. kr. for at skaffe midler til overtagelsen af *»Københavns Flydedok«*. I slutningen af 1928 må der igen en udvidelse til — denne gang til 30 mill. kr., som blev udbudt til kurs 105. Værft og maskinfabrik har fantastisk travlt og beskæftiger over 8000 arbejdere. Foruden skibsarbejde har firmaet til danske virksomheder — særlig til provinselektricitetsværker — leveret ca. 700 stationære dieselmotorer med en samlet hestekraft

på over 100.000. I slutningen af 1929 udvides kapitalen til 35 mill. kr. til kurs 105. Efter krigens store udbytter har B. & W. i de senere år kun givet 8%, idet der er lagt vægt på afskrivning af de store omkostninger, som de stadige udvidelser har ført med sig. Imidlertid bliver tiderne for skibsfarten dårligere og dårligere. Skibene lægges op i store mængder, og mange redere må cancellere deres nybygningsordrer. For året 1931 giver B. & W. ingen udbytte. Kursen på aktierne er på Børsen røget helt ned i 36 (ult. 1931) og ved udgangen af 1932 i 10. For året 1932 konstateres der et driftstab på kr. 5.433.755. Det er klart, at B. & W. er i store vanskeligheder, og i december 1932 henvender bestyrelsen sig til regeringen og får tilstået et moratorium. Samtidig bliver alle kontrakter med værftets funktionærer opsagt. Der er tale om nødvendigheden af helt at lukke værftet, men tanken om, at dette værft — nationens stolthed — skulle kunne gå fallit, er absurd. Statsmagten træder til. Rigsdagen vedtager i februar 1933 en lov til sikring af arbejdets fortsættelse på B. & W., og staten stiller en ny præference-aktiekapital på 12 mill. kr. samt en driftskapital på 6 millioner til rådighed. Den oprindelige 35 mill. kr. aktiekapital, som faktisk intet er værd, overføres til en afviklingskasse, som skal bestyres af en komité på fire kendte mænd med højesteretsdommer *Bülow* som formand og direktør *Kørbing* som næstformand. Aktionærerne får tildelt kr. 350.000 i stam-aktier à 1 kr. stykket — altså 1 kr. for hver 100 kr. aktie, de ejer. Kapitalen er således kr. 12.350.000, og meningen er, at efterhånden, som selskabet kommer i gang og tjener penge, vil præference-aktierne blive udbetalt af overskuddet, og stam-aktierne vil blive tilsvarende opskrevet. Formand for den nye bestyrelse bliver direktør i a/s *»Nordiske Kabel- og Trådfabriker«* Henry P. Lading, og som direktør — med ene-prokura — ansættes civilingeniør *C. A. Møller*, der fra sin mangeårige virksomhed i F. L. Smidth & Co. — det sidste år som direktør — er kendt som en ualmindelig dygtig tekniker og udmærket administrator. Som maskindirektør fortsætter civilingeniør *Hans Blache* ved værftet, ligesom også direktør *Bondegaard* fortsætter sin virksomhed. Den 8. februar noteres B. & W.s aktier i 1¼, men stiger senere til ca. 6.

Denne kraftige »saltvandsindsprøjtning«, som saneringen måske kan betegnes som, reddede dette store foretagende for landet. Underskuddet konstateredes ved rekonstruktionen at være den formidable sum af 40.1 mill. kr. Der blev skumlet meget over grunden til sammenbruddet, som af kyndige mænd var blevet — om end famlende — forudsagt. Dagbladet *»Børsen«* havde f. eks. flere gange ytret betænkelighed ved de kolossale udvidelser, som faktisk kun kunne retfærdiggøres, hvis højkonjunkturen ville holde sig i en meget lang årrække. Der var bl. a. de store omkostninger ved Søndre Værft — den mægtige maskinhal, som var opført helt »amerikansk«, og som viste sig at koste 3 gange mere, end den var budgetteret til — og sådan var det helt igennem. Det er dog også sandt, at de skumlere, der nu var mest ivrige til at rakke ned på ledelsen for dens uforstand, for nogle år siden havde været endnu mere begejstret for den samme ledelses fremsynethed. Som ved så mange andre foretagender var det også hos B. & W. ledelsens fejlslåede optimisme, som i første instans var skyld i miseren

— de gode tider blev ikke ved. I 1930 byggedes der på danske værfter i alt 137.000 brutto tons skibe, men nu var markedet mættet. Skibsfarten stagnerede — overalt i verden blev skibene oplagt. I danske havne var der i januar 1933 oplagt 79 skibe på i alt 181.540 brutto tons (274.625 tdw.) — og på samtlige danske værfter blev der i 1932 kun bygget 18.000 tons skibe. Det skulle jo gå galt — og det gjorde det.

Dog — B. & W. var slået ned, men ikke ud. Særlig fra ledelsens side blev der arbejdet med kraft og humør, og værftet havde i sine moderne faciliteter og i den »good will«, det havde overalt i verden, nogle gode aktiver, og de blev udnyttet. De første par år gik det lidt op og ned. Der skulle stadig foretages afskrivninger, og der blev også tabt en del penge på valutaen ved kontrakter, der var indgået tidligere; men i 1935 var underskuddet dog dalet til 39.6 millioner, og da tiderne syntes at bedre sig, var håbet lysegrønt. I 1938 overtog B. & W. a/s *»Frederikshavns Jernstøberi og Maskinfabrik«* og dermed denne fabriks fremstilling af Alpha motorer til fiskekuttere. Skibspriserne steg med fragtstigningerne. Som eksempel kan nævnes, at en ny engelsk endækket damper på 7.500 tons dødvægt, som i depressionsvinteren 1932 kunne fås for ca. 32.000 pund sterling, i februar 1937 kostede 78.000 pund. Under besættelsen arbejdede værftet i det stille, men straks efter kapitulationen kunne der rigtigt tages fat, og for året 1946 deklareredes der et stort overskud, foranlediget dels ved aflevering af større, udenlandske ordrer udført under besættelsen, dels ved store skibsreparationsarbejder. B. & W. er i de senere år gået ind også for andre opgaver end skibsbygning, hvilket jeg dog ikke her skal komme ind på.

I årsberetningen for 1952 kan dette år derefter kendetegnes som et mærkeår i selskabets historie. For det første er B. & W. atter blevet et frit aktieselskab, idet de sidste 6.3 mill. kr. af præference-aktiekapitalen af 1933 er blevet indløst, og stam-aktierne er atter opskrevet til 100% fra de oprindelige 1%. Desuden har værftet sat en fabrikation af en ny motortype i gang, som betyder et vældigt fremskridt på fremdrivningsmidlernes område. Værftet har 7000 arbejdere og funktionærer med en lønningskonto på 85.6 mill. kr. Ordrebeholdningen er ultimo 1952 på ca. 500 mill. kr. Der er planlagt større udvidelser og nyanskaffelser — bl. a. af en ny tørdok, der skal kunne doksætte nutidens største tankskibe. Udvidelserne er budgetteret at komme til at koste 40 mill. kr., og i den anledning vil aktiekapitalen blive forøget fra 35 til 52.5 mill. kr. En retrospektiv udstilling af de ca. 725 skibe, Burmeister & Wain har bygget til dato, ville blive et mægtigt bevis for overlegen dygtighed og erfaring i skibsbygning.

Den mand, som har den største ære for det gamle skibsbygningsfirmas glansfulde »come-back«, var dets administrerende direktør siden rekonstruktionen i 1933, civilingeniør *C. A. Møller*. I 1952, da målet var nået efter den stormfulde rejse, og skibet var nået inden for bølgebryderne i den sikre havn, forlod »kaptajnen« kommandobroen. Han kunne nu overlade den videre sejlads til sine erfarne og kyndige medarbejdere gennem årene, medens han selv som formand for bestyrelsen endnu nogle år kunne overvåge selskabets kurs til sin død den 15. august 1958.

Som C. A. Møllers afløser udnævntes civilingeniør *Niels Munck*, der havde været ansat hos Burmeister & Wain siden 1928. Direktør Munck er så at sige »flasket op« med skibsbygning, idet han er søn af *Ove Munck*, som i 18 år var den fortræffelige leder af *»Københavns Flydedok«*. Direktør Munck har eneprokura.

Samtidig med C. A. Møller tog også direktør *Georg Dithmer* sin afsked fra værftet, hvor han havde været ansat siden 1911 og havde været direktør siden 1936.

Til meddirektør fik Niels Munck civilingeniør *Jens Magnus Barfoed*, der havde været underdirektør siden 1950. Barfoed er leder af skibsbygningen. For maskin- og skibsbyggeriet blev civilingeniør *Knud Kalm* direktør. Direktør Kalm havde været hos B. & W. siden 1935 — dog afbrudt af nogle år, hvor han som underdirektør i 1948 var ansat i *»Det danske Luftfartsselskab«* og i 1951 som direktør i *»Scandinavian Airlines System«*. Fra 1. september 1960 er den 49-årige Knud Kalm tiltrådt stillingen som administrerende direktør for *»Odense Stålskibsværft A/S«* med den dertil knyttede *»Lindø Afdeling«*. Direktør Kalms funktioner hos B. & W. vil indtil videre blive bestridt af direktør Niels Munck.

Civilingeniør *Harald Carstensen*, som har været ansat hos B. & W. siden 1927, blev i 1948 udnævnt til direktør.

I december 1951 erfarer man gennem en notits i dagbladet »Børsen«, at B. & W. ingeniører har konstrueret en helt ny type turboladet 2-takts dieselmotor, som værftet venter sig meget af, og som vil blive installeret i to nybygninger til henholdsvis Ø. K. og A. P. Møller. Da der i december 1952 i pressen fremkommer meddelelse om, at en nybygning, som i foråret 1953 af B. & W. skal afleveres til Ø. K., vil være det første skib i verden, der vil være forsynet med den nye type motorer, protesterer A. P. Møller i et brev offentliggjort i »Børsen« den 24. december 1952 mod denne påstand og oplyser, at m/s *»Dorthe Mærsk«*, som den 10. oktober dette år er blevet afleveret til A. P. Møller koncernen fra *Odense Stålskibsværft*, har den nye motor installeret og således har æren af pionernavnet. A. P. Møller oplyser endvidere, at den nye motortype har arbejdet fuldt ud tilfredsstillende i alle retninger.

Den 24. marts 1953 var en stor dag for det gamle skibsværft og dets mænd. M/s *»Songkhla«* — en 10.340 tons dødvægt nybygning til Ø. K. — var på prøvetur, og værftsledelsen havde til at deltage i denne inviteret ca. 100 skibs- og maskinbygningseksperter fra hele verden. Der var repræsentanter fra Norge, Sverige, Belgien, England, Frankrig, Holland og Japan. Som ovenfor oplyst var *»Songkhla«* ikke den virkelige pioner, men dette skib var af B. & W. i samråd med Ø. K. blevet bygget specielt for installering af værftets nye motorer, som efter kyndiges mening betød en lige så stor revolution i skibsfarten, som da *»Selandia«* i 1912 gik ud på sin prøvetur. Prøven forløb i alle måder tilfredsstillende, og ordrer for maskinanlæg af den nye type strømmede ind til Burmeister & Wain samt til værftets licenshavere i udlandet.

B. & W.s årsberetning for året 1954 er et strålende dokument. Danmarks

største industrivirksomhed ligger stadig inde med skibsbygningsordrer til et beløb af 500 mill. kr., hvilket tilsikrer værftets over 7000 funktionærer og arbejdere fuld beskæftigelse de kommende 2-3 år. De samlede lønninger i 1954 var 96½ mill. kr. Fra udlandet indtjentes 116 mill. kr., mens indtjeningen fra danske redere var 166 mill. kr. B. & W.s status balancerer med 318 mill. kr., nettooverskuddet var 11½ mill. kr., og der betaltes 12% i udbytte til aktionærerne.

Året 1959 kan betegnes som Burmeister & Wains hidtil største år, idet omsætningen steg fra 392 mill. kr. det foregående år til 410 mill. i 1959. Eksporten steg fra 229 til 274 mill. kr. Der afleveredes 8 skibe på ialt 85.000 tdw. og leveredes dieselmotorer på 400.000 hestekræfter. I denne forbindelse er det interessant at erfare, at ifølge det engelske tidsskrift »*The Motor Ship*« er i de 583 motorskibe på over 2000 tdw., som i 1959 er bygget i hele verden, 27,37 % af de samlede hestekraftsydelser frembragt ved B. & W. motorer. (981.000 ehk.) Intet andet dieselmotormærke har nogensinde opnået et så stort salg.

Burmeister & Wain har i 1959 konstrueret en ny epokegørende motor, der pr. cylinder er kraftigere end nogen anden eksisterende dieselmotortype. Det drejer sig om en 2-takts turboladet dieselmotor, som pr. cylinder udvikler over 1700 effektive hestekræfter. En 12 cylindret motor af denne type vil kunne give et 60.000 tons tankskib en fart af 16.5 knob og vil samtidig betyde en stor besparelse af olieforbruget. Med denne dieselmotortype er der ingen grænse for dieselmotorskibenes størrelse. Disse motorer betyder i øvrigt en betydelig brændselsbesparelse i forhold til turbiner, som hidtil har været anvendt i de meget store skibe. Det første skib, i hvilket den nye motortype er blevet installeret, er Østasiatisk Kompagnis m/t »*Java*«, som er bygget på *Nakskov Skibsværft* og afleveret fra værftet den 16. januar 1960. Skibet er på 18.340 tdw. og gør fuldlastet en fart af 16 knob. Hovedmotoren er en sekscylindret, turboladet, totakts enkeltvirkende dieselmotor af B. & W.s nye type, der udvikler 10.300 effektive hestekræfter.

Hos B. & W. samt deres udenlandske licenshavere forelå der medio januar 1960 ordrer på ialt ti motorer af den nye type med fra 6 til 12 cylindre. Søfartsteknikere kalder den ny type for »ikke mindre end en verdenssensation«.

Tendensen i verdensskibsbygningen til at fremstille større og større skibe, hvilket har resulteret i bygning af de såkaldte »supertankskibe« på op til 70.000 tdw. — ja, i et par enkelte tilfælde op til 100.000 tons — gav B. & W.s fremsynede ledelse noget at tænke på, og ultimo 1957 blev offentligheden gjort bekendt med de nye udvidelsesplaner, der kom som en fortsættelse af den række moderniseringer, der havde fundet sted siden krigens afslutning. Hidtil har B. & W. med sine nuværende beddinger ikke kunnet bygge større skibe end op til ca. 35.000 tons dødvægt, hvilket ikke anses for at være tilstrækkeligt for et moderne værft. Efter de nye planer er et helt nyt anlæg ved opfyldning af et areal på ca. 300.000 kvadratmeter i Øresund øst for Refshaleøen blevet skabt uden for det eksisterende værft. På dette areal er der uddybet og støbt en byggedok, som er 240 meter lang og 38 meter bred, medens dybden fra bunden til dokkens øverste kant er 9 meter. I denne dok kan der bygges skibe på op til

70.000 tons dødvægt. Medens de eksisterende beddinger vender ud mod havnen, vil der blive adgang til byggedokken fra Øresund, og renden, som fra dokken fører ud i sundet, er uddybet til 7 meter, så at selv store skibe kan søge ind for reparation. B. & W.s ledelse er, som det ses, ved det nye anlæg gået væk fra at bygge på beddinger, som vel nok er det billigste i anskaffelse, men som særlig ved bygning af meget store skibe ikke er så hensigtsmæssige. Det nye værft blev taget i brug den 1. september 1960 og har flere skibe i ordre til det. For et belgisk olieselskab skal der bygges et 45.000 tdw. tankskib og for et norsk rederi to tankskibe på hver 41.000 tdw.

Burmeister & Wain havde for året 1960 et nettooverskud på 11,3 mill. kr. og udbetalte 12 % udbytte til aktionærerne. I 1959 var der gennemsnitlig beskæftiget 8400 arbejdere og funktionærer, til hvilke er betalt ca. 144 mill. kr. i løn.

Regnskabet for året 1960 viste, at nettooverskuddet var dalet til 11,3 mill. kr., af hvilket betaltes et udbytte på 12 %. Stigende ordrebeholdning sikrer værftet beskæftigelse i de nærmeste åringer.

KAPITEL 4

Danske skibsværfters historie.

Det andet store danske værft, *»Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri«*, fyldte 75 år den 29. februar 1957. Værftet blev grundlagt af skibsbygger og skibsreder *M. C. Holm*, d/s *»Norden«*s stifter. Holm satte som daglig leder af værftet den fremragende skibsbygger *Vilh. Dyhr*, der ledede værftet til 1887. Det kostede skibsreder Holm megen møje at få stablet den 1½ mill. kr. store aktiekapital på benene, da han besluttede at udvide det lille træskibsværft, som han i slutningen af halvfjerdserne var begyndt med i Helsingør, og bringe sine vidtflyvende planer til virkelighed. Vanskelighederne var så meget større, som den store Tietgen var imod disse planer om en konkurrent til B. & W. Det første år efter aktieselskabets stiftelse byggede værftet 6 skibe, men så kom der nedgangstider, der en tid truede med at slå hele foretagendet ned; men Mads Holm var en mand, der ikke lod sig kue. I 1887 tog han selv ledelsen, og ved hans personlige indsats kom værftet over de dårlige tider og de uundgåelige børnesygdomme. Han overlod derefter ledelsen til *C. V. Bindesbøll*, der virkede til 1913. Ved Holms død i 1892 var værftet en blomstrende virksomhed med et grundfæstet ry, som berettigede den betydelige udvidelse, der fandt sted i årene 1896—97, og som foretoges med en yderligere forøgelse af reparationsvirksomheden for øje. De følgende år stod i udviklingens og moderniseringens tegn, og da værftet i 1907 fejrede 25 års jubilæum, regnedes det for et af Nordens bedste skibsværfter. Fra 1913 til 1920 var den meget dygtige *I. C. Lundgaard* direktør og fra 1920 til 1925 direktør *Chr. Andersen*. I 1925 tog derefter den mand ledelsen, som den dag i dag har den, hvis fremragende dygtighed har konsolideret virksomheden, og som ved store udvidelser har skabt den position, værftet har i dag. Dertil har

naturligvis også bidraget den nære tilknytning, værftet har til vort store rederi Det forenede Dampskibsselskab, hvis indflydelse i »*Helsingør Skibsværft*« begyndte i 1913, da Burmeister & Wain — formodentlig af konkurrencehensyn — sikrede sig aktiemajoriteten i Helsingørværftet. Dettes bestyrelse blev alarmeret, og ved de derefter følgende forhandlinger mellem de to værfters ledelser og andre skibsfartsinteresserede blev resultatet, at D. F. D. S. trådte til og afkøbte B. & W. halvdelen af den erhvervede aktiemajoritet. Den 1. december 1913 blev direktør *N. Høst* fra D. F. F. S. valgt til formand for bestyrelsen i Helsingørværftet, som efterhånden helt er kommet under vort store rederis herredømme.

Den mand, der i 1925 overtog ledelsen af værftet, var direktør *H. P. Christensen*, som i seks år havde været direktør for *Nakskov Skibsværft*. Direktør Christensen er — som så mange andre af vore ledere inden for rederi- og skibsbygningsvirksomhed — udgået fra marinens ingeniørelevskole. Efter studieophold et par år ved den tekniske højskole i Charlottenburg, Tyskland, samt to års praktisk erfaring ved tyske og britiske skibsværfter kom han tilbage til den danske marine som værftsingeniør ved orlogsværftet, hvor han i årene 1917—19 var underdirektør. Direktør H. P. Christensens dygtighed og store erfaring som medlem af mange bestyrelser og kommissioner er kommet dansk industri og skibsfart til nytte også uden for den virksomhed, han leder.

Værftets aktiekapital blev i 1896 udvidet til 2.1 mill. kr. og igen ved de store udvidelser i 1918 til 4.2 mill. I 1946 fordobledes kapitalen til 8.4 mill kr.

Værftet har særlig specialiseret sig i bygning af færger, af hvilke det har bygget adskillige til Statsbanerne og bl. a. en stor 4-sporet 18 knobs færge »*St. Germain*« til Frankrig. D. F. D. S. har fået nogle af sine smukkeste og hurtigste passagermotorskibe bygget i Helsingør både til indenrigsfarten, til Norgesruten og til Esbjerg—Harwich ruten. Af skibe bygget til udlandet kan fremhæves den norske m/s »*Venus*«, som særlig efter ombygning — efter at have været i tysk besiddelse under krigen — fremtræder som et meget smukt og hurtigt skib. I 1955 afleverede værftet til De danske Statsbaner Danmarks første diesel-elektriske færge, som fik navnet »*Helsingør*«, der er indsat i Helsingør—Helsingborg overfarten. Færgen har plads til 60 biler og 1000 passagerer. Den 5061 brutto tons store m/s »*Prinsesse Margrethe*« blev i 1957 afleveret til D. F. D. S. og indsat i selskabets fart på Norge. I april 1959 afleveredes til svenske statsbaner den 6476 brt. motorfærge »*Trelleborg*«, som er den første firesporede færge i Skandinavien. Færgen er indsat på ruten Trelleborg—Sassnitz, og dens to turboladede dieselmotorer udvikler 10.000 ihk. Dens kapacitet er: 40 jernbanevogne, 30 personbiler, flere lastbiler eller busser og 1000 passagerer.

I februar 1960 straktes kølen til en nybygning på 10.000 tdw. til Polen, og i marts afleveredes til D. F. D. S. det 9100 tdw. m/s »*Arizona*«.

»*Frederikshavn Skibsværft og Flydedok*« blev anlagt allerede den 1. januar 1870 af skibsbygger *H. V. Buhl*, som i en årrække udelukkende byggede træskibe. Det var fiskekuttere, som blev værftets speciale, og der blev bygget mange af disse — ikke alene til Danmark, men også til udlandet — ja, til så fjerne steder som Brasilien. I 1906 gik den voksende virksomhed over til et

aktieselskab, og værftet udvidedes samtidig, så det blev i stand til at bygge jern- og stålskibe, ligesom en flydedok med 1700 tons bæreevne anskaffedes.

I maj 1913 fratrådte direktør H. V. Buhl ledelsen af værftet, som nu overtoges af *»Howaldswerke«* i Stettin, der længe havde ejet en stor del af aktiekapitalen, og ingeniør *Holterman* fra København ansattes som direktør. Denne ordning varede imidlertid ikke længe. D. F. D. S., som havde nogle skibe under bygning eller i ordre på værftet, var interesseret i det og ønskede kontrollen bragt tilbage på danske hænder. På selskabets initiativ og under medvirken af vekselerfirmaet *D. B. Adler* samt prominente mænd i Frederikshavn stiftedes et aktieselskab i juni 1913 med en kapital på kr. 120.000, og dette selskab købte med øjeblikkelig overtagelse hele værftet med flydedok, maskiner og alt øvrige tilbehør for en kontant sum af kr. 200.500 foruden varelageret, som overtoges til taksationspriser. Som direktør ansattes ingeniør *Mygind,* der tidligere havde været ansat på Helsingør skibsværft. I 1915 udvidedes kapitalen til kr. 220.000 til pari kurs, og atter i 1919 til 1.1 mill. kr. til kurs 125. Efterkrigsårene blev også hårde mod Frederikshavn-værftet, og i 1936 måtte der en rekonstruktion til. I 1927 var den dygtige skibsbygningsingeniør *Fr. Thomsen* blevet ansat som direktør. Denne havde i tre år ledet Aalborg Skibsværft og før den tid i en længere årrække været ansat på Nakskov Skibsværft. Ved rekonstruktionen blev aktiekapitalen nedskrevet til kr. 11.000 uden udbetaling — og derefter forøget til ½ mill. kr. ved konvertering af gæld. I 1939 blev kapitalen på samme måde forøget til 1 mill. kr. Endelig blev der i 1941 gjort klart bord ved at forøge til 2 mill. kr. Af denne forøgelse på 1 mill. kr. opnåedes de kr. 750.000 ved gældskonvertering. Værftets økonomi er nu godt saneret, og hele virksomheden ejes faktisk af D. F. D. S.

Værftet er i årene efter den anden verdenskrig blevet moderniseret og har været godt beskæftiget både med reparationsarbejde og med bygning af mange udmærkede skibe — bl. a. af 2 motorskibe til A. P. Møller på hvert ca. 7000 tdw.

Også det så sørgeligt berømte Grønlandsskib *»Hans Hedtoft«,* som forliste på sin jomfrurejse, var bygget af Frederikshavn Værft og Flydedok, og blev ved sin aflevering i 1959 almindelig beundret for sit smukke udseende og sin praktiske indretning.

Ved sit fyldte 70. år i april 1956 trak direktør Fr. Thomsen sig tilbage fra værftets daglige ledelse og blev afløst af civilingeniør *Erik Sanning,* som havde været værftets underdirektør siden 1953.

»Nakskov Skibsværft« er et af vore yngste skibsværfter. Det blev dannet af Ø. K. i 1916 som et interessentskab. I 1919 omdannedes det dog til aktieselskab (ikke over 10 aktionærer) med en kapital på 8 mill. kr., som i 1925 blev nedskrevet til 4 mill. for atter i 1944 at blive udvidet til 6 mill. kr. Værftet startede med ikke mindre end tre direktører, nemlig grosserer *Alfred Christensen,* som var merkantil leder, skibsbygmester *Andersen,* der tidligere havde været ansat på Københavns Flydedok, og skibsbygger *Rasmussen,* som stod for træskibsværftet. Som overingeniør var ansat ingeniør *Fr. Thomsen,* der var en af de »progressive«

fra Orlogsværftets Ingeniørelevskole (marinens maskinskole). I 1919 døde direktør Andersen af »spansk syge«, og som enedirektør engageredes derefter *H. P. Christensen,* der i 1925 tog sin afsked for at overtage ledelsen af Helsingør Skibsværft. Overingeniør *Fr. Thomsen* havde i 1924 forladt Nakskov for at blive direktør på *»Aalborg Skibsværft«*, og det blev mangeårig fører i Ø. K., skibsinspektør samme sted og tidligere direktør for *»Det vestindiske Kompagni«*, kaptajn *H. P. Berg,* som løste direktør Christensen af i 1925. Kaptajn Berg sad, som tidligere nævnt, i Nakskov Skibsværfts direktørstol til året 1939. Når jeg siger, kaptajn Berg »sad« i direktørstolen, så skal dette blot tages figurlig, thi det var ikke ved at »sidde«, at kaptajn Berg med sine dygtige medarbejderes hjælp bragte værftet op til den smukke position, det i dag indtager blandt Danmarks udmærkede skibsværfter. Det var heller ikke for at »hvile«, at kaptajn Berg forlod den daglige ledelse af værftet. Den gamle kæmpe fortsatte stadig travlt beskæftiget som formand for bestyrelsen, indtil han trak sig tilbage i foråret 1955.

Kaptajn Berg blev som værftets direktør afløst af værftets underdirektør, *Otto Christiansen* — igen en af de »progressive« fra Marinens Ingeniørelevskole — som havde været ansat på værftet siden 1919. Ø. K. er naturligvis Nakskov Skibsværks vigtigste kunde, men det har et fint renommé ude i verden og har bygget mange smukke skibe til både danske og udenlandske redere. Således kan nævnes det i juli 1939 til den polske Gdynia—Amerika Linie afleverede m/s *»Chrobry«*, der med sine 15.400 tdw. var det største i Skandinavien byggede passagerskib.

Efter den anden verdenskrig har Nakskov Skibsværft foretaget meget store udvidelser og iværksat rationelle moderniseringer, så værftet faktisk i dag fremtræder som et helt nyt foretagende. Byggebeddingerne er blevet helt ombygget efter et nyt system,, hvorved agterenden af nybygningen er helt i vandet, så afløbningen foregår lettere og helt smertefrit. Maskinhaller og værksteder, lagre og også kantinen er ombygget. I 1957 blev værftets tørdok til skibe på op til 22.000 tdw. taget i brug.

Den 30. november 1959 tog direktør Otto Christiansen sin afsked efter den 19. juli samme år at have fejret 40 års jubilæum for sin ansættelse på værftet. Den 1. december trådte den nye direktør ind i den ansvarsfulde stilling. Det blev den tidligere underdirektør ved værftet, civilingeniør *Otto Petersen,* der er født i Flensborg, men dansk statsborger. Han har været ansat ved Nakskov Skibsværft siden den 12. april 1932.

»Svendborg Skibsværft« blev i september 1916 oprettet ved overtagelsen af *»Ring Andersens Stålskibsværft«*, der havde begyndt sin virksomhed allerede i 1907. Det nye aktieselskab havde en kapital på 1.5 mill. kr., hvoraf stifterne af selskabet overtog de kr. 600.000, mens det udbudte beløb på kr. 900.000 blev overtegnet 20 gange. For værftet betalte aktieselskabet dets tidligere ejere en kontant sum på kr. 225.000. Efter krigen kom dette værft — i lighed med andre krigsværfter, der ikke havde noget stort rederi at støtte sig til — ud for vanskeligheder. I 1923 skete der en større rekonstruktion, idet aktiekapitalen nedskre-

ves til kr. 75.000 — uden udbetaling til aktionærerne, hvorefter der tegnedes kr. 925.000 ny kapital, således at aktiekapitalen nu var 1 mill kr. Samtidig nedskreves værdien af værftet med dokker etc. til 1.4 mill. kr.

I 1925 var det atter galt, og værftet måtte lukke. Et nyt selskab, som fik navnet »*A/S Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri*«, der fik en aktiekapital på kr. 275.000, blev dannet under medvirken af A. P. Møller, d/s »*Ærø*«, »*Sydfynske Dampskibsselskab*« — og også Svendborg kommune, som garanterede for flydedokken og den store montagekran. Det nye selskab købte af det likviderede firma hele værftet med tilbehør for kr. 200.000 og fortsatte — trods store vanskeligheder — arbejdet med at bygge og reparere mindre stålskibe under ledelse af det gamle selskabs direktør *J. Fisker Andersen* (»Makker«). I 1930 forøgedes aktiekapitalen til kr. 325.000, og omfattende udvidelser foretoges. Værftet har i de senere år haft god fremgang og har bygget en del mindre skibe. Bl. a. har værftet konstrueret en del mindre skibe til transport af flydende gas (Kosangas). Også større skibe er dog udgået fra det driftige værft, og i 1958 afleveredes til d/s »*Progress*« det indtil da på værftet størst byggede skib, m/s »*Aase Nielsen*« på 4500 tdw. Værftet har også fået god beskæftigelse med reparationsarbejder. De oprindelige to flydedokker på henholdsvis 1700 og 800 tons bæreevne er nu afløst af to på henholdsvis 3000 og 1500 tons. Ydermere bygger værftet selv på en dok, som ventes færdig i løbet af 1960. Den nye dok, som vil komme til at koste ca. 6 mill. kr., vil få en kapacitet på 7—8000 tons.

Den 20. september 1953 blev civilingeniør *K. Precht* ansat på værftet som meddirektør. I maj 1955 ville den populære direktør Fisker Andersen ikke nære, hvorefter civilingeniør K. Precht blev direktør.

For året 1960 havde værftet af et bruttooverskud på kr. 2.285.118 kr. 189.938 til disposition, af hvilket udbetaltes 10 % i udbytte.

Det nuværende »*Aalborg Værft A/S*« havde sin oprindelse i nogle slæbesteder og ophalerbeddinger, som af Aalborg havneudvalg var anlagt ved udvidelsen af havnen efter århundredskiftet. Firmaet *P. Ph. Stuhr*, der var begyndt som cykel- og motorforretning, som senere også gav sig af med fremstilling af elektriske artikler og anlæg, havde efterhånden arbejdet sig op til at være en betydelig virksomhed, der omkring 1910 begyndte at påtage sig reparationer af jernskibe, som anløb Aalborg og Nørresundby. Sammen med det allerede i gang værende a/s »*H. V. Buhls Værft*« i Frederikshavn stiftedes i juli 1912 et interessentskab til dannelse af et større skibsværft. Værftet kom hurtigt i gang og byggede flere mindre skibe. Dets første nybygning var et 200 tons 5-mastet stålmotorskib til den da kendte mægler Knakkergaard i Nykøbing på Mors. Den 1. januar 1916 overgik den blomstrende virksomhed til »*P. Ph. Stuhrs Maskin- og Skibsbyggeri Aktieselskab*«. Aktiekapitalen på kr. 800.000 var fuldt indbetalt, så en offentlig emission fandt ikke sted. Til formand for bestyrelsen valgtes skibsreder *A. Krohn*, medens fabrikant P. Ph. Stuhr og ingeniør *R. Moyell* ansattes som direktører. I løbet af årene 1916—17 anlægger Aalborg havn en tørdok på 116 meters længde, som er i stand til at tage skibe med 5.5 meters dybgående. Anlægget bliver udført af firmaet *N. C. Monberg*, København, og koster

1 mill kr. Dokken bliver overladt til Stuhrs imod, at selskabet forrenter og amortiserer anlægskapitalen. Noget senere anlægges endnu en tørdok på 76 meters længde og 2.5 meters dybde. Stuhrs nyder godt af krigsårene og har for året 1916 et overskud på kr. 699.063, hvoraf der betales et udbytte på 23%. I 1918 udvides aktiekapitalen til 2 mill. kr. til kurs 150 og i 1919 til 4 mill. til kurs 105.

Også i de nærmest følgende år er skibsværftet i stand til at betale et pænt udbytte, men i 1921 er det rent galt. Mange af værftets kunder er ikke i stand til at holde deres kontrakter, og værftet lider store tab og ender med et regnskabsmæssigt underskud på kr. 996.709, som dækkes af reserverne. I virkeligheden er underskuddet meget større, og i sommeren 1922 må der en rekonstruktion til. Aktiekapitalen bliver nedskrevet fra 4 mill. kr. til kr. 200.000 ved nedskrivning af aktiernes pålydende. Værftets kreditorer fik 12½% af deres tilgodehavende ved, at der udstedtes for kr. 1.333.000 partialobligationer med pant i værftet. Aktiekapitalen forhøjes derefter ved at udstede for 1.8 mill kr. nye aktier, som fordeles mellem kreditorerne, der derved får 18% af deres tilgodehavende. Ialt bliver der afskrevet for kr. 11.793.132. Værftets navn forandres til *»Aalborg Skibsværft A/S«*, og ingeniør Moyell bliver enedirektør. Værftets økonomiske forhold skulle nu være sanerede, men der er ikke tilflydt firmaet ny kapital, og da der åbenbart ikke er skåret dybt nok, går det stadig galt. Ved generalforsamlingen den 16. december 1923 konstateredes underskuddet at være kr. 6.992.000. Aalborg kommune har mange penge i foretagendet og får sat to mand ind i værftets bestyrelse. 1. januar 1924 må værftet lukke, og dets gamle regnskaber bliver af statsadvokaten forlangt sendt til kritisk revision. Der bliver fundet en ordning, men værftet kører stadig på pumperne, og i 1927 finder den endelige likvidation sted. Hele aktiekapitalen er tabt, men kreditorerne bliver dækket, idet Landmandsbanken tager tabet. Et nyt aktieselskab bliver stiftet den 26. juni 1927 under navn af *»Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri«*, som overtager det gamle værft. Aktiekapitalen er kr. 500.000, hvoraf Aalborg Havn har tegnet sig for kr. 150.000. Den tidligere direktør for Frederikshavn Skibsværft, ingeniør *Mygind*, bliver leder af værftet. Aalborg Havn, som ejer arealet, hvorpå værftet er bygget tilligemed alle bolværker, beddinger, tørdok m. m., køber af det likviderede værft alle de opførte bygninger og andre effekter for ½ mill. kr. og varelageret for kr. 150.000. Varerne sælges derefter til det nye værft for kr. 150.000, som betales med aktier. Det nye værft forpagter derefter hele menagen for en sum, der i det første år andrager kr. 45.000 og derefter vil blive kr. 900 mindre år for år. I året 1960 vil selskabet derefter eje alt udstyr, maskiner etc., medens havnen stadig vil være ejer af arealer, bygninger, dokker m. m. Den 1. april 1937 har rederiet *J. Lauritzen* overtaget den af Aalborg kommune og havn hidtil ejede aktiepost, som er vokset til kr. 348.000. Aktiekapitalen var i 1936 blevet skrevet ned til kr. 200.000 og derefter igen sat op til kr. 500.000 ved at give kreditorerne aktier for de penge, værftet skyldte dem. Nu havde rederiet J. Lauritzen endelig nået sit mål — nemlig at få et skibsværft, det kontrollerede. Dette var mislykkedes for den gamle konsul

D. Lauritzen i krigsårene, da hans firma mistede adskillige millioner på *Køge Værft*, men hans initiativrige sønner ville — ligesom de andre store rederier — have deres eget værft. Nu havde de fået det, og de fandt tiden inde til at indrette foretagendet, som de ønskede det. Ledelsen blev forandret og værftet konsolideret. For den nye bestyrelse blev skibsreder *Knud Lauritzen* formand og broderen *Ivar Lauritzen* næstformand. Til direktør for værftet konstitueredes ingeniør *H. O. Møller*, men senere ansattes civilingeniør *Paul Hansen*, der havde gennemgået en alsidig uddannelse på danske og udenlandske skibsværfter, og som bl. a. havde været underdirektør hos Burmeister & Wain. Underdirektør blev ingeniør *H. Hermann*. Aktiekapitalen udvidedes til 1 mill. kr. Kapitalen udvidedes yderligere i 1940 til 1½ mill, 1941 til 2 mill., 1942 til 3 mill., 1946 til 4 mill. og i 1948 til 6 mill. kr. I 1953 bemyndiges bestyrelsen til ved lejlighed at sætte kapitalen op til 10 mill. kr. Ved generalforsamlingen den 20. marts 1953 fremgik det af regnskabet, at nettooverskuddet for det forløbne år var kr. 1.230.750, af hvilket der betaltes 6% i udbytte. Værftets navn var ved overtagelsen i 1937 blevet forandret til *»Aalborg Værft A/S«*.

Aalborg Værft har altid været meget initiativrigt. Det var det første danske værft, som indførte elektrisk svejsning i større målestok. Statsisbryderen s/s *»Storebjørn«*, bygget i 1931, var indtil for nylig Skandinaviens kraftigste isbryder. Et andet af værftets bemærkelsesværdige skibe er tankskibet *»Holger Struckmann«*, indrettet til at transportere løs cement i tanke, i hvilke cementen pustes ind, og hvorfra den atter suges ud. Dansk-amerikaneren *Holger Struckmann* var den første, som benyttede denne fremgangsmåde ved cementtransport.

Den 25. november 1949 indviedes en ny flydedok, der af de engelske okkupationstropper i Tyskland var overtaget som led i krigsskadeerstatningerne, og som nu var blevet solgt til Danmark. Af Svitzers *»Gorm«* blev dokken slæbt fra Kiel til Aalborg. Dokken har en kapacitet på 5400 tdw. Foruden denne dok var værftet i besiddelse af en anden flydedok på 2200 tons foruden den tidligere omtalte dok på 116 meters længde. Den 25. april 1955 blev en ny flydedok, bygget i Lübeck, taget i brug — denne dok kan forenes med den ældre dok og derved tage skibe på 15.000 tdw. En flydedok, som kan tage skibe på op til 25.000 tdw., er bygget i Lübeck og taget i brug i efteråret 1960.

I 1953 begyndte den store udvidelse og modernisering af værftet, som i dette år kom til at koste 2 mill. kr. Investeringen fortsattes de følgende år med stigende beløb, som i 1959 kom til at andrage 6.3 millioner, og som i 1960 er beregnet at ville kulminere med et rekordbeløb på 14 mill. kr.

Den 11. oktober 1954 fratrådte direktør H. Hermann ledelsen af værftet, som da stod i sin fuldeste blomstring. Underdirektør, civilingeniør S. Krag tiltrådte som direktør.

Året 1954 havde givet et nettoudbytte på kr. 2.574.388, og der betaltes en dividende på 10%. Værftet havde beskæftigelse for flere år fremefter, og i 1955 foretoges kapitaludvidelsen til 10 mill. kr.

Året 1959 havde været et fortrinligt arbejdsår, men udsigterne for det kommende år betegnedes som mindre lyse. Værftet havde ved årets slutning haft en



Mads C. Holm.



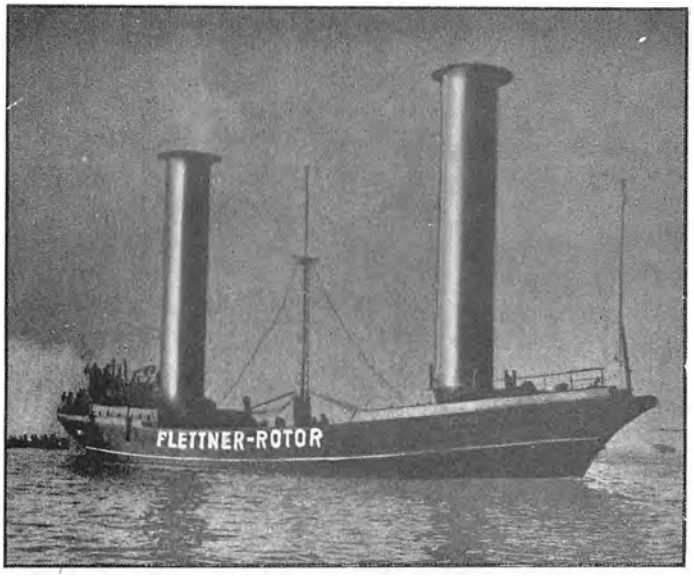
Dir. H. P. Christensen.



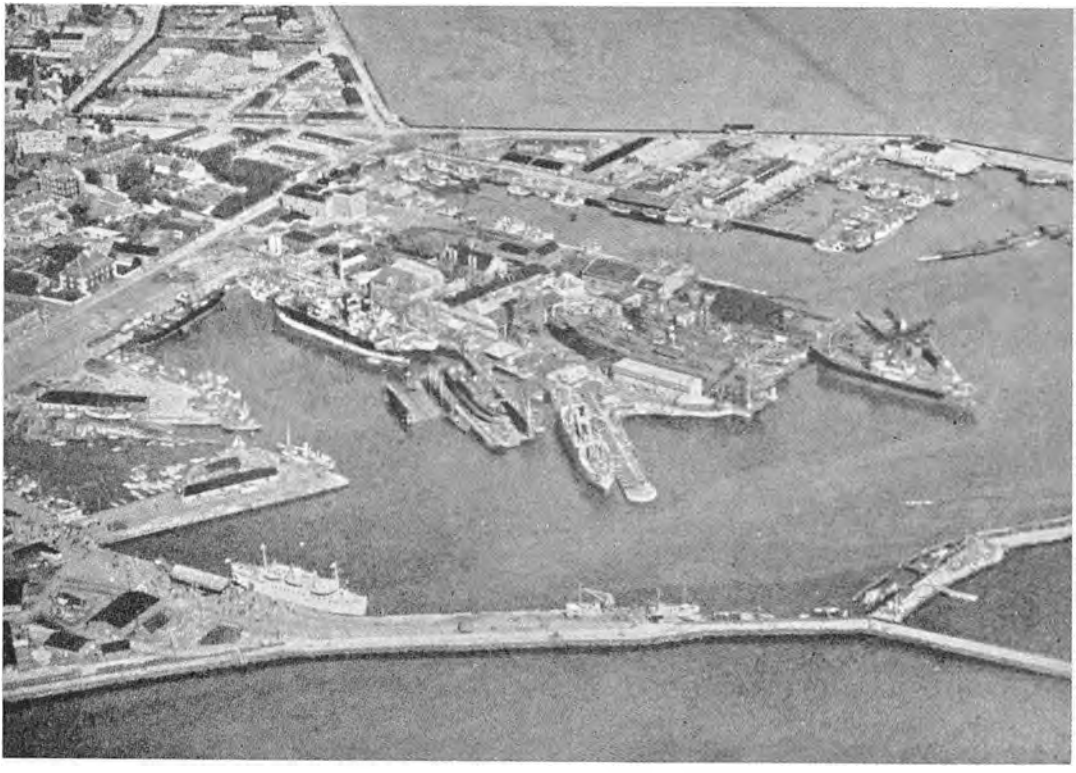
Helsingør Skibsværft.



Portugisisk s/s »Funchal«. Bygget i Helsingør 1961. Skibet er det største passagerskib, der er bygget i Danmark.



Rotorskibet »Buckau«



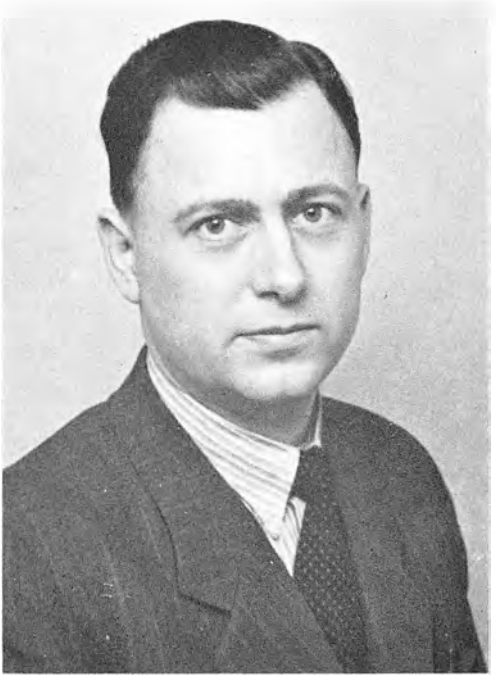
Frederikshavns Værft og Flydedok.



M/s »Hans Hedtoft« (Kgl. grønlandske handel) 2.875 brt. Bygget 1958 af Frederikshavns Værft og Flydedok. Forlist 29. januar 1959. 95 omkomne.



Direktør Fr. Thomsen.



Direktør Erik Sanning.



Dir. H. P. Berg.



Dir. Otto Christiansen.



Dir. Otto Petersen.



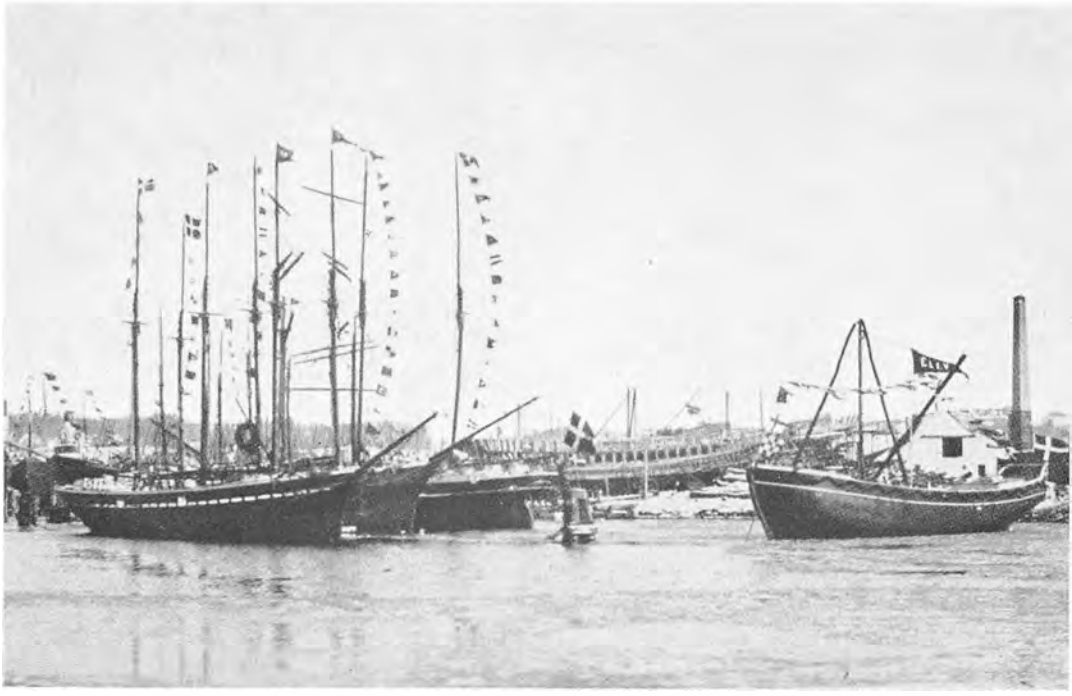
Nakskov Skibtsværft i 1919.



»Norske Løve« bygget i Nakskov 1631.



Nakskov Skibsværft i 1960.



Ring Andersen's Skibsværft i Svendborg i 1917. Skonnert »Elly« søsættes.

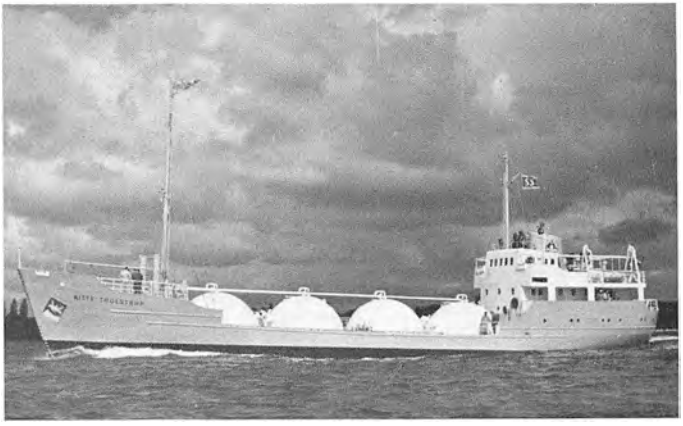


Svendborg Skibsværft i 1960.



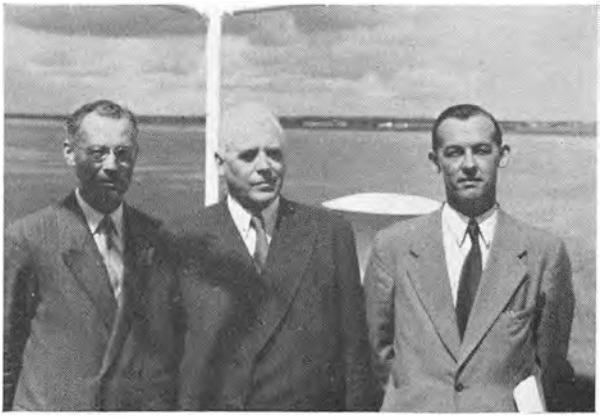


Øverst t. v.: Direktør J. Fisker Andersen. Øverst t. h.: Direktør K. Precht. Til højre: m/s »Kitte Tholstrup«, 357 brt. Bygget af Svendborg Skibsværft til transport af kosangas.





M/f »Hælsingborg« (D. S. B.) 1.047 brt. Bygget 1960 af Svendborg Skibsværft.



Overingeniør P. Hjarne, direktør H. Herman og direktør E. Krag, Aalborg Skibsværft.



Aalborg Skibsværft.

funktionær- og arbejderstab på 2050 personer, overskuddet havde været 3.9 mill. kr., af hvilke aktionærerne fik 10% udbytte, 2.1 million henlagdes til reserve- og dispositionsfond, kr. 300.000 til investeringsfond og kr. 425.000 til velfærds-, låne- og hjælpefond.

For året 1960 var brutto-avancen 24,1 mill. kr. Til disposition havdes 3,4 mill. kr. Efter henlæggelser til diverse fonds — bl. a. kr. 675.000 til sociale formål — udbetaltes 10% i udbytte.

»*Københavns Flydedok og Skibsværft*« stiftedes i april 1897 og havde som dets første direktører ingeniørerne *H. Arentz* og *O. Munck*. Værftet blev anlagt ved Krøyers Plads på Christianshavn — lige over for Nyhavn, og var oprindelig beregnet på reparationer af skibe og bygning af mindre skibsskrog, hvortil man andetsteds fra ville anskaffe maskinanlæg. Det viste sig imidlertid hurtigt, at det var nødvendigt at anskaffe flere større arbejdsmaskiner, og man gik snart i gang med at bygge såvel skibe på op til 2500 tons som disse skibes maskinanlæg. Aktiekapitalen var kr. 700.000, men allerede i 1909 efter 2 års virksomhed var hele værftet bogskrevet for kr. 1.840.585, hvoraf alene den anskaffede flydedok var ansat til kr. 355.000. Flere udvidelser fandt sted gennem årene, og en filial for mindre skibe og pramme oprettedes i Kalkbrænderihavnen. Også på Christianshavn fandt udvidelser sted, idet en del af Wilders Plads, som stødte op til det nye skibsværft, indlemmedes i dettes område. »*Gammel Dok*« på Christianshavn, som var bygget af træ af Christian den Sjette i årene 1735—39, blev fra 1897 til 1917 lejet af »*De forenede Oplagspladser*«, der i 1892 havde købt den af havnevæsenet. Denne dok blev i 1918 nedlagt, hvilket var på tide, da den var helt utidssvarende; men »*Flydedokken*«, som skibsværftet kaldtes i daglig tale, havde efterhånden fået anskaffet sig 4 flydedokker. I 1916 tages et endnu større stykke af Wilders Plads i brug, og funktionær- og arbejdsstyrken er nu oppe på omkring 1450 mand — man startede med blot 100 mand.

Den oprindelige aktiekapital på kr. 700.000 blev i januar 1907 forhøjet til 1 mill. kr., den 1. januar 1913 til 1¼ million til kurs 105, 1. januar 1914 til 1½ million til kurs 107, 1. juli 1915 til 2 millioner til kurs 110, 1. januar 1917 til 3 millioner til kurs 130, april 1918 til 6 millioner til kurs 135 og juli 1919 til 8 millioner til kurs 110. I oktober 1923 udvides yderligere til 9 mill. kr. i anledning af overtagelsen af »*Køge Værft*«.

Den stadige udvikling af værftets byggevirksomhed førte med sig, at selv med den i 1916 skete udvidelse var forholdene for små. Bl. a. var der også den store hindring, at man kun kunne bygge skibe på op til 270 fods længde, og danske rederier gik under og efter krigen ind for større skibe. I slutningen af 1916 erhvervede man derfor i Sydhavnen et landområde på 93.000 kvadratmeter fra aktieselskabet »*Frederiksholm Tegl- og Kalkværker*«. Jordbunden her består af ler og kalk, og teglværket havde siden dets stiftelse i 1871, for at få materialer til sin produktion af tegl og kalksten, gravet dybe gruber, som det nu foreslog havnevæsenet at udnytte til et 4 meter dybt havnebassin. Havnevæsenet gik ind for denne idé, men ledelsen af Flydedokken med dens direktør *Ove Munck* som primus motor så en chance for på en helt ny og original måde at udnytte de

grave, som fandtes på det af dokken erhvervede areal. På det værft, som Flydedokken her anlagde, og som blev benævnt »*Københavns søndre Værft*«, skulle skibene ikke bygges på skrånende beddinger. De allerede eksisterende grave blev udvidet, uddybet og ved stærke betonmure sikret, så de kom til at danne tørdokker, hvori skibene skulle bygges i vandret stilling. Bunden i dokkerne blev også sikret ved et lag beton oven over den naturlige kalk og lerbund. Under bunden førtes ledningerne til at fylde og tømme dokkerne. Svære jernbetonporte lukkede for dokkerne. Der blev udført i alt fire dokker på henholdsvis 345, 445, 485 og 510 fods længde. En af disse dokker var så bred, at to skibe kunne stå ved siden af hinanden i den. I øvrigt blev der på arealet bygget de nødvendige bygninger for et stort moderne værft, og hele værftet var fuldført i 1920, da det første skib — et jernbetonskib — allerede var færdigbygget.

1. januar 1918 trak direktør *H. Arentz*, på hvis initiativ Københavns Flydedok i sin tid var blevet stiftet, sig tilbage på grund af alder, og Ove Munck blev eneste tekniske direktør, men fik en merkantil direktør, *Børresen*, ved sin side. Der blev ymtet noget om, at Arentz havde stillet sig noget betænkelig over for sin meddirektørs store planer, og at dette havde været medvirkende til hans afgang. Hvis dette er rigtigt, fik Arentz i hvert fald ret i sine betænkeligheder. Det var et stort, smukt værft, som var blevet skabt, men det havde kostet mange penge — mange lånte penge — og konkurrencen inden for de danske skibsværfter var stor. Nogle af Flydedokkens bedste kunder truede med at forlade værftet og selv stifte værft, og *Køge Værft* var et af resultaterne af denne trussel.

Værftet blev stiftet i 1919 — vist nok på initiativ af konsul *D. Lauritzen*, d/s »*Vesterhavet*«*s* reder, og hans svigersøn *Å. Lønberg-Holm* blev ansat som direktør for foretagendet. Den oprindelige kapital var 4 mill. kr., hvoraf de 2 millioner var taget op af »Vesterhavet«. Senere på året udvidedes kapitalen til 6 millioner og i 1920 yderligere til 8 mill. kr. Værftet var slået ret stort op, og en del arbejderboliger med 150 lejligheder opført. Imidlertid sinkede materialemangel og andre genvordigheder opbygningen af værftet, og da prisfaldet på skibe indtrådte, blev det snart klart, at katastrofen nærmede sig for dette værft såvel som for de mange andre under krigen oprettede skibsværfter. Mange krigsrederier måtte annullere deres kontrakter — som regel med god grund ved værftets forsinkelse. Andre rederier mistede penge, fordi værftet ikke kunne opfylde sine forpligtelser over for dem. I 1923 måtte en sanering til. Aktiekapitalen blev nedskrevet fra 8 mill. kr. til 8000 kr. Hvor stor aktiekapitalen blev sat til, spillede i realiteten ingen rolle. Værftet ejedes udelukkende af de tre københavnske rederier *Dannebrog (C. K. Hansen), Vesterhavet (konsul D. Lauritzen)* og de *Marius Nielsenske selskaber Skagerak* og *Progress*, og disse var alle i gamle dage nogle af Flydedokkens bedste kunder. Efter lange forhandlinger mellem parterne gik Københavns Flydedok og Skibsværft ind på at overtage hele Køge Værft. Motivet var at sikre sig mod eventuel konkurrence fra Køge Skibsværfts side, hvis de implicerede rederier skulle beslutte sig til yderligere støtte af dette værft. Disse rederier lovede tillige, hvis handelen gik i orden, at ville støtte Flydedokken både ved nybygninger og reparationer. Overdragelsen skete i oktober

1923, og Flydedokken betalte til Køge Værfts aktionærer 1½ mill. kr. kontant samt 1 mill. kr. i de nye aktier, som Flydedokken emitterede på grund af købet. Det var med stor betænkelighed, at aktionærerne i Flydedokken gik med til dette køb, hvortil de nødvendige kontanter måtte lånes. De tre tidligere ejere af Køge Værft indtrådte i Flydedokkens bestyrelse. Disse rederier led et stort tab ved det praktisk taget fallerede Køge Værfts endeligt. Flydedokkens aktier noteredes ved handelen i 60. Flydedokken nedlagde og afmonterede Køge Skibsværft.

Det nyttede dog ikke noget. Flydedokken var kommet i for stor gæld, og tiderne var for nedadgående. I 1927 indledtes underhandlinger med Burmeister & Wain, og på en generalforsamling den 25. marts 1927 blev det besluttet at overdrage hele virksomheden til B. & W. Den endelige overdragelse var fuldført i september 1928. Vederlaget for overdragelsen var kr. 2.7 millioner i de nye aktier, som B. & W. måtte emittere på grund af overtagelsen — for hver kr. 1000 i Flydedok aktier fik ihændehaveren kr. 300 i B. & W. aktier. Desuden betalte B. & W. en kontant godtgørelse på kr. 675.000 i 6 årlige rater à kr. 112.500. For hver 1000 kr. Flydedok aktie, en mand var i besiddelse af, ville han i 6 år hvert år kunne hæve kr. 112,50. Flydedok aktier noteredes ved sidste notering før overdragelsen i 38½.

»*Odense Stålskibsværft*« blev, som tidligere omtalt, i 1917 oprettet af *A. P. Møller* som et helt privat selskab, men i 1944 overgik det til aktieselskabsform med en kapital på 5½ mill. kr. Værftet ejes af A. P. Møller-koncernen og må ikke have mere end 10 aktionærer. A. P. Møller er formand for bestyrelsen, og civilingeniør *Erik Ringsted* er direktør. Direktør Ringsted begyndte sin tekniske løbebane hos Burmeister & Wain i 1906. Udlært som skibstegner i 1910 var han efter et par års ansættelse i Københavns Flydedok draget til England og Skotland, hvor han fortsatte sin uddannelse og bl. a. tog en magistergrad ved universitetet i Glasgow. Han blev derefter ansat ved det kendte skibsværft *Doxford* i Sunderland og senere ved det endnu større og bedre kendte skibs- og maskinbyggeri Messrs. Barclay & Co. i Glasgow, hvor han endte som chefkonstruktør, inden han i 1919 kom tilbage til Danmark, hvor han i årene 1919—1927 var underdirektør og direktør ved Københavns Flydedok. I 1927, da Burmeister & Wain overtog dette værft, gik Ringsted med over i den nye ledelse som overingeniør, i hvilken stilling han forblev til 1933, da han blev betroet overledelsen af Odenseværftet — et hverv, han med stor dygtighed har bestridt gennem de mange år.

Da skibsværftet ingen flyde- eller tørdok har, må dets nybygninger, efter at de er sat i vandet, gå til bundbehandling andre steder, ligesom værftet heller ikke kan foretage større skrogreparationer. Værftet har 4 beddinger og har indtil for nogle år siden kun kunnet bygge skibe op til 26.000 tons dødvægt. Ultimo 1959 er værftet i færd med at færdiggøre et tankskib på 38.000 tdw. til rederiet A. P. Møller. Det er det største skib, som hidtil er bygget i Danmark og det første danskbyggede turbineskib.

Fra den sidste i 1944 anlagte bedding blev nybygningerne sat i vandet tvær-

skibs. Dette er en metode, som bruges mange steder i verden — f. eks. mange steder på Clyde ved Glasgow, hvor flodens mangel på bredde forbyder den langskibs afløbning. Måske var det første skib i verden, som blev sat i vandet på denne måde, den i 1859 færdigbyggede engelske s/s »*Great Eastern*«. Dette skib var sin tids sensation på grund af dets — dengang — kolossale størrelse. Det var 216 meter langt og var på 26.000 tons dødvægt — en også for vor tid anselig størrelse. Forudsætningen for en heldig tværskibs afløbning er, at skibets langskibslinie under søsætningen stadig holder sig parallelt med byggebeddingen. Dette skete imidlertid ikke med »*Great Eastern*« — det drejede sig, gled »trekantet« ned og stod fast. Det kostede mange penge og meget arbejde, før det i løbet af tre måneder lykkedes at få det store skrog i vandet. På Odense Stålskibsværft fandt den første tværskibs afløbning sted i 1948 og alt forløb normalt. Odense Stålskibsværft har særlig gjort store tankskibe til sit speciale og anvender nu elektrisk svejsning 100%.

For nogle år siden besluttede A. P. Møller — efter opfordring af direktør Ringsted, som fremlagde udførlige planer for sin kongstanke — sig til at bygge en værftsafdeling ved Odense Fjord. Det var med store betænkeligheder, at den gamle høvding påtog sig denne kæmpeopgave, men selve størrelsen af projektet talte til hans fantasi, og det var jo også således, at med de 38.000 tons havde Odenseværftet nået grænsen for sin kapacitet, og tiden kræver store skibe. Det nye værft er beliggende ved Lindø ved Odense Fjord, hvor der er blevet erhvervet et areal på 40 ha, og der er her anlagt og støbt to byggedokker og et udrustningsbassin hver med målene: længde 300 meter, bredde 45 meter og dybde under daglig vande 7.5 meter. Uddybning og derefter støbning af byggedokker er en langt kostbarere foranstaltning end bygning af beddinger, men i det lange løb er denne nye metode mere besparende og også på mange andre måder langt at foretrække. Man sparer de betydelige udgifter til stabelafløbninger, og skibene undgår de kraftige påvirkninger på skroget ved søsætninger. Det er også en stor fordel, at skibet er placeret vandret under bygningen. Skibet bliver bygget i den tørre dok, og når skroget er færdigbygget, lukkes vandet ind, de mægtige dokporte åbnes, hvorefter skroget slæbes til udrustningsbassinet. Det nye værft hører til de førende i verden, idet der i dokkerne kan bygges skibe på helt op til 100.000 tdw.

Hele anlægget betjenes af tårnhøje kraner, og i øvrigt er hele værftet udstyret med de mest moderne maskiner til skibsbygning, installeret i vældige, luftige haller. Elektrisk kraft får værftet fra Fynsværket ved Odense, og vandforsyningen sker gennem en 12 km lang plasticledning fra Odense vandforsyning.

Den festlige indvielse af værftet den 23. november 1959 blev overværet af repræsentanter fra stat, lokale myndigheder, skibsfarts- og skibsbygningserhverv, fagforeninger m. m. med statsminister *H. C. Hansen* og handelsminister *Kjeld Philip* i spidsen.

Lindøværftet er nu i fuld gang med bygningen af sit første skib — et turbineskib på 48.580 tdw. til »*California Transport Co*«. I alt har værftet fået ordrer på fem sådanne skibe — en samlet kontrahering på skønsmæssig 350 mill. kr.

Det nye anlægs officielle navn er: »*Odense Stålskibsværft A/S, Lindø Afdeling*«. Lindø er beliggende på østsiden af Odense Fjord ca. 18 kilometer længere ude end det oprindelige værft. Stedet er beliggende i Munkebo kommune og ligger egentlig nærmere Kerteminde end Odense. Til at skaffe boliger for det par tusinde arbejdere, værftet menes at komme til at beskæftige, er der oprettet to boligselskaber, som med stats- og kommunestøtte vil opføre en hel by, hvor der med tiden menes at ville blive indrettet 1600 lejligheder — de første huse til 300 lejligheder står færdige.

I oktober 1957 blev som vicedirektør på det gamle værft ansat nordmanden (fra Bergen), civilingeniør *L. Saxe* — en mand med stor praktisk uddannelse i skibsbygningsfaget.

Det er beregnet, at det nye værft, når det er fuldendt, vil betyde et kapitaludlæg på over 100 mill. kr. Omkostningerne ved moderniseringer og udvidelser af det gamle værft og nu anlægget af det nye har foranlediget stadig forøgelse af stålskibsværftets aktiekapital, som oprindelig var på 5½ mill. kr., og som i november 1957 blev forøget til 12½ million, i april 1958 til 21 millioner og endelig i maj samme år til 41 mill. kr., i 1960 til 49 mill. og endelig i maj 1961 til 67 mill. kr.

Civilingeniør *Knud Kalm*, der siden 1952 har været direktør i Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri a/s, er fra 1. september 1960 ansat som administrerende direktør for begge afdelinger af Odense Stålskibsværft.

I Marstal havde den gamle skibsreder *H. C. Christensen* i 1870 grundlagt et træskibsbyggeri, som firmaet i 1913 ombyggede til også at kunne bygge mindre stålskibe. Årene omkring århundredskiftet betød en rivende udvikling for Marstals søfart og skibsbygning. På snart sagt ethvert skibsværft i Danmark byggedes der skibe til Marstal, og i selve Marstal var der altid en 7-8 skibe på stablen — kølen blev straks lagt til et nyt, så snart et var gået i vandet. I året 1900 blev der således bestilt 28 nye skibe — ingen af dem til mindre byggepris end 50.000 kr. Det må erindres, at det var sejlskibe bygget af træ — som regel mindre skonnerter og lign. Efterhånden byggedes der dog også større skibe med lasteevne på helt op til 600 tons, som blev sat i oversøisk fart. I årene 1901—02 forøgedes Marstals handelsflåde med nybygget tonnage til en værdi af 1.6 mill. kr. Grundlæggeren af firmaet H. C. Christensen døde i 1879, men enken, sønner og svigersønner drev den store virksomhed videre, og sønnen *J. Ohlsen Christensen* overtog ledelsen af skibsværftet. I 1920 blev skibsværftet for en sum af kr. 270.000 — betalt med aktier — solgt til et aktieselskab, som under navn af »*H. C. Christensens Stålskibsbyggeri*« fortsatte virksomheden. Aktiekapitalen i det nye selskab var kr. 300.000. Det gamle i 1906 anlagte »*Jespersen & Bondegaards Stålskibsbyggeri*« var i 1918 gået ind under Henckels foretagender under navn af »*Marstal Stålskibsbyggeri*«. Dette måtte, som omtalt, sammen med Henckels andre forretninger likvidere i 1922. Aktiekapitalen var tabt, og kreditorerne fik kun 1.75% i dividende. Ved tvangsauktion i april 1927 købte firmaet H. C. Christensens Stålskibsbyggeri det fallerede værft for kr. 24.300 og indlemmede det i sin virksomhed. I 1931 måtte aktiekapitalen nedsættes til kr.

90.000 uden udbetaling, og i 1949 blev der den 8. juli stiftet et helt nyt aktieselskab, som overtog værftet og førte det videre. Selskabets navn er *»H. C. Christensens Staalskibsværft af 1949«*. Kapitalen er på 1/2 mill. kr. og ligger på få hænder. Som direktør blev ansat skibsbygmester *Niels Thomsen*. Værftet bygger navnlig de nu så meget efterspurgte »motor-coasters«, der er skibe op til 499 brt. (ca. 900 tdw.), der nu mere og mere afløser de gamle Nord-Østersø tramps på op til 2000 tdw. Marstal-værftet har også et speciale i den såkaldte »Carolinetype« — benævnt således efter den første nybygning af denne art og størrelse. Disse skibe er på ca. 230 brt.

Den 27. juli 1958 tog direktør Thomsen sin afsked, og værftet lededes en kort tid af en kommitteret, indtil direktør *Jon Gudmundsson* blev ansat. Denne havde dog kun ledelsen nogle få måneder. Af forskellige private grunde forlod Gudmundsson sin stilling ved årets udgang, hvorefter den tidligere ejer af værftet, ingeniør *E. L. Barfoed*, trådte til, indtil en ny direktør kunne ansættes. Den nye direktør blev civilingeniør *Viggo Smith*, som overtog ledelsen den 15. april 1959. Værftet var nu atter i smult vande, og året 1959 kendetegnes som et meget travlt år, og bestyrelsen for firmaet anså det for rimeligt at betale en dividende på 4%. Værftet gik ind i 1960 med ca. 100 mand beskæftiget og med udsigt til travlhed et godt stykke frem i tiden.

Imidlertid mødte værftet i 1960 betydelige vanskeligheder, der resulterede i et driftsunderskud på kr. 42.304 for året. Direktør Smith fratrådte den 1. april 1961, og fra 1. maj overtog skibsbygningsingeniør *Ali Bay* ledelsen.

Af mindre værfter, der blev oprettet under krigen og endnu er i virksomhed, kan nævnes *»Nordhavns-Værftet A/S«*, som den 3. juli 1918 begyndte foretagendet med en kapital på kr. 100.000. Værftet overtog det firma, som dreves af maskinfabrikanterne *Nielsen og Petersen* i Københavns frihavn. I oktober 1918 blev aktiekapitalen fordoblet til kr. 200.000, og den 1. april 1919 forøgedes den yderligere til kr. 265.000. Også dette værft kom til at føle krisen efter krigen, men da det navnlig var beregnet på reparationer, forskånedes det for de store tab, som nybygningsværfterne kom ud for. I 1948 forøgedes aktiekapitalen til kr. 530.000, og den 20. juli 1949, da værftet overtog *Svanemølleværftet*, blev den yderligere forøget til kr. 795.000.

Nordhavns-værftet har 6 reparationsbeddinger, hvoraf de to største har hver en kapacitet på henholdsvis 1200 og 1500 tons.

Værftet har gennem årene skiftet ledelse flere gange, men endnu sidder en af de oprindelige stiftere som administrerende direktør — nemlig direktør *H. Nielsen*, der ved sin side har direktørerne *E. H. Pedersen* og direktør *Finn Gercke Larsen*. Værftet beskæftigede 300 à 400 arbejdere i 1959.

Af de større værfter, der blev planlagt under krigen, men som måtte give op under krisen, var *»A/S Balticaværftet«*, som blev stiftet den 3. oktober 1917 med en kapital på kr. 2.000.000. Primus motor i foretagendet var skibsreder *N. P. Nielsen*, og som direktører blev antaget ingeniør *I. C. Jennow* og skibsbygmester *P. C. W. Johansen*, som havde været direktør ved *Flensborg Skibsværft* — og som for resten var en broder til den Johansen, der sammen med mig

i sin tid havde prøvet at få startet et skibsværft i Aarhus. Selskabet lejede af havnevæsenet på 40 år arealer ved Frederiksholms teglværker i Sydhavnen. Anlægget blev projekteret med 3 byggebeddinger, men byggeomkostningerne blev alt for høje. I 1921 blev der konstateret et underskud på kr. 1.560.391 (heraf var kr. 1.323.380 nedskrivninger). Den 3. august 1921 blev værftet vurderet til kr. 1.770.000. I 1922 var underskudssaldoen kr. 1.625.037. Driften var blevet standset allerede i april 1921. Man forsøgte og fik moratorium til udgangen af 1923, men alle forsøg på rekonstruktion glippede, og værftet gik i likvidation. Der blev på Balticaværftet kun bygget tre skibe, hvoraf det sidste endda måtte færdigbygges af Københavns Flydedok.

Der er ingen grund til at skrive nekrologer over alle de små skibsværfter, der blev oprettet under krigen, og som alle forsvandt i efterkrigens krisegrav. Man regner med, at i årene 1916 til 1921 måtte ca. 40 større og mindre skibsværfter spredt over hele Danmark likvidere med et samlet tab af ca. 40 mill. kr. En del af disse tab faldt på rederier, hvoraf mange herved fik dødsstødet, men mange småkårsfolk, der havde sat deres sparepenge i disse ved starten så strålende beskrevne foretagender, mistede deres ofte surt fortjente småkapitaler. For alle disse værfter gælder det, at aktiekapitalerne var helt tabt, og at værfternes kreditorer fik meget små dividender — ofte slet ingen. Også et andet krigsfænomen kom under afvikling. Der havde været penge i krigsforsikring, og de mest mærkværdige mennesker stiftede forsikringsselskaber, som nu måtte likvidere på rad og række — snese af forsikringsmillioner forsvandt mellem hænderne på uduelige forsikringsdirektører.

Et af de provinsværfter, der var set hen til med særlig store forhåbninger, var *»Rødby Havn Skibsværft«*, der blev stiftet i januar 1916 med en aktiekapital på kr. 250.000, der snart efter fordobledes og senere udvidedes betydeligt. Primus motor i dette foretagende var D. F. D. S.s mægler i Rødby, skibsmægler *Andersen*, og en af de ivrigste for det nye selskabs trivsel var godsejer *Moesgaard Kjeldsen*. Værftets anlægsomkostninger blev dyrere end beregnet, og i januar 1920 var underskuddet kr. 611.081, men det voksede hurtigt og var i juli 1923 steget til kr. 3.212.000. I september 1923 nedskreves kapitalen til kr. 200.000, men da det fandtes umuligt at fortsætte, solgtes hele værftet den 1. november for en sum af 1.2 mill. kr. til et nystiftet selskab *»A/S Rødby Havn Dok og Skibsværft«*, hvis aktiekapital var 1 mill kr. fuldt indbetalt. De gamle aktionærer fik slet ingen dividende — kreditorerne måtte nøjes med 3%. Værftets værdi ved overtagelsen var kr. 1.892.501, men til trods for, at det nye selskab tilsyneladende havde fået værftet billigt, kunne det ikke svare sig. Prisfaldet var sat ind og fortsatte, og i oktober 1924 måtte der skrides til likvidation, som afsluttedes i 1929 med tab af hele aktiekapitalen.

KAPITEL 5

Skibsværfter likviderer. Kontrakter annulleres. »Transatlantiske«s undergang. »Landmandsbanken«s sammenbrud.

De gode tider er forbi — skibene lægges op. Amerika, som i den travle tid havde så god brug for de skandinaviske søfolk, så de på alle måder lettede dem adgang til at forlade deres skibe, har nu ingen brug for dem mere. De mønstres af — med farvel, men uden tak. De få skandinaviske skibe, der nu anløber U. S. A., har ikke brug for folk, og de mange ledige skandinaviske søfolk i New York lider nød. Flere er fundet som lig i parkerne — døde af sult og kulde. Det danske udenrigsministerium må træde hjælpende til for de danske sømænds vedkommende — mange af dem bliver sendt hjem som konsulatspassagerer.

Ø. K. har i 1921 måttet annullere 17 af de 22 nybygningskontrakter, kompagniet havde indgået med Burmeister & Wain. Tiderne maner til forsigtighed.

Den 27. marts 1922 fejrer Det østasiatiske Kompagni sit 25 års jubilæum under stor deltagelse. Hans Majestæt kong Christian var en af de første gratulanter, og senere indfandt prins Valdemar sig. Også statsminister Neergaard og alle danske handels og skibsfarts kendte navne troppede op. I dagens anledning blev etatsråd *H. N. Andersen,* der i forvejen var ridder af Elefanten, storkors af Dannebrog og Dannebrogsmænd, tildelt fortjenstmedaillen i guld og med krone.

Den 6. april 1922 faldt der landsretsdom i en sag, der var blevet anlagt af civilingeniør *Olav Jørgensen* mod Burmeister & Wain. Som tidligere omtalt var det direktør *Ivar Knudsen* og ingeniør *Olav Jørgensen,* der var de oprindelige skabere af Burmeister & Wains berømte skibsdieselmotorer. Ingeniør Jørgensen hævdede at have haft en væsentlig del af æren for den epokegørende opfindelse, men at han ikke af B. & W. var blevet tilstrækkelig påskønnet for sin indsats. Ved denne retssag fordrede han nu fra B. & W. at få udbetalt 1 kr. pr. indiceret hestekraft af samtlige dieselmotoranlæg, hvor værftet har anvendt hans patenter. Det drejede sig ved retssagens behandling om ca. kr. 200.000, men hvis sagen var blevet fuldt ud vundet, kunne beløbet være kommet op på uhyre summer. Det kommer frem under proceduren, at direktør Ivar Knudsen i sin tid af værftet havde fået udbetalt kr. 100,000, men B. & W. hævder, at dette var for en helt anden opfindelse i forbindelse med fabrikation af centrifuger, der dengang var en af B. & W.s maskinfabriks specialer, og denne opfindelse havde med ét slag gjort selskabet i stand til at tjene 2 mill. kr. For sin part i opfindelserne i forbindelse med skibsdieselmotoren havde Jørgensen fået udbetalt kr. 5000, hvilket Jørgensen dog blot havde betragtet som et forskud. Da Burmeister & Wain derefter i slutningen af 1912 havde fået Jørgensen ansat som direktør for det britisk/danske selskab *»The Burmeister & Wain Oil Engine Co. Diesel System, Ltd.«* i Glasgow, mente værftet ikke at have flere forpligtelser over for ham. Jørgensen forlod denne stilling i 1915 og stillede derefter sine krav til det danske værft med påfølgende sagsanlæg. Burmeister & Wain blev ved landsretten fuldstændig frikendt, men Jørgensen appellerede til højesteret, som i sin dom kom til et andet resultat. I præmisserne til landsretsdommen blev det frem-

hævet, at de kr. 5000, Jørgensen havde fået, var fastsat af værftets bestyrelse efter den sagkyndige direktions indstilling, i hvilken Jørgensens part i de gjorte opfindelser nærmest blev gjort intetsigende. Højesterets dom faldt den 6. maj 1924 efter en lang og omfattende procedure og blev en underkendelse af landsretsdommen. I præmisserne til højesterets dom blev det fremhævet, at direktionens indstilling til bestyrelsen i høj grad var misvisende og fejlagtig. Dette fandt retten bevist bl. a. ved, at mange af de omstridte patenter endnu var i brug i skibene. Højesteret tilkendte derefter civilingeniør E. O. Jørgensen foruden de kr. 5000, han allerede havde fået, yderligere kr. 40.000 med renter og tillige kr. 10.000 i sagsomkostninger.

Denne dom var en bitter pille for B. & W.s ledelse at sluge og vakte en ikke smigrende opmærksomhed for firmaet, om hvilket det fra mange sider blev sagt, at det ville have været mere værdigt, om det havde fået denne sag forligt uden en lidet flatterende rettergang.

Ingeniør Jørgensen gjorde sig på mange måder gældende i sit fag forskellige steder i Europa og i U. S. A., indtil han i 1936 nedsatte sig som rådgivende ingeniør i København.

Den 2. maj 1922 nedskriver d/s *»Vendila«* sin aktiekapital fra 6 til 3 mill. kr. ved udbetaling til aktionærerne.

Også Det dansk-norske Dampskibsselskab foretager en sanering, idet det i juli vedtages at nedskrive aktiekapitalen fra 3.4 til 1.7 mill. kr. på den måde, at 10% udbetales til aktionærerne, medens aktiernes pålydende nedskæres med 40%. Samtidig nedskrives skibenes bogførte værdi tilsvarende med kr. 1.360.000.

Den 31. august 1922 åbnedes Göteborg frihavn.

Vinteren 1921—22 havde været usædvanlig streng og langvarig. I februar 1922 var alle danske farvande isfyldte, og fra den 5. til den 27. februar var alle østjyske havne lukket. I Kattegat sad mange skibe fast i isen, og de svære isskruninger forårsagede mange havarier. På erhvervenes og redernes opfordring fremsatte handelsministeren i rigsdagen et forslag om anskaffelse af en moderne, kraftig isbryder. Loven blev vedtaget den 13. juni 1922, og skibet blev bygget af *Københavns Skibsværft og Flydedok* og fik ved søsætningen navnet *»Isbjørn«*. Prøveturen forløb vellykket den 6. februar 1923. Skibets dimensioner er længde 163.6 feet, bredde 40.2 feet. Skibet har tregangs dampmaskine på 2500 hestekræfter. Til bestridelse af anskaffelse og drift af isbryderen opkræves der af alle skibe over 100 brt. i tiden mellem 15. december og 31. marts en isafgift. Senere er statens isbrydningsmateriel blevet betydelig forøget, og i januar 1931 blev der af søfartsministeriet nedsat et »isbrydningsnævn«, der skal være rådgivende for ministeriet i alle spørgsmål vedrørende isbrydningen i danske farvande. I dette nævn har såvel statsmagten som rederinæringen deres repræsentanter.

Den 2. oktober 1922 flyttede *Dansk Dampskibsrederiforening* ind i sin nye smukke bygning i Amaliegade 33. De egentlige foreningslokaler blev først indviet i marts 1923. *»Søfartsgården«*, som det er foreslået at kalde bygningen, tager sig meget smuk og anselig ud. Forhuset er helt optaget af foreningens kon-

tor og mødelokaler. På 4. sal fik foreningens direktør, cand. jur. *Maegaard*, sin privatbolig. Den øvrige del af bygningen, som med en fløj strækker sig meget langt tilbage på en del af det tidligere Frederiks Hospitals grund, er udlejet til virksomheder med tilknytning til søfarten.

I begyndelsen af året 1922 svirrer der alle mulige rygter om de københavnske banker. Det er særlig *Landmandsbanken*, der må stå for skud, og den 4. januar tilbageviser en af bankens direktører, *Riis-Hansen*, rygtet om, at banken skulle have et tab på ikke mindre end 40 mill. kr. på vekselererfirmaet *J. M. Levin & Co.* Den 6. januar meddeler bankrådet i Landmandsbanken, at regnskabet for året 1921 viser, at bruttooverskuddet har været 44 mill. kr., at der afskrives som tab 26 mill. kr., og at udbyttet vil blive 10%. Dette synes at være helt godt, men publikum troede ikke på det — der var stadig røster, som mente, banken var en »kalket grav«, og dens aktier var, trods store støttekøb fra bankens side, begyndt at falde på børsen. For et af bankens største engagementer var det nu ved at gå helt galt. Ved generalforsamlingen i *Det transatlantiske Kompagni* den 10. juni 1922 kommer det frem, at der er konstateret et underskud på 33 mill. kr. — med andre ord hele aktiekapitalen er tabt, og der er derudover et tab på 3 mill. kr. Det menes dog, at der er værdier, som endnu kan reddes, og ved Landmandsbankens formidling dannes der et nyt aktieselskab under navnet *»Externa«*, og dette selskab, hvis aktieselskab er 12 mill. kr., overtager alle aktier i Transatlantisk — og dermed alle aktiver og passiver — ved at indløse dem til en kurs af 15% af deres pålydende. »Externa«s stiftere var etatsråd *E. Glückstadt*, direktør *Kay Reinhardt*, grosserer *A. Colstrup* og direktør *H. P. Prior* — meget fine navne. Ved overdragelsen sker der en sortering af Transatlantisks eksempelløse store samling af handels- og industriselskaber. 16 selskaber opløses straks, 29 går til likvidation, 43 går over på andre hænder (i mange tilfælde tilbage til de oprindelige indehavere), mens 37 selskaber vedblivende skal drives af det nye firma. »Externa« betaler Transatlantisk kr. 9.665.593 — nemlig 4.5 mill. kr. kontant for aktierne og kr. 5.165.593 i form af gæld, som Externa overtager. Formand for bestyrelsen blev grosserer *Ernst Sally Meyer*, mens *Knud Styhr* blev administrerende direktør. Det holder hårdt at få forholdet til Transatlantisk bragt i orden, da det viser sig, at de modtagne oplysninger om dette selskabs forhold ikke holder stik, og den 5. juni 1923 bliver der indledet forundersøgelse mod selskabet og dets tidligere adm. direktør *Harald Plum*, som ved østre landsret den 10. november 1923 bliver idømt en bøde på kr. 4000 samt til at betale sagens omkostninger. Han bliver dog frifundet for tiltalen for bedrageri. Transatlantisk bliver først afmeldt fra firmaregistret den 15. april 1932, og den 29. maj 1933 må Externa give op og likvidere. Harald Plum lader sig ikke slå ned af en smule bødedom. Med et af sine gamle firmaer *»The Crown Butter Export Co. Ltd.«* begynder han straks at samle på firmaer igen, og det går lystigt, indtil der den 23. oktober 1929 bliver uro på Børsen om *»Folkebanken«*, om hvilken det siver ud, at den har haft et milliontab på Plums foretagender. Dagen efter konstaterer bestyrelsen i Crown Butter, at Plum har udført omfattende bedragerier, og indgiver anmeldelse. Den 25. oktober begik Plum selv-

mord efter at have gjort nøje regnskab for sine bedragerier. En af hans medarbejdere skød sig, og andre blev idømt flerårige fængselsstraffe. Crown Butters regnskab viste et underskud på 18 mill. kr., hvoraf 5½ mill. faldt på udenlandske selskaber. Hele aktiekapitalen var tabt, og likvidationen gav kun 2.5% til kreditorerne.

Rygterne havde stadig travlt med Landmandsbanken — rygterne fik ret. Til trods for det fine regnskab offentliggjort i januar og underskrevet af den samlede bestyrelse — i hvilken der sad 7 kammerherrer— måtte bankrådet dog 6 måneder efter erkende, at der var et tab på 50 mill. kr. Regnskabet med det store overskud, som viste 51 mill. kr. i reserver, var desværre falsk. Reserverne nedskreves til 5 mill. kr., og Nationalbanken indskyder 30 mill. kr. til en ny reservekapital. Rygterne svirrer, og kursen på bankens aktier falder. Bladene kritiserer, at Glückstadts ven, højesteretssagfører *F. Bülow* indtager dobbeltstillingen som formand for Nationalbankens bestyrelse og sagfører for Landmandsbanken. Ved at opkøbe aktier prøver den betrængte bank at støtte kursen. Den 18. september 1923 blev der på Børsen opkøbt for 1 mill. kr., under hvilket kursen faldt fra 79 til 70. Indskyderne flokkes i banken for at tage deres penge ud, og bankrådet må bede Nationalbanken om yderligere hjælp. Ledende mænd i finans- og handelsverdenen ser ved forhandlingerne, at det er galt, og etatsråd *H. N. Andersen* forlanger, at der skal renses helt ud. Den 18. september træder E. Glückstadt tilbage fra direktørstillingen, og der sker et fuldstændigt personskifte i direktion, bestyrelse og bankråd. Staten må træde til, og rigsdagen bliver telegrafisk sammenkaldt af finansminister *Neergaard*. Resultatet blev, at der blev tegnet en præferencekapital på 100 mill. kr. Nationalbanken trak sine tidligere tilsagte 30 mill. tilbage og tegnede i stedet 35 mill. af den nye kapital. Desuden tegnede staten sig for 40, Ø. K. for 20 og Store Nordiske Telegraf Selskab sig for 5 mill. kr. Det er hårde ord, der fra alle partier i rigsdagen bliver udtalt om bankens ledelse, som roligt har set til uden at gribe ind mod det hasardspil, direktionen har indladt sig på. Det er unødvendigt for mig nu at opremse de mange beskyldninger. At jeg i det hele taget medtager denne sørgelige historie om bankaffæren i en beretning om dansk skibsfart, har sin grund deri, at dette mægtige bankkrak faktisk rystede hele den danske finansverden i sin grundvold og også havde stor betydning for dansk skibsfart. Bankens forskellige manipulationer med danske rederiers aktier — og ganske særligt med udvandingsaffæren i D. F. D. S., som ikke kunne have været iværksat uden støtte fra Landmandsbanken og vel direkte var sat i scene af den — havde en meget uheldig indflydelse på flere store danske rederiers finansieringsforhold, som nu efter krigen trængte til konsolidering og ikke til udvanding.

For landets skyld måtte rigsdagen vedtage loven om Landmandsbankens ordning, og banken fortsatte sine forretninger og var nu faktisk landets sikreste bank, da staten stod som garant. For den nedsatte undersøgelseskommission var der noget at rode op i. Tabet ansloges at være ca. 230 mill. kr., hvoraf alene Det Transatlantiske Kompagni stod for ca. 130 mill. kr. Statens andel i bankens rekonstruktion er med årene blevet afdraget, således at banken nu igen er en helt

selvstændig institution. Etatsråd Glückstadt blev den 9. marts 1923 fængslet og tiltalt for bedrageri. Han døde imidlertid den 23. juni samme år efter en operation for tarmslyng. Af bankens ledelse blev den 29. september 1923 ved højesteret formanden for bankrådet idømt 120 dages fængsel for bedrageri, mens 12 personer blev idømt bødestraffe på fra 2000 til 4000 kr. for forseelser mod bankloven. Desuden skulle de betale sagens omkostninger.

Landmandsbanken havde bl. a. lidt store tab ved valutaspekulationer i tyske mark. Det var banken ikke ene om. Det blev sagt, at Danmark som et udpræget agerbrugsland måtte »arbejde i marken« — og det blev der gjort — i overført betydning. Professor *Birck* påstår den 11. oktober 1923, at Danmarks befolkning indtil da har tabt over 600 mill. kr., dels på russiske rubler, men særlig på tyske mark. Det oplyses, at ved udgangen af 1922 er Danmarks gæld til udlandet ca. 1100 mill. kr. Det synes ikke at være meget i vore dage, men i betragtning af, at Danmark under krigen var kommet ud af al gæld og i virkeligheden var blevet til en kreditor-nation, er det sørgeligt at se, hvordan uforstand og letsindighed kunne bringe landet i uføre. Danmarks store søn, etatsråd Andersen, skriver i bogen »Udvikling«: ». . . men desuden stod Danmark ved krigens ophør som et rigt land i kraft af den måde, det havde været i stand til at føre sit erhvervsliv på, med milliardtilgodehavende i udenlandske bankhuse. Men allerede under krigens forløb var der på forskellig måde begyndt at gnaves af denne rigdom, og ved fredsslutningen tog en grisk spekulation uhindret fart, således at Danmarks under krigen erhvervede rigdom hurtigt forvandledes til hule tal. På hule tal blev rejst hule kreditter.«

Når man ser tilbage over året 1922, giver det et trøstesløst skue. I Østen er der krig og oprør overalt, og handel og vandel er langt nede. Den internationale dampskibstonnage er på grund af forceret krigsbygning i løbet af året forøget fra 42 til 56 mill. tons, og over 15 mill. tons har været oplagt. I januar 1922 var der i Danmark oplagt 90 skibe på i alt 251.351 tons dødvægt, men ved årets slutning var de alle kommet i fart igen. Grunden til dette er de lavere omkostninger, lønreduktioner, billigere bunkerpriser etc. Tilbagegangen i fragtmarkedet vises ved det faktum, at i året 1920 indtjente den danske handelsflåde i bruttofragt 465 mill. kr. I 1921 var fortjenesten kun 197 mill kr. og i 1922 endnu mindre.

Kurserne på nogle dampskibsaktier 31. december 1922 var som følger: D. F. D. S. 60 (135 i 1921) — Norden 241 (240) — Dannebrog 98 (116) — Ø. K. 131 (179) — Torm 240 (221) — Progress 33 (53) — Vendila 117 (133) — Myren 98 (113) — Dansk-Fransk 89 (103) — Orient 205 (338) — Hejmdal 500 (400) — Forenede Bugser 49 (34) — Atlanterhavet 75 (70) — Dansk-Norsk 27 (28) — Orion 14 (23) — Rødby Havn D/S 2 (8) — Skagerak 6 (17) — B. & W. 127 (100) — Flydedok 48 (52) — Oversøisk Kompagni 21 (17) — Patria 4 (19) — Dana 9 (21) — Landmandsbank 13 (122) — Hippalos 64 (66) — Helsingør D/S 250 (210) — Gylfe 2 — Volante 5.

Rederiernes udbytter for året 1922, som deklareredes i foråret 1923, var følgende (1921 udbyttet i parentes): Svitzer 5% (8) — Forenede Bugser 0 (0) —

Vendila 10% (12) — Dansk-Fransk 10% (15) — Orion 0, nedskriver fra 4.8 til 2.4 mill. kr. og nedskriver skibenes bogførte værdi med det samme beløb (0) — Ø. K. 12%, afskriver 2 mill. kr. på garanti til Nationalbanken for bistand til opkøb af Landmandsbank-aktier i november 1921 (20) — D. F. D. S. 5% (10) Norden 20% (20) — Progress 0 (0) — Skagerak 0 (0) — Dannebrog 10% (20) — Torm 20% (20) — Myren 10% (15) — Dana 0 (0) — Oceana 0 (0) Senta 5% (10) — Rødby Havn D/S 0 (0) — Hippalos 5% (6) — Atlanterhavet 5% (10) — B. & W. 15% (15) — Flydedok 0 (6) — Dansk-Norsk 0 (0) — Orient 20% (20) — Pacific 20% (0) — Hejmdal 30% (40) — Helsingør D/S 9% (14) — Dania 15% — Atalanta 6%.

Den 18. januar 1923 opløstes d/s *Malm*. Dividenden bliver kun 4.7% til aktionærerne.

I marts 1923 har d/s *Torm* købt 1.7 mill. kr. egne aktier til kurs 280 for dermed at nedskrive aktiekapitalen.

Den 23. august likviderer a/s *Hippalos* og betaler sine aktionærer 115% dividende.

Arbejdsforholdene havde såvel i 1922 som i 1923 udviklet sig roligt. Pristallet var gået noget ned, hvilket ville have berettiget rederne til at sætte hyrerne tilsvarende ned, men man imødekom et andragende fra organisationerne om ikke at foretage reduktioner, uden at de dog opgav deres ret til at gøre dette.

Den 1. maj 1923 blev »sømandsloven« underskrevet af kongen efter først at være vedtaget af rigsdagen. Den trådte i kraft den 1. januar 1924. Samtidig vedtoges forskellige ændringer i »søloven« af 1. april 1892. Sømandsloven omhandler besætningens forhold ombord. Fra den 1. januar 1953 er en ny sømandslov trådt i kraft. Forandringerne i den nye lov vedrører særlig skibsførerens domsmyndighed. Såvel den ældre som den ny sømandslov knæsætter, at skibsføreren i alle forhold har den øverste myndighed ombord.

Den danske skonnertflåde med hjemstavnshavne i Svendborg og Marstal tolddistrikter havde under verdenskrigen og de nærmeste år derefter haft en glimrende opblomstring rent økonomisk set, men nu meldte efterkrigstidens besværligheder sig. I Marstal var i det gamle skibsmæglerfirma *Hermann C. Boye & Co.* i året 1900 den 15-årige skibsførersøn *Erik B. Kromann* blevet antaget som kontorelev, og allerede i 1906 var han blevet medindehaver af firmaet. Sammen med kompagnonen *R. Albertsen* begyndte han rederivirksomhed i 1907. Da Albertsen i begyndelsen af 1914 trak sig tilbage, førte Kromann firmaet videre i eget navn og udvidede virksomheden således, at rederiet i 1917 ejede 15 skibe på ialt 2.355 nrt. I 1920 overtog Kromann Svendborgrederiet »Falken«s hele flåde, som sammen med hans tidligere fartøjer kom til at danne et nyt aktieselskab »Falken« med 8 motorskibe og 29 sejlskibe på ialt 7.410 nrt. — det største af skibene var barken *»Sivah«* på 1.043 nrt. De indtrædende dårlige tider efter krigstidens gode år kunne rederiet dog ikke stå for, men måtte give op.

På en generalforsamling den 27. maj 1923 i sejlskibsrederiet *»Falken«* i Marstal, som disponeres af skibsreder E. B. Kromann, besluttes det at afhænde skibene og træde i likvidation. Fra svenske redere blev der givet tilbud på køb

af de 22 sejlskibe tilhørende rederiet, men fra flere dampskibsrederier inden for rederiforeningen samt fra Det østasiatiske Kompagni bliver der fattet planer om at bevare skibene for Danmark med henblik på den værdi, uddannelsen i disse skibe har specielt for unge mennesker, der tænker på at blive officerer i handelsflåden. Under navn af *»A/S Det danske Sejlskibsrederi«* dannes der et selskab med bistand af de pågældende rederier, og dette selskab erhverver alle skibene for 1 mill. kr. Bestyrelsen i selskabet består af repræsentanter for de pågældende rederier, og som korresponderende reder ansættes skibsreder *Kromann*. Dette forsøg på at holde danske sejlskibe gående lykkes ikke. Den 11. februar 1927 vedtog en generalforsamling enstemmigt at likvidere. Forslaget om likvidation blev fremsat af bestyrelsens formand, skibsreder A. P. Møller. Hele aktiekapitalen blev tabt, men størstedelen af skibene forblev dog på danske hænder, idet de blev erhvervet af skibsreder E. B. Kromann.

I året 1923 har hele den danske handelsflåde været i fart, men med meget dårlige fragter — til tider med tab, men omlægning koster også penge og slider nok så meget på skibene som at have dem i fart. Den tyske handelsflåde, som blev slået ud efter krigen, er med stor statsstøtte vokset betydeligt og er blevet en skarp konkurrent på havene, idet skibene foruden den direkte støtte fra staten også nyder fordelen af Tysklands lave valuta.

Den store jordskælvskatastrofe i Japan den 1. september 1923 bragte det med sig, at fragtmarkedet på grund af de store mængder af bygningsmaterialer, som skulle transporteres til det katastroferamte land, gik noget op. Jordskælvet var et af de voldsomste, der har fundet sted i vor tid. Alene i Tokio og Yokohama omkom der ca. 143.000 mennesker, utallige blev kvæstet, og over 1/2 million blev hjemløse. Yokohama blev praktisk taget udslettet og store kvarterer af Tokio lagt i aske. At så få europæere og amerikanere omkom, skyldes, at Canadian Pacific passagerskibet *»Empress of Asia«* skulle afgå kl. 12, og at masser af fremmede bosat i Tokio og Yokohama var mødt op for at overvære afgangen. Det, at de befandt sig i fri luft reddede dem, idet det var de nedstyrtede huse, der dræbte mange af indbyggerne. Af danske omkom ingeniør hos F. L. Smidth & Co. Neergaard og hustru. De blev dræbt, da det store Grand Hotel styrtede sammen og brændte. En hollandsk kaptajn, jeg kendte, lå med sit skib på Yokohama red. På ulykkesdagen stod min hollandske ven på sin kommandobro og stirrede i sin kikkert anspændt ind mod havnen for at iagttage tidssignalet, der fra en mast på havnevæsenets bygning faldt hver dag kl. 12. Kl. 1 minut i 12 så den skrækslagne kaptajn hele byen styrte sammen i røg, støv og flammer. — Hjælp blev sendt til Japan fra hele verden; bl. a. sendte U. S. A. straks store skibsladninger af tømmer, som der var hårdt brug for. Som jeg før har bemærket: krig, naturkatastrofer og andre uhyrligheder stimulerer skibsfarten, og det internationale fragtmarked steg da også straks på grund af denne begivenhed. Stigningen varede dog ikke længe.

KAPITEL 6

Forfatteren på jordomsejling. Spiritusforbudet i U. S. A.

Den 26. april 1921 tiltrådte jeg tjenesten som fører af s/s *»Arabien«*, der lå i San Francisco under kommando af kaptajn *Amadeo Stefani*, der af lægen var beordret hjem på grund af sygdom. »Arabien« var et skib på 4714 brutto tons bygget i Newcastle-on-Tyne i 1911. Jeg traf dér min gamle maskinchef fra *»Delago« Albert Jensen*, som nu var ansat på »Arabien«. Vi lastede træ og olie i tønder i San Francisco og afgik derfra den 27. april 1921 bestemt til Sidney i Australien. På rejsen anløb vi Honolulu på Hawaiiøerne, hvor vi fyldte bunkerkul, og hvor jeg havde en meget fornøjelig biludflugt med den danskfødte lods kaptajn *Petersen*.

Hawaiiøerne er nu helt amerikanske og blev optaget i unionen som en selvstændig stat den 18. marts 1959. Honululu havde i 1921 ca. 60.000 indbyggere — i 1958 er der ca. 578.000.

Befolkningen er meget blandet, og det japanske element er stærkt dominerende. Øerne bliver benyttet som et meget yndet turiststed for amerikanerne. Ved den udstrakte, pragtfulde badestrand findes en masse store, mondæne badehoteller. Hele øen synes at være som en have med tropiske frugt- og prydtræer. Der dyrkes og udføres fra øen store mængder ananas. Gaderne i selve byen er brolagt med lava og koralsten fra de indtil 1000 meter høje vulkaner i byens omegn. Den amerikanske del af byen breder sig mere og mere på bekostning af de indfødtes hytter, og der findes mange imponerende og smukke regerings- og forretningsbygninger. Lods Petersen havde også arrangeret, at min førstemaskinmester, min førstestyrmand og jeg selv fik set en rigtig »hula-hula dance«. Den »hula-hula dance«, som almindeligvis bliver vist til turister, er meget tam, men jeg må indrømme, at det, vi blev vidne til, var meget »skrapt«, og jeg kan godt forstå, at autoriteterne har forbudt fremvisningen af den. I dagens program var der også en invitation til at drikke te hos øens mest berømte dansker, generalkonsul *C. J. Hedemann*, som begyndte sin løbebane som maskinbygger hos Burmeister & Wain og i 1878 sammen med sin hustru var kommet til Honolulu. Han havde haft flere store stillinger på øen og var nu generaldirektør for *»Honolulu Iron Works«* foruden at være interesseret i flere sukkerplantager. Han var en meget fornemt udseende gentleman, som i alle tilfælde både i udseende og i væremåde var kommet helt væk fra maskinarbejderstadiet. Det var interessant og også lærerigt at høre hans fortællinger fra de »gamle dage« på øen, og han havde en meget tiltalende »grand seigneur« måde at behandle sine gæster på. Jeg har ofte ønsket at komme tilbage til denne herlige ø med de dejlige gæstfrie mennesker, men det er desværre aldrig lykkedes mig. Generalkonsul Hedemann døde i 1932.

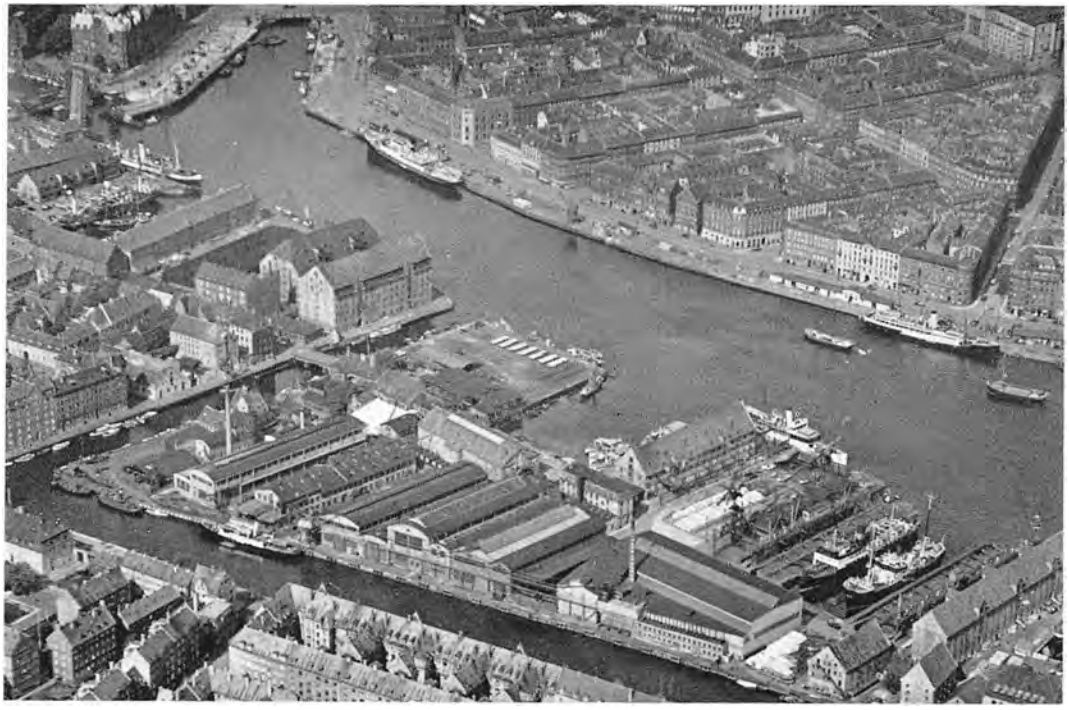
Vi var ankommet til Honolulu tidligt om morgenen og sejlede sent samme aften efter en meget begivenhedsrig dag. Efter en fin rejse ankom vi til Sydney den 26. maj 1921. Sydney — som af dens beboere kaldes »The Queen of the South« (Sydens dronning) — er hovedstaden i den australske provins New South

Wales og har en af de smukkeste indsejlinger i verden — den kan efter min mening sidestilles med indsejlingen til Rio de Janeiro i Brasilien. Sydney ligger ved Port Jackson bugten og havde i 1921 ca. 1 mill. indbyggere — i 1959 vokset til ca. 2 mill. Norden for indsejlingen ligger den botaniske og zoologiske have, som for det første er ualmindelig pragtfuldt beliggende, bygget amphiteatralsk op ad en skråning, og tillige indeholder den en særdeles sjælden samling af tropiske planter og dyr. Ved de talrige grene af bugten er kajerne beliggende — den mest kendte vel nok ved »Woolloomoolo«. Masser af færger og mindre skibe lægger til ved »Circular Quay«, der er formet som en halvmåne og 396 meter lang. Kvarteret omkring havnen ser ikke videre opmuntrende ud, men ellers er Sydney en smuk, moderne by med nogle udstrakte parker, hvoraf navnlig Hyde Park om søndagen bliver brugt som sin londonske navne som foredragsplads for alle mulige og særlig umulige mennesker, der med rivende tungefærdighed prøver at få folk til at interessere sig for deres specielle form for livsførelse eller tro.

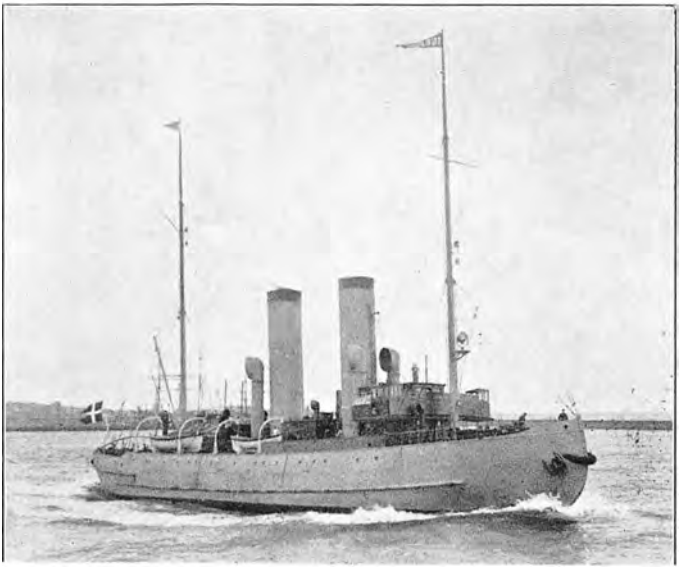
»*Aarabien*« lå under losning i Sidney lige til den 14. juni, og besætningen nød megen gæstfrihed blandt de mange derboende danske, hvoriblandt jeg særlig husker generalkonsul *Povl Jørgen Holdenson,* som med sin storslåede forretning med mejeriprodukter var en af de danske matadorer. Ligeledes husker jeg med glæde pianofabrikant *Adrian Felumb,* der med held havde fulgt i sin faders fodspor — faderen var den bekendte pianofabrikant Felumb i København, og en broder er Tivolis populære musikchef. Vi festligholdt grundlovsdagen i Den danske Klub og havde en meget fornøjelig sammenkomst.

Den 13. juni 1921 afgik vi fra Sydney og ankom den 16. juni til Melbourne, som er hovedstaden i den australske provins Victoria. Melbourne ligger ved Port Philip bugten og havde i 1921 ca. 800.000 indbyggere, hvilket var halvdelen af befolkningen i hele provinsen — i 1958 havde Melbourne 1.700.000 indbyggere. Det er en meget moderne by med en masse pragtbygninger. Befolkningen er ret blandet med en masse tyskere og kinesere. Der udførtes dengang væsentlig uld fra Melbourne.

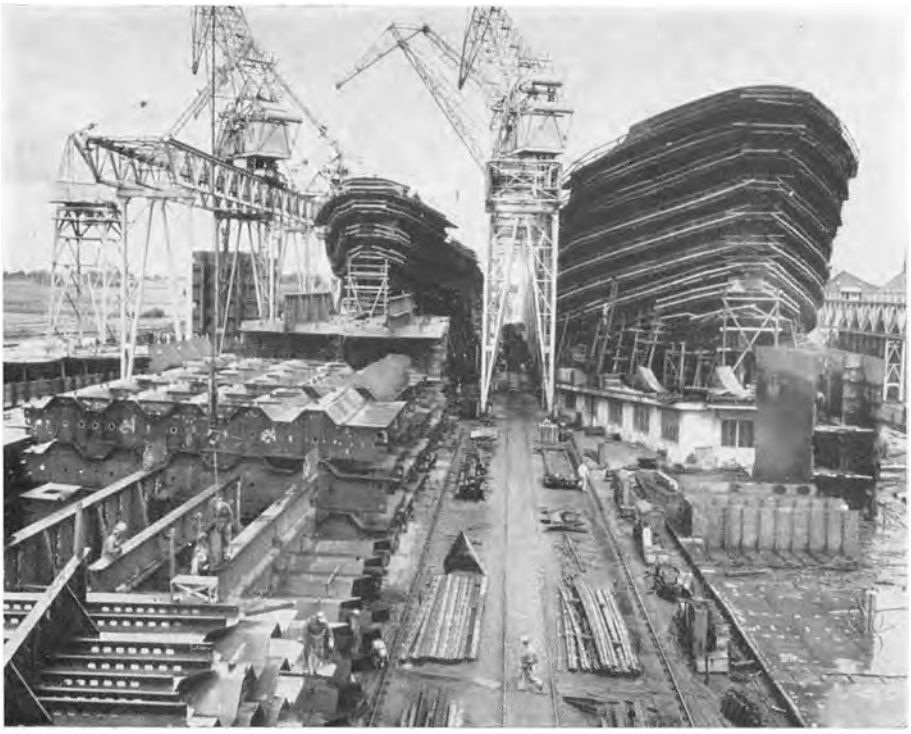
Den 23. juni sejlede vi igen tilbage til Sydney, hvortil vi ankom den 26. juni, og efter at have indtaget en fuld ladning hvede i bulk afsejlede vi igen den 9. juli bestemt for England via Sydafrika. Vi anløb den 24. juli Fremantle i West Australien for bunkerkul. Fremantle er havnestaden for West Australias hovedstad Perth, som ligger ved Swan River. De to byer er meget nær sammenvoksede og havde tilsammen i 1921 ca. 160.000 indbyggere. I 1959 er indbyggertallet 400.000. Perth er en meget smuk by i rivende udvikling, og en stor hvedeudførsel finder sted over Fremantle. De vestaustralske kul har sat mange skibsførere og maskinmestre grå hår i hovedet. De er meget lette og brænder som træ uden at efterlade megen aske; men vanskeligheden ved dem er, at man bruger fra 50 til 100% mere af disse kul end f. eks. af kul fra New South Wales, så hvis man ikke tager sig i agt og tager et godt overskud af dem, kan man på rejsen risikere at komme ud for »kulsmerter« — og det er faktisk den værste og for sindet mest smertefulde sygdom, en skibsfører og en maskinchef kan komme ud for.



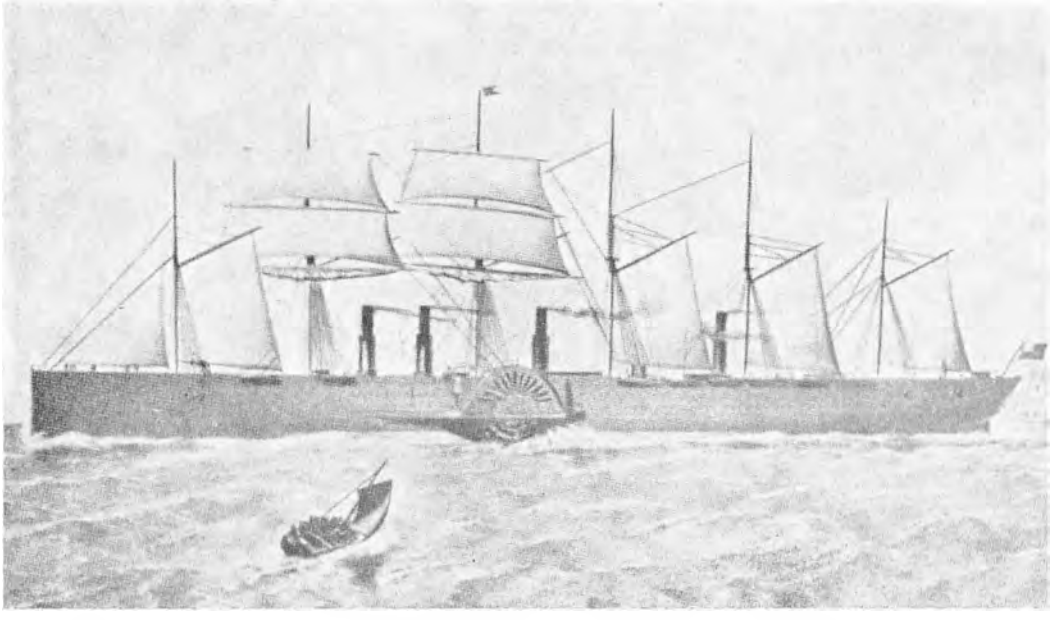
Københavns Flydedok og Maskinværksted.



Isbryder »Isbjørn«
(handelsministeriet) 977 brt.
Bygget 1923 af Københavns
Flydedok.

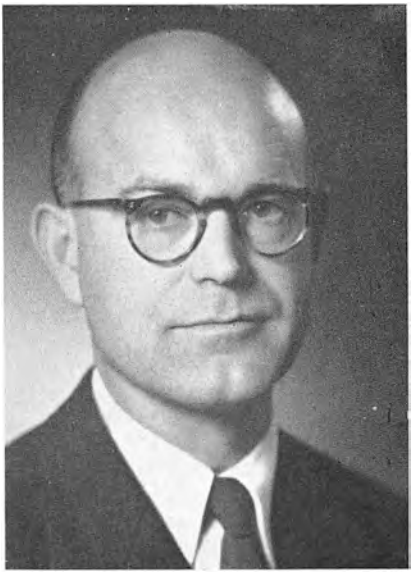


Parti fra Odense Stålskibsværft.



»Great Eastern«, bygget 1860. 28.000 tons. Drivkraft: skovlhjul, skrue og sejl. Tværskibs søsætning.





Til v.: Direktør Erik Ringsted ved en søsætning. Herover: Direktør Knud Kalm.



Lindøværftet.



Jordskælvet i Japan. Ruiner af toldbod og pakhuse i Yokohamas havn.



Assembly Hall i Yokohama efter jordskælvet.

Vi havde en lang rejse til England rundt Afrika med meget dårligt vejr. Vi anløb Durban i Sydafrika og Las Palmas på De kanariske Øer for bunkerkul og ankom den 20. september 1921 til Newcastle-on-Tyne. I Den biscayiske Bugt havde vi en kortvarig, men meget voldsom storm og led en del ovenbords havari. Den bagbords redningsbåd blev knust, og teaktræsdørene, som i bagbords side leder fra dækket til salon og kamre i forreste dækhus, blev slået ind af søen, som lavede en del ravage, førend vi kunne få skibet drejet til og åbningerne lukket med planker.

Vi kom på denne rejse slet ikke til København. Skibet blev dokket i Newcastle, og vi lastede derefter i Gøteborg, Nørresundby, Kristiania og Hamburg. Vi bunkrede i Hook van Holland, og den 26. november 1921 begyndte vi på en ny jordomsejling, der dog denne gang skulle foretages mod øst. Vi gik gennem Suezkanalen, anløb Perim og Sabang (på Pulo Weh ved det nordlige indløb til Malacca Strædet) og ankom til Singapore den 31. december 1921. Vi havde haft en hyggelig og rolig jul i Det indiske Hav, men nytårsaften i Singapore blev meget livlig. Den nemme adgang til dårlig spiritus i disse havnebyer er noget nedbrydende for søfolks moral — men der skete heldigvis ikke noget alvorligt. Rejsen fortsattes til Hongkong, Shanghai, Moji, Kobe, og den 2. februar 1922 stod vi ind til Yokohama.

Som ofte før, når danske skibe stod ind i Yokohama, vajede Dannebrog fra flagmasten ved »Bluf Hotel«. Det var hotellets ejer *Chr. Petersen* — af sine venner kaldet »Don Pedro« — som hilste os velkommen. Jeg har tidligere omtalt »Bluff Hotel« og hvordan det oprindelig blev oprettet af en tømrer og bådbygmester *Clausen*. Efter hr. og fru Clausens død blev hotellet overtaget af to døtre, som imidlertid længtes efter at ende deres dage i Danmark, og som blot søgte en lejlighed til at få solgt hotellet — og her kommer så »Don Pedro« ind i billedet, og da hans historie er lidt ud over det almindelige, vil jeg fortælle den. Christian Petersen var født i Maribo den 38. juli 1878 og drog som ung, udlært elektriker til det daværende St. Petersborg, hvor der var tilbudt ham en stilling i hans fag. Den dygtige, energiske mand arbejdede sig hurtigt op, lærte det russiske sprog og fik snart sin egen forretning. Fremtiden tegnede sig lys for Petersen — men så kom revolutionen i 1917. Petersens forretning blev under optøjerne fuldstændig raseret, og selv måtte han flygte over hals og hoved. Alt var tabt — undtagen livet og modet, og Petersen fik en chance for at komme til det fjerntliggende Kamchatka — en halvø, der skyder sig ud fra Asiens nordøstlige spids mellem Beringshavet og Okhotokiske Hav. I dette barske land opholdt Petersen sig nu i 4 år, men i slutningen af 1921 besluttede han sig til at tage hjem. Han havde fået samlet sig en pæn lille kapital, som han ville prøve at gøre frugtbringende under mere hjemlige forhold. På hjemrejsen kom han gennem Japan og besluttede at ville blive nogle få dage i Yokohama, hvor han boede på »Bluff Hotel«. En dag, da han spadserede i hotellets have sammen med frøknerne Clausen, delagtiggjorde han dem i sine spekulationer om, hvad han skulle gå ind for med sin lille kapital, og så spurgte den ene af damerne: »Hvad med at overtage hotellet her?« Det var aldrig faldet Petersen ind, at han nogen sinde

skulle blive hotelejer, men faktum er, at spørgsmålet blev diskuteret, og inden der var gået en time, havde Petersen købt hotellet, slutsedlen var skrevet, og Petersen var klar til at tage fat på et frisk felt. Hotellet havde god søgning, men trængte til modernisering og reparation. Dette brugte Petersen de sidste af sine penge til, og da jeg så Petersen første gang under »*Arabien«s* anløb i februar 1922, var han godt i gang med disse arbejder. Han var glad og tilfreds og fuld af sund optimisme for fremtiden. Når nu hotellet var helt i orden og var kommet godt i sving, ville han rejse en tur til Danmark for at se til sin gamle mor, som han ikke havde set i årevis. Derefter mente han, at han i løbet af en halv snes år med sit hotel kunne have tjent så meget, at han kunne tilbringe resten af sit liv i Danmark uden økonomiske bekymringer. Skæbnen ville det anderledes. Da jeg næste gang så Petersen i Yokohama, var det under helt andre forhold. Petersen rejste på besøg til Danmark i august 1923. Han havde kun været få dage i Danmark og forberedte sig på en måneds tid helt at slappe af og hilse på gamle venner, men den 1. september 1923 kl. 12.00 skete det store jordskælv i Japan, der helt lagde Yokohama i ruiner og ødelagde store dele af hovedstaden Tokio. Petersen rejste sporenstregs til Yokohama for at redde, hvad reddes kunne. Der var blot ruinhobe igen af hotellet, men den driftige mand gav ikke op af den grund. Et par nærliggende træhuse var ikke værre medtaget, end at de hurtigt kunne repareres, og der var stor hotelmangel i Yokohama. Petersen havde ikke haft assureret mod jordskælv, så den i hotellet stående kapital var mistet til sidste øre, men han ejede dog grunden. Han havde også nogle få sparepenge i behold, og gode venner, som stolede på ham, lånte ham startkapital. Han lejede alle de huse i nærheden af hoteltomten, som kunne repareres, fik dem udstyret med det mest nødtørftige og gik så i gang med hotelvirksomhed påny. Da jeg atter så Petersen i marts 1924, gik forretningen strygende. På tomten havde han fået opbygget et stenhus, hvor der var restauration og kontor og nogle få værelser. De lejede huse var fuldt optaget af pensionærer, og nu skulle han i gang med at bygge pavilloner på den ryddede hoteltomt. Petersen havde planer om at bygge et stort hotel; disse planer blev ikke realiseret, men han fik bygget ganske antageligt med små fikse pavilloner, der altid var udlejet. Han kunne til sidst opgive de lejede træhuse, og fremtiden lå atter rosenrød for den evige sangviniker »Don Pedro«. Da kom verdenskrigen. Da japanerne den 7. december 1941 bombarderede Pearl Harbour, var det slut med »Bluff Petersen«s hidtil så fredelige tilværelse. Allerede den 8. december blev han arresteret og var derefter i forskellige japanske fængsler i alt i 2 år 4 måneder og 23 dage, og var i den tid uafbrudt udsat for de mest hårrejsende pinsler. Beskyldningerne mod ham var mange. At han var frimurer, kunne og ville han ikke nægte, men at han som sådan skulle have misbrugt Japans gæstfrihed, var naturligvis ikke rigtigt. Beskyldning for spionage for England var den alvorligste, og det var de mest utrolige metoder, japanerne brugte for at få ham til at bekende. Han holdt dog stand indtil i begyndelsen af marts 1942, da han var fuldstændig nedbrudt på sjæl og legeme — han kunne ikke mere og sagde ja til alt, hvad de anklagede ham for. Han fik at vide, at han skulle dø, og han måtte vælge, om han ville

hænges, halshugges eller stranguleres. Da hans bødler ville have flere detaljer og under anstrengelserne for at få disse brækkede Petersens næseben, tog han sin tilståelse tilbage og blev nu igen torteret på det frygteligste. Den 29. februar 1944 blev Petersen dømt til 2 års hårdt strafarbejde, men blev løsladt den 30. april samme år. Efter et længere hospitalsophold blev Petersen den 26. november 1944 deporteret til Nordkina efter 24 års ophold i Japan. Ø. K.s folk i Kina tog sig af Petersen og fik ham under god behandling og omsider med et af Ø. K.s skibe til Danmark, hvortil han ankom i begyndelsen af 1947.

»Bluff Hotel« var blevet bombet og fuldstændig ødelagt under et amerikansk flyverangreb den 29. maj 1945. Det danske gesandtskab solgte ruinerne af hotellet og grunden. Det stod på, uden at Petersen blev spurgt, og det værste af det var, at pengene, der indkom, ikke blev sendt til Danmark, mens japanske penge endnu havde nogen værdi, og da krigen var forbi, var købesummen intet værd. Under sit ophold i Danmark prøvede Petersen at få det danske udenrigsministerium til at erstatte ham sit tab, men omsider tabte han tålmodigheden og rejste med et Ø. K. skib tilbage til Yokohama, hvor han havde godt håb om gennem amerikanerne at få en del af sit tab erstattet fra japanerne. Herhjemme lærte han under opholdet at bage wienerbrød — så havde han det at falde tilbage på, sagde den urokkelige »Don Pedro«. Da han var kommet tilbage til Yokohama, prøvede han at komme ind i hotelvæsen igen, men måtte opgive det, og han fik derpå en stilling på rederiet A. P. Møllers derværende kontor som en slags »kontaktmand« for besætningerne på de mange Mærsk-skibe, som anløber Yokohama. Mens han på denne måde udførte en fortjenstfuld gerning, arbejdede han dog samtidig på at få nogen erstatning fra japanerne for de tab, han havde lidt under krigen. Det lykkedes ham — om end kun i ringe grad så dog således, at han håbede på at komme hjem og tilbringe sin livsaften i Danmark. Det skulle dog ikke blive ham forundt. Efter en pludselig hjerneblødning rejste han hjem til Danmark som en syg og nedbrudt mand og døde i 1957 — 79 år gammel.

Mange er vi, der gennem årene nød godt af hans gæstfrihed og hans gode humør, der ikke var til at slå ned. Tæt ved sit hotel havde han bygget en voliere med masser af forskellige småfugle og med en herlig udsigt over Yokohamabugten. Ofte havde »Don Pedro« pengesorger — gæster, som rejste uden at betale deres regninger, eller indkomne regninger, når der ingen penge var i kassen — »men,« sagde den uforbederlige optimist, »så sætter jeg mig en times tid ind hos mine fugle og lytter til deres sang og nyder den dejlige udsigt — og så er det ligesom det letter. Jeg bliver atter frisk i sindet og er klar til at gå på igen — og det flasker sig altid til sidst.« En udmærket livsfilosofi, og et godt menneske, der havde det sådan med sig selv.

Vi afgik fra Yokohama den 5. februar 1922 og ankom til Portland, Oregon, den 22. februar efter en meget stormfuld overrejse. Portland kaldes »Rosernes by« og ikke uden grund. Det er en meget smuk by, og spadserer man i villakvartererne i byens udkanter, ser man overalt et væld af roser. I processionen ved den årlige rosenfest er de utallige rosensmykkede køretøjer og mange

kørende arrangementer en overdådig fest for øjet. Portland har i øvrigt en storartet og meget malerisk beliggenhed ved Willamette, som er en biflod til den mægtige Columbia flod, og Portlands omegn, særlig langs floden, er henrivende skøn.

Vor næste anløbsplads var San Francisco. Her havde vi den oplevelse, at Ø. K.s skoleskib »København« lå under losning, så vi havde lejlighed til indgående at gøre os bekendt med dette berømte skib, og vi havde nogle dejlige dage sammen med dets fører kaptajn baron *Juel-Brockdorff* og hans officerer. Jeg var også hyppig gæst hos bestyreren af Ø. K.s San Francisco kontor, *Chr. Jensen*, som i 1919 havde afløst *Otto Jelstrup*, og som for resten var en fuldstændig modsætning til ham. Det var begge meget dygtige forretningsmænd, men mens Jelstrup var den noget »hårdkogte« type, var Chr. Jensen den mere slebne forretningsmand. Jeg har under mine besøg i San Francisco tilbragt mange stunder sammen med ægteparret Chr. Jensen i deres hjem, ombord hos mig eller på biludflugter med børn og madpakke.

»*Arabien*« var for hjemrejsen befragtet af Ø. K., og efter at have indtaget partladning i San Francisco gik vi til Punta Arenas, som var den vigtigste havnestad i den mellemamerikanske republik Costa Rica. Gennem Panama kanalen gik vi derefter til St. Thomas, hvor vi både tog ladning og bunkerkul ind. Her havde i 1920 kaptajn i marinen, *Frederik Vilhelm Laub* afløst kaptajn *H. P. Berg* som direktør for *Det vestindiske Kompagni*. Direktør Laub, som var en søn af den i sin tid meget kendte kaptajn Laub fra »*Thingvalla*« selskabet, kendte jeg noget til fra min tid i marinen. Han var et ualmindelig sympatisk og retlinet menneske, som i øvrigt var generalkonsul for Danmark på Jomfruøerne. Han var meget afholdt i Vestindien, og det var med beklagelse, at beboerne tog afsked med ham, da han den 1. juni 1932 blev ansat som havnedirektør i København. Også her gjorde han en stor indsats, til han under verdenskrigen på en modbydelig og meningsløs måde blev dræbt af tyskerne og deres håndlangere ved et af de berygtede »clearingdrab« den 16. februar 1945, sandsynligvis som hævn for sabotage mod et tysk krigsskib, som lå i Københavns havn — en episode, som havnedirektøren intet kendte til.

Den 7. april 1922 forlod »*Arabien*« St. Thomas og ankom den 12. april til Savannah, der er den største by i den amerikanske sydstat Georgia, og som ligger ved floden Savannah 29 kilometer oven for dens udløb i Atlanterhavet. Det er en meget smuk by med brede gader anlagt som boulevarder med rigelig beplantning af subtropiske træer. Gadernes skæringspunkter danner pladser, der er anlagt som parker. U. S. A. indførte, som tidligere omtalt, den 17. januar 1920 ved en tilføjelse til staternes grundlov det totale spiritusforbud overalt i unionen. Når et skib efter den dag kom til en amerikansk havn, blev alle beholdninger af spiritus meget nøje optalt, og alt blev forseglet. Man kan naturligvis forbyde folk at fabrikere, sælge og drikke spiritus, men kontrollere, at forbudet virkelig bliver effektivt, kan man ikke. Der blev overalt i staterne fabrikeret spiritus — det såkaldte »moonshine« (»måneskin«), fordi det blev lavet i det skjulte. Tillige blev spiritus smuglet ind i store kvanta fra udlandet. I Amerikas forskellige

havne havde myndighederne også forskellige meninger om, hvorledes smugling kunne stoppes — eller ikke stoppes. Chefen for toldvæsenet i Savannah havde en noget original opfattelse af dette problem. Han kom ombord til mig og holdt et langt foredrag om det forkastelige i at smugle, og han anmodede mig indtrængende om at advare mine folk mod at prøve at omgå forbudslovene. »Jeg har mine folk godt instrueret. Alle forsøg vil uvægerligt blive opdaget, og de skyldige vil blive idømt lovens strengeste straf.« Jeg forsikrede den værdige tolder om, at kunne jeg gøre noget til det, ville der ingen smugling finde sted fra mit skib. »Ja,« sagde den pligttro embedsmand, »det vil heller ikke blive tolereret. En anden sag er det, hvis du, din hovmester eller dine officerer har noget spiritus, I gerne vil have i land — så kan det lade sig gøre, men så må det ske gennem mig. Jeg må have kontrol med alt, hvad der går i land, og for dette arbejde er mit honorar 2 flasker af hver kasse med 12 i.« Jeg studsede jo lidt over denne forretningsgang, men gik ikke videre ind på sagen. Ved middagstid kom den danske konsulatssekretær Kofoed ombord, og jeg inviterede ham naturligvis til at spise lunch med os. Danske i udlandet var altid glade for vort frokostbord med smørrebrød, sild, spegepølse, øl og snaps — det sidste særlig kærkomment i forbudslandet U. S. A. Hr. Kofoed fortalte mig, at byens borgmester var hans svigerfader, og at han egentlig var sendt ombord af ham, da det var almindelig antaget, at danske skibe altid havde ret store beholdninger af vin og spirituosa ombord, og borgmesteren trængte til at få forøget sine beholdninger af disse varer, så han var køber af så meget af dette stof, vi ville undvære. Naturligvis havde borgmesteren sin faste »boot-legger« (leverandør af illegal spiritus), men det gennem skibene importerede var det helt rigtige. Jeg forklarede, at personligt havde jeg intet, og selv om hovmesteren havde et ret stort lager, så var der som bekendt forbud i staterne. »Forbud? Ikke mere, end hvad Charley vil — lad os få fat i ham«. Charley — toldinspektøren — fandt det ganske naturligt, at byens »fader« foretrak ordentlig »booze«, og når han blot fik sin provision, var det all right med ham. Ja, jeg ville gerne stå mig godt med byens og havnens myndigheder, så jeg gav hovmesteren, som også var restauratør (havde kosten i entreprise), carte blanche til at sælge, hvad han kunne undvære, og da vi skulle til Europa, havde den gode spækhøker en lejlighed til at få klaret næsten hele sin beholdning ud. Sekretær Kofoed kom ned om eftermiddagen med en stor bil, og medens toldinspektøren holdt nøjagtig »tally«, blev bilen læsset med de våde varer. Den næste aften var jeg inviteret til middag hos borgmesteren. Der var et meget stort selskab af byens fineste honoratiores, som alle ville skåle med den gæve skipper, fra hvis skib al den dejlige »booze« var kommet, og det skyldes kun min — i al fald over for spiritus — ret store selvbeherskelse, at jeg kom oprejst fra selskabet og ombord i mit skib. Der var en stor del af de fine herrer — og damer— for hvem det ikke var lykkedes at »klare skærene«, men som bogstaveligt taget måtte kravle rundt på alle fire ved festens slutning. Det var ikke noget skønt skue, de borgmesterlige saloner frembød, da jeg forlod dem.

Vi forlod Savannah den 15. april 1922, anløb Norfolk, Virginia, for bunker-

kul og satte derefter kursen mod Europa, hvor vi lossede vor ladning i Plymouth, London, Hamburg, Hull og København, hvortil vi ankom den 6. maj 1922. Efter at have losset restladningen her og tørdokket skibet, sejlede vi atter ud den 17. juni. Vi skulle til Australien med en ladning træ. Det er enorme masser af træ, som går til Australien både fra Skandinavien og fra Amerika. Australien er fattigt på træ. Vist nok findes der i Vestaustralien en del skove, men træet her er det meget hårde jarraktræ, der bl. a. anvendes til jernbanesveller, til bolværkspiller og til møbelfabrikation. Som gavntræ til husbygning dur det ikke, da det er så hårdt, at man ikke kan slå søm i det. Det er så tungt, at det ikke kan flyde.

Vi lastede i Gøteborg, Frederiksstad, Brevik og Kristiania, og efter at have anløbet Cardiff for bunkerkul stod vi sydpå i Atlanterhavet. Vi anløb igen Las Palmas for kul og atter Durban i Sydafrika. Det var en af ulemperne ved kulfyrede dampskibe, at man måtte anløbe så mange steder for stadig at have kul nok. Selvfølgelig kunne man tage kul nok til hele rejsen og gjorde det også, når skibene sejlede i ballast, hvad man ofte var nødt til, men ladning er det, som giver fragten, så det må man først og fremmest fylde skibet op med og så »hoppe« fra kulplads til kulplads, og en så lang rejse som fra Europa til Australien betyder mange afbrydelser og ophold, som man slipper for i motorskibene, i hvis dobbeltbundtanke, der kan føres olie nok til at tage skibet 1½ gang rundt jorden. For søfolkene kunne det for så vidt være ganske rart at få et lille ophold ved land nu og da, så man kunne få lejlighed til at komme på »terra firma« og strække benene lidt. Som regel var opholdet ikke så langt, men i Durban blev det dog lidt længere end beregnet. Sagen var den, at vi skulle have temmelig mange kul for at nå den lange strækning til Fremantle i Australien, og vi var nødt til at tage nogle kul på dækket. »*Arabien*« var i sig selv et dårligt skib til træladning, da det var meget »rankt« — havde dårlig stabilitet — hvorfor vi ikke havde så høj en dæklast, som vi ville have haft med et for trælast bedre egnet skib. Alt dette kan regnes ud i forvejen, og jeg havde regnet med, at vi kunne tage kul på dækket, hvis vi fyldte vor »tørtank«, en tank, der ligger lige under kedelrummet, og som almindeligvis aldrig bliver brugt til vandballast — derfra navnet. Vi fyldte vore kul og skulle blot have et par vogne til, da skibet pludselig smed sig over — ud efter mod havnen med en op mod 20° slagside. Det viste sig, at tanktoppen under kedlerne var rustet igennem, og efterhånden som tanken fyldtes, strømmede vandet ud af hullerne og ned i »rendestenen« til styrbord, hvortil skibet i forvejen havde en lille slagside, og pludselig tabte skibet altså balancen og væltede over. Jeg gav straks ordre til at pumpe fra denne lastrendesten og ligeledes at lade indholdet af en kulvogn ganske langsomt løbe ned på dækket i bagbords side, og vi fik også skibet rettet nogenlunde op; men til søs kunne vi ikke gå med denne ustabile ligevægt, som den lække tank forværrede. Heldigvis kunne vi komme til lækagerne, så vi lavede nogle betonkasser af hurtigtørrende cement over hullerne, og da tanken nu viste sig tæt, blev den »sprængt« fuld af vand; vi tog endnu nogle vogne kul på dækket og gik til søs. Skibet var noget »kildent« de første dage, men vi fik

snart brændt så mange kul, at kullene på dækket kunne lempes ned, og stabiliteten forbedredes dag for dag.

Vi afsejlede fra Durban den 20. august 1922 og ankom til Fremantle den 7. september. Vore næste lossehavne var Adelaide og Melbourne, hvor vi lå fra den 24. september til den 12. oktober. Under opholdet i Melbourne var jeg en del sammen med den (udsendte) danske generalkonsul *Ove Lund*, hans elskværdige hustru og to raske, voksne sønner. Da jeg i sin tid i Kristiania som fører kom ombord i mit første skib, s/s *»Tranquebar«*, var Ove Lund generalkonsul dér og mønstrede mig på. Senere traf jeg Ove Lund i San Francisco, og da han i 1921 blev forflyttet til Melbourne, var det mit skib, som transporterede alle hans møbler til hans nye embedssted. En aften under opholdet i Melbourne var jeg inviteret til middag i familiens smukke villa lige uden for Melbourne. Det var lige ved at blive forpurret, og grunden var en episode, jeg var ude for med en af mine fyrbødere, som i nogle dage havde været uregerlig på grund af letsindig omgang med spiritus. Den dag, middagen skulle finde sted om aftenen, blev jeg kaldt på dækket af råben og skrigen, og det viste sig, at delinkventen i en forfærdelig rus var sprunget i havnen, hvor han nu lå og svømmede rundt udstødende vilde krigshyl. Vi fik ham trukket på det tørre, og jeg anbefalede ham at gå til køjs og få sin rus sovet ud. En halv time efter havde jeg fyren oppe hos mig. Han havde fået tørt tøj på, men var stadig lige fugtig indvendig. Han ville gerne have tilladelse til at købe en flaske akvavit hos hovmesteren, så han kunne give sine »redningsmænd« en snaps. Det var der selvfølgelig ikke tale om, og jeg måtte tilsidst med magt sætte ham ud af min kahyt. Han forsvandt bandende i land. Ved 18-tiden stod jeg i min kahyt og gjorde mig klar til landgang, da førstestyrmand kommer og fortæller mig, at Nielsen raver rundt på dækket med en stor forskærerkniv, som han har hugget i kabyssen og truer med, at han vil slagte skipperen. »Så må jeg nok hellere komme ned og tale med ham, før jeg får mit gode tøj på.«

Ganske rigtigt — Nielsen var på vej til mig, svingende en lang kniv og udstødende frygtelige trusler. Han var dog ikke særlig farlig — han var nemlig ikke videre fast i fodslaget. »Nielsen! giv mig den kniv.« Nielsen kom nærmere — svingende kniven. »Giv mig den kniv, Nielsen.« Han fór slingrende på mig — der var ikke andet at gøre — han fik en, så han selv og kniven røg hen ad dækket. Han hylede som en vild, så jeg lod ringe efter politi og fik ham arresteret. Under denne procedure råbte Nielsen op på engelsk, at kaptajnen var en forbandet tysker, der var tysk spion, og at han havde hjulpet tyskerne under hele krigen. Der var stort opløb ved skibet, og da der i Australien i lange tider efter den første verdenskrig var et stærkt had mod Tyskland og alt, hvad der havde med tyskerne at gøre, var det ikke fri for, at mange i opløbet begyndte at kaste mistænksomme blikke mod mig — ja, selv betjentene, som foretog anholdelsen, blev kendelig påvirket af Nielsens beskyldninger, men de opdagede dog snart delinkventens tilstand.

Da der atter var blevet ro på skibet, fortsatte jeg mit toilette. Det var en slags halvofficiel middag med smoking som påklædning, og min smoking havde

ikke været ude af posen i umindelige tider. Mine benklæder var tilsyneladende fulde af hvide dun, som ikke ville lade sig børste af. Det var nu ikke så mærkeligt, for jeg opdagede snart, at »dunene« ikke var dun, men at det hvide var mine unævnelige, som skinnede igennem en masse større og mindre mølhuller i benklæderne. En sømand er sjældent rådvild. Jeg tog benklæderne af og smurte underbukserne indenfor ind i sort blæk, og da jeg igen tog mine smokingbenklæder på, var æren reddet. Med mindre man vidste det, var det ikke til at se, at møllene havde været slemme mod mit tøj. Jeg havde i forvejen fået telefoneret til konsul Lund, at jeg var blevet forsinket, og under den animerede middag måtte jeg fortælle en del om min urolige dag. Med hensyn til mølhullerne — ja, da kunne jeg naturligvis, da vi kom til kaffen og cognac'en, ikke holde tæt, men plaprede ud med historien, hvilket dog ikke gjorde stemningen mindre løftet.

Vi ankom til Newcastle, New South Wales, den 15. oktober 1922 og lastede her en fuld ladning kul til vestkysten af Sydamerika. Newcastle var en havnestad i fremdrift og har særlig en stor udførsel af stenkul fra de nærliggende miner. Så vidt jeg ved, var der i Newcastle kun én dansker, slagtermester *Nielsen* — en jyde, der havde en meget stor forretning, til hvilken han fik en del af kreaturerne fra sin egen gård beliggende i nærheden af Newcastle. Han leverede kød til en masse skandinaviske skibe. Bl. a. fik »*Arabien*« hele sin forsyning fra Nielsen. Vi fik flere tons til rejsen, og det er interessant at se, hvorledes priserne lå dengang. Alt, hvad vi fik af okse-, kalve-, lamme- og svinekød, blev betalt under et med 4 australske pence pr. engelsk pund. Det bliver vel sådan noget som 66 øre kiloet. Det var prima varer alt sammen, men Australien er vel også nok det billigste land i verden, hvad angår kød — i alle tilfælde, når der tages hensyn til kvaliteten.

Den 30. oktober 1922 afsejlede vi fra Newcastle. Da det var midt i den sydlige klodes sommer, tog jeg storcirkelkursen så vidt muligt. Når man skal sejle over verdenshavene, følger man så vidt gørligt denne kurs, idet den korteste vej mellem to punkter på en kugle naturligvis er storcirkelbuen mellem disse. Når man ikke altid følger storcirklen til søs, skyldes det mange forhold. Land kan træde hindrende i vejen, og da storcirklen altid ligger på højere bredde end kompaskursen, kan også forekomsten af is gøre den kortere vej ufremkommelig. Denne rejse foretoges, som sagt, midt i sommermånederne, hvor det på disse høje bredder næsten er lyst både dag og nat, og jeg var ikke bange for at komme godt sydpå, da faren for kollision med isen ligger i nattemørke og tåge. Vi havde meget smukt, klart og stille vejr, og jeg fortsatte storcirkelsejladsen, til vi var på godt 56° sydlig bredde. Så kom der rigeligt med isbjerge, og vi gik nord på igen. Jeg så på denne rejse det største isbjerg, jeg nogen sinde har set. Jeg anslog det til at være 4 sømile (ca. 7.4 kilometer) langt og ca. 130 meter højt. En del andre isbjerge, vi mødte, udmærkede sig ved deres store skønhed — det er mærkeligt at se, hvorledes bølgeslaget — særlig under storm — kan indvirke på disse store iskolosser, så de bliver udhulede og kommer til at danne fantastiske former. Man føler sig tit henført til et »Tusind og en nat«s eventyr, når man ser disse ispaladser med tårne og kupler og mægtige buegange og portaler.

Når solen skinner på disse pragtfulde formationer brydes strålerne i den blanke is, så der dannes de vidunderligste farvesymfonier af en betagende virkning. Man skal naturligvis være forsigtig og ikke komme for nær til disse iskolosser, da man véd, at kun $^1/_{10}$ af bjerget er over vandet.

Det er ikke til at undres over, at sejlskibsskipperne, når de var kommet lidt vel langt sydpå og dér mødte meget store isbjerge, har troet, at det var en ø, de så, og har rapporteret det som sådan, når de kom i havn. Særlig i Det sydlige Ishav fandtes der i begyndelsen af århundredet i søkortene en masse sådanne »øer«, som dog af kartograferne var betegnet med et »E. D.« (existence doubtful — tilstedeværelse tvivlsom). I de senere år er en masse af disse tvivlsomme objekter blevet taget ud af kortene efter nærmere undersøgelse, og på *»Arabien«s* daværende rejse blev vi årsag til, at nogle af disse »øer« blev slettet af kortene. På 56° 20' syd bredde og 158° 20' vest længde lå ifølge vort kort en øgruppe kaldet »Nimrod øerne« med kendetegnet »E. D.« Jeg besluttede mig til at undersøge sagen, da vor kurs ville tage os lige over, hvor øerne skulle være. I det fine vejr havde vi meget nøjagtige observationer, og med vort dybdelod loddede vi dybder op til 200 favne »uden bund«, og det var ganske givet, at disse øer absolut ikke fandtes hverken på det opgivne sted eller i en omkreds af ca. 10 sømil. Rapport over vore undersøgelser sendte jeg fra Valparaiso til Hydrographic Office i såvel Washington, D. C. som til Royal Observatory i Greenwich, England, og fik også senere takkeskrivelser fra de to institutioner med meddelelse om, at disse »øer« nu ville blive taget ud af kortene.

Den 26. november 1922 ankom »Arabien« til Valparaiso. Vi lossede her en del af vor ladning og fortsatte derefter til Antofagasta og Iquique, hvor resten udlossedes. Vi havde et ret morsomt tilfælde ved udlosningen, idet modtagerne insisterede på at sætte nogle gamle, brøstfældige vægte ombord, hvorpå enkelte af kulsækkene blev vejet — kullene fyldtes i sække i lasten — og ved så at multiplicere de udlossede sækkes antal med gennemsnitsvægten på de vejede sække skulle vi så kunne få den rette vægt af den udlossede ladning. Jeg protesterede og tog forbehold mod denne måde — særlig i betragtning af de defekte vægte, men modtagerne fastholdt deres metode og påstod, at vægtene var gode nok. Imidlertid blev det, da udlosningen var ved at blive tilendebragt, klart, at vi ville få en alt for stor udlosset vægt. Nu var det modtagerne, der protesterede mod vægtene, men jeg fastholdt, at de havde påstået, at de var i orden, og nu måtte de godkende deres eget udsagn. Så en skønne dag kom modtagernes repræsentanter og sagde, at nu havde de fået deres vægt, og at de ikke ville have mere. Der var da i lastrummene endnu ca. 50 tons kul tilbage, men chilenerne ville ikke have mere, og jeg fik en fuldstændig kvittering for ladningen, så hvad kunne jeg gøre? Vi skovlede kullene ned i skibets kulbunkers, og førstemaskinmester havde på denne rejse et så forbløffende lille kulforbrug, at den hjemlige maskininspektør slet ikke kunne forstå det.

Efter kullenes udlosning havde vi et stort arbejde med at få vore lastrum rene, så vi kunne indtage ladning for hjemrejsen. Vi skulle i peruanske havnepladser laste sukker til Europa. Den 23. december 1922 afsejlede vi fra Iquique, og den

27. december ankom vi til Callao og begyndte at laste. Foruden i Callao lastede vi i to mindre pladser, Sallaverry og Payta, og afsejlede fra sidstnævnte havn den 5. januar 1923. På hjemrejsen anløb vi Norfolk, Virginia, for bunkerkul og ankom den 5. februar til Liverpool, hvor min hustru og datter var mødt for at deltage i den sidste del af rejsen, som gik til Antwerpen, gennem Kielerkanalen til Malmø og Helsingborg for endelig den 2. marts 1923 at slutte i København.

KAPITEL 7

»Orient«s Kapitalforhold. Aktionærgrådighed. »Diskontobanken« standser. Pristal og hyrer daler – oplægningerne stiger.

Da jeg i 1915 blev gift, lovede jeg min brud, at når jeg engang fik lidt penge og nogen tid tilovers, ville jeg tage hende på en bryllupsrejse til Syden. Dette kunne der selvfølgelig ikke være tale om under krigen, men nu var der kommet et tidspunkt, hvor jeg mente, at jeg kunne, og ville så indfri mit løfte. Jeg havde i god tid adviseret rederiet og også fået dettes tilladelse til at blive i land, medens *»Arabien«* foretog en rundrejse. Dengang var der jo ikke noget, som hed regulær ferie, så den ferie, jeg nu tog mig, blev — som det populært hed — på »egen hyre«. Jeg blev løst af i København den 2. marts 1923 og gjorde alt rede til vor rejse. Jeg havde gennem årene så ofte talt til vore venner og familie om denne påtænkte »bryllupsrejse«, så da vi endelig tog afsted, var der en af mine »vittige« venner, der i et dagblad fik optaget en lille notits om, at »Kaptajn H. C. Røder med hustru og 6-årige datter har begivet sig på bryllupsrejse til Italien«.

Efter at være kommet hjem igen, skulle jeg i gang med at nyde sommeren, men der gik det nu lidt mod beregningen. Kaptajnen på rederiets s/s *»Natal«* var kommet syg i land i Nakskov, og rederiet stod og manglede en fører til at tage skibet op i Østersøen og laste det dér, så jeg måtte afbryde min ferie. Jeg fik dog lov at tage min hustru og datter med på rejsen. Den samme tilladelse var givet skibets maskinchef, og på den første del af rejsen havde vi desuden som gæster et par af de unge mennesker, der var ansat på rederikontoret. I det dejlige sommervejr i Østersøen fik vi en ovenud pragtfuld rejse. Vi gik fra Nakskov, hvor skibet havde været i dok, den 12. juli, og lastepladserne i Sverige var Köpmannsholm, Örnskjoldsvik, Munksund, Piteå og Båtskärsnäs. Særlig i sidstnævnte plads havde vi en fornøjelig tid. I barkskibet *»Claudia«*, som jeg sejlede med som letmatros i 1900, havde vi haft en svensk letmatros. Han var nu overlods i Båtskärsnäs, og vi havde bl. a. med savbrugets store slæbebåd en fornøjelig udflugt til lodsernes ø uden for indsejlingen til fjorden. Den 13. august 1923 passerede *»Natal«* Korsør på vej til Sydafrika. Jeg blev på Korsør red afløst af min gamle ven fra ungdommen, kaptajn *Svend Kjær*, som nu skulle føre skibet videre, mens jeg kunne fortsætte min afbrudte ferie.

Det var næsten ved at blive for lang en ferie — *»Arabien«* kom slet ikke

hjem i denne omgang, og jeg begyndte at blive lidt betænkelig. Fra den 16. til den 28. november tog jeg s/s »*Kina*« fra Fredericia via Nørresundby og Aalborg til Gøteborg, mens skibets regulære kaptajn havde ferie, men derefter var det igen med at vente. Dog kom det ikke til at vare så længe. »*Natal*« var kommet tilbage til Europa fra Sydafrika, og kaptajn Kjær havde taget sin afsked, så den 8. januar 1924 overtog jeg s/s »*Natal*« i Hamburg, hvor den var i færd med at indtage ladning til Østasien.

»*Natal*« var bygget i Northumberland i 1914 og var et noget gammeldags skib efter nutidens begreber og for resten også efter standarden i 1924. Med hensyn til beboelsesforholdene så var der, hvad der skulle være, men heller ikke mere. Vi havde dog et godt forhold ombord, og i de 2¾ år, jeg førte dette skib, havde jeg det hyggeligt og rart.

Som tidligere omtalt lå jeg med mit skib s/s »*Delagoa*« i juli 1920 sammen med en hel del andre skibe i Buenos Aires i længere tid. Under opholdet var der blevet afholdt en del møder af skibenes styrmænd og maskinmestre, hvorunder mødedeltagerne havde formuleret flere krav, som de ønskede, organisationerne skulle fremsætte over for rederne ved de tilstundende overenskomstforhandlinger, og naturligvis udmærkede disse krav sig ikke ved beskedenhed. Da jeg efter hjemkomsten til København i september havde mit første interview med min reder, direktør *Gether*, kom dette på tale. Direktør Gether var medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings bestyrelse og forhandlingsudvalg, og han var rystet over officerernes krav. Jeg meddelte ham, at også førerne havde holdt møde og var blevet enige om at fremsætte visse ønsker. »Hvad ønsker førerne da at få i gage?« Jeg nævnte et meget højt beløb »plus 1% af bruttofragten«. »Er de gale?« — den gode reder var lige ved at eksplodere af harme — »og nu, da skibsfarten ingen penge tjener.« Jeg mente dog, at når folk kunne læse i avisen, at Orient havde lagt millionbeløb hen i reserver og betalt 80% i dividende, så måtte de dog tro, at rederiet havde tjent nogle penge. Ja, naturligvis tjente rederierne i øjeblikket penge, forklarede den let ophidsede direktør mig, men de mennesker, der havde købt deres aktier til høje kurser, forventede også en rimelig rente af deres penge; men meningen var da ellers, at rederiets kapital skulle bruges i det danske samfunds interesse — der skulle bygges store, moderne skibe for de opsparede kapitaler, således at rederiets nuværende kaptajner fik større og bedre skibe at føre, styrmændene og maskinmestrene kunne avancere og blive henholdsvis kaptajner og maskinchefer — og der skulle i det hele taget ske en vældig oprykning over det hele til gavn ikke alene for de enkelte og for rederiet, men for hele landet. Direktør Gether havde foruden mange andre egenskaber visse kunstneriske tilbøjeligheder — en vis hang til lyrik, og jeg lyttede naturligvis ærbødigt — om end i mit stille sind let tvivlende til disse rosenrøde rederi-fremtidsdrømme om, hvorledes alt ville forme sig, hvis altså blot særlig skibenes officerer ville have forståelse nok til ikke at komme med utidige krav. Hvor blev de mange dejlige penge af?

Direktør Gether havde utvivlsomt de bedste hensigter, og på Orients generalforsamling den 27. september 1919 havde bestyrelsen også fået bemyndigelse

til at forøge aktiekapitalen fra 10 til 20 mill. kr. netop med en udvidelse og modernisering af selskabets flåde for øje. De efterfølgende begivenheder slog en streg over disse planer. Da Ø. K. i 1915 stiftede Orient, beholdt det af aktiekapitalens 10 mill. kr. halvdelen selv, mens kompagniets aktionærer fik overladt de resterende 5 millioner til pari. Ø. K. afhændede i 1922 sine Orient-aktier med en fortjeneste på kr. 7.277.000.

På Orients generalforsamling den 17. marts 1923 ønskede kammerherre *Tesdorph* oplyst, om bestyrelsen mente, at det var en god pengeanbringelse, at selskabet havde købt 1 mill. kr. aktier i *Torm* til kurs 525, og om det var i rederiets interesse, at direktør *Schmiegelow* havde optrådt som repræsentant for denne aktiepost på Torms generalforsamling? Bestyrelsens næstformand mente, at købet af disse aktier var en god pengeanbringelse, men gik uden om Tesdorphs andet spørgsmål. Det oplystes, at de to dampere *»Delagoa«* og *»Magdala«* var blevet solgt for en samlet sum, der lå 1 mill. kr. over skibenes bogførte værdi.

Orient har lige fra sin start været et fint papir og derfor været en del efterstrøbt — samt til tider også været en kastebold for visse børsinteresser. Vi har således set, hvorledes Landmandsbanken og dens mænd i 1922 brugte Orients kapital til at stive den vaklende bank af med. Den påtænkte fordobling af kapitalen blev aldrig til noget. Erfarne redere blandt aktionærerne fik emissionen udsat, da de var bange for nedgangstiderne. Imidlertid blev der på anden måde røre om selskabet. Aktierne blev opkøbt af en gruppe, som åbenbart havde alliereret sig med den fallerede Landmandsbanks afviklingskasse, som lå inde med 4.5 mill. kr. af rederiets aktier — papirer, som kassen havde overtaget fra bankens mange berygtede spekulationskonti. Den nævnte spekulationsgruppe, som nu havde aktiemajoriteten, tvang Orients ledelse til at nedskrive kapitalen til 2 1/2 mill. kr. ved at udbetale de 7 1/2 mill. kr. til aktionærerne til en kurs af 320. Det var 24 mill. kr., der på denne måde gik ud af rederiets kasse — de dejlige penge, der skulle have gjort direktør Gethers ekspansionsdrømme til virkelighed og skaffet de store avancementsmuligheder for rederiets officerer. Der var dog endnu lidt penge i rederikassen, men også disse skulle få »nødstedte spekulantben« at gå på. Landmandsbanken havde kun udløst de 2.9 millioner af sin aktiemasse på 4.5 og lå således endnu inde med aktier til nominel værdi af 1.6 mill. kr. — og dette gav smarte spekulanter en god idé.

Der blev dannet et konsortium, ledet af det kendte vekselererfirma *A. N. Hansen,* hvis indehavere var grosserne *Andreas N. Hansen* og *Allan Hansen.* Et fremtrædende medlem af konsortiet var vekselerer *Eiler Lehn Schøler* (hvis firma havde måttet likvidere på grund af dets milliongæld til den fallerede Landmandsbank). Konsortiets plan var følgende: Sikre sig Landmandsbankens 1.6 mill. af rederiets 2.5 mill. kr. store aktiekapital og dermed få ledelsen af selskabet. Sælge de to nye turbinedampere *»Bolivia«* og *»Parana«* og lade de øvrige 5 skibe overgå til et nyt selskab, der ville betale så meget for flåden, at Orient ved likvidationen kunne indbringe 640%. Hver af konsortiets deltagere skulle endelig tegne aktier i det nye selskab til pari i forhold til sin indbetaling i konsortiet. På denne måde ville den daværende bestyrelse og direktion i Orient

blive sat på døren samtidig med, at konsortiet sikrede sig den meget store udbetaling af rederiets kasse. Alt var lagt fortræffeligt til rette.

Konsortiet gav Landmandsbanken et tilbud på køb af de 1.6 mill. kr. aktier til kurs 500 (475 plus vedhængende kupon på 25 % udbytte for året 1922). Bankrådet kendte intet til konsortiets skumle planer, men af loyalitetshensyn gav det Orients ledelse meddelelse om det modtagne tilbud. Direktør Gether opdagede straks »fidusen« og fik travlt med at redde både sit selskab og sin egen stilling. Den opskræmte reder havde mindre end 48 timer til at få skrabet kapital sammen, da banken havde lovet at give ham præferencen inden for denne frist. Telegrammer afsendtes, telefoner kimede, direktør Gether rendte fra Herodes til Pilatus for at skaffe kapital. Han solgte eller pantsatte sine personlige ejendele, og snart strømmede pengene ind fra Orients og Gethers mange venner — direktørerne i Ø. K. med Chr. Schmiegelow i spidsen, rederiet *Norden* og dets reder *Peter de Nully Brown*, flere andre rederier og industrifirmaer, ligesom også rederipersonalets pensionskasse måtte yde sin skærv. Fra udlandet kom der bl. a. en større sum til køb af aktier fra rederiets mangeårige forbindelse Messrs. *Clarkson & Co.* i London.

Flere af rederiets gamle funktionærer kom med deres sparepenge. Efter et par hektiske dage stod den udmattede skibsreder med en kapital til at købe 1.1 mill. aktier — altså 5.5 mill. kr. Det var ikke nok, men en hastigt sammenkaldt bestyrelse gav bemyndigelse til for rederiet selv at købe resten, hvilket vil sige, at rederiet måtte ud med 2.5 mill. kr.

Landmandsbanken overdrog derefter Gethers konsortium og rederi den omstridte aktiepost for de 500 %, hvilket var en fin forretning for banken. Regner man med, at banken i 1923 (den 1. maj 1923) solgte Orient-aktier til kurs 320 og nu (den 20. marts 1924) fik kurs 500, betød det, at banken tjente 180 % eller kr. 2.880.000 på den 1.6 mill. kr. store aktiepost. I bankens slunkne pengekasse var den likvide kapital på friske 8 mill. kr. også af stor betydning.

De ½ mill. kr. aktier, købt med rederiets egne penge, blev derefter tilintetgjort, og selskabets aktiekapital blev tilsvarende nedsat til 2 mill. kr.

Ved denne affære kom det også for dagen, at mange udenlandske interesser benyttede sig af den lave kronekurs til ved hjælp af »strømænd« at købe sig ind i ledelsen – og i mange tilfælde også få kontrollen over – danske firmaer. Engelske interesser dominerer nogle af de største danske kulimportfirmaer, hollændere har samlet sig om kulfirmaet *»Montana«*, og med hensyn til spørgsmålet om, hvem der i virkeligheden ejer *»Københavns Kul- og Koks Kompagni«* (de fire K'er), behøver man blot at kaste et blik på listen over bestyrelsesmedlemmerne, hvor man finder navne som *Hugo Stinnes*, *Hugo Stinnes jun.*, *H. Vahle* og *I. C. G. Ricke* — alle kendte tyske forretningsmænd.

Det af Orients ledelse lykkeligt tilbageslåede »torpederingsforsøg« blev meget kommenteret i pressen, og på d/s *Nordens* kort tid efter afholdte generalforsamling blev rederen Peter de Nully Brown meget stærkt angrebet af en aktionær for de hjælpekøb af Orient-aktier, han havde ladet rederiet foretage. Aktionæren mente, at hvis de Nully Brown ville udføre veldædighedsgerninger, burde han

nøjes med at gøre det med sine egne penge og ikke bruge de ham betroede fremmede penge til det. de Nully Brown trøstede den utilfredse aktionær med, at Orient-aktier altid havde været »guldrandede« papirer.

Denne påstand var ganske rigtig. Orients aktier havde i gennemsnitligt årligt udbytte siden rederiets stiftelse i 1915 givet 50.5%, hvilket vel nok må siges at være flot. Det må også siges, at de personer og institutioner, der i den betrængte situation kom Orients ledelse til hjælp, virkelig udførte en veldædighedsgerning. At købe aktier til 5 gange deres nominelle værdi og så de følgende 10 år få en gennemsnitlig årlig dividende af 7% (1.4% effektiv rente), er sandelig ikke nogen god forretning.

Imidlertid måtte Orient ikke stå i stampe. Der skulle bygges, og nu var byggepriserne til at have med at gøre. Den første nybygning leveret til Orient var m/s *»Indien«* på 8500 tons dødvægt bygget på *Nakskov Skibsværft* og afleveret i 1920. Den blev bygget på regning og kom til at koste den formidable sum af 10½ mill. kr. Det var det første store skib fra Nakskov-værftet, og det blev spøgende sagt, at »Indien« var med til at bygge værftet, idet det blev påstået, at hver gang værftet måtte anskaffe en maskine til en vis proces ved skibets bygning, blev anskaffelsen af denne maskine påført skibets regning. Dette skal sikkert optages spøgende, men sandt er det, at skibet blev uforholdsmæssigt dyrt. Også de i Danzig på *Schicau*-værftet byggede to turbineskibe *»Parana«* og *»Bolivia«* — 10.000 tons skibe, afleveret i 1921 — var meget dyre. Officielt kom det aldrig frem, hvor meget de kostede, men de var, hvad prisen angår, fuldt på højde med »Indien«. Nu i 1924 var tiderne for skibsbygning blevet nogenlunde normale. Man kunne igen få bygget skibe på kontraktpris, og de næste skibe, Orient fik bygget på Nakskov-værften, kom til at koste ca. 2 mill. kr. pr. skib. På en generalforsamling i Orient den 27. juli 1924 besluttedes det at udvide aktiekapitalen til 5 mill. kr. Emissionen skete til pari.

Orients udvikling skred normalt frem. Inden den anden verdenskrig brød ud, havde Nakskov Skibsværft leveret til Orient — foruden »Indien — 7 moderne motorskibe på hver ca. 8400 tons, og samtidig skilte rederiet sig af med sine gamle dampskibe. Således blev *»Natal«* i december 1929 solgt til Sverige for kr. 350.000 — den var i 1914 blevet bygget i England for ca. ¾ mill. kr. Også rederiets første motorskib *»Indien«* blev solgt. Det kunne ikke stå mål med de senere byggede skibe. Det blev dog først solgt i januar 1937. Norske redere købte det og betalte 1 mill. kr. for det. Det var så dyrt bygget, at Orient aldrig nåede at få det fuldt afskrevet. Den 5. oktober 1934 led Orient et stort tab, idet dets kun 6 år gamle m/s *»Victoria«* grundstødte ved Australiens sydkyst i den såkaldte »Backstairs passage« (Køkkentrappekanalen) ved indsejlingen til Port Adelaide. Skibet blev totalt vrag.

Ved begyndelsen af den anden verdenskrig havde Orient en flåde på 6 moderne motorskibe på ialt 50.595 tons dødvægt. I Orients ledelse skete der omkring denne tid en ændring. Direktør Henrik Gether, der havde ledet selskabet siden dets stiftelse, blev alvorligt uenig med bestyrelsen og tog sin afsked. Han blev den 1. januar 1940 afløst af den 42-årige disponent *Aage A. Tonboe*, der

havde været ansat i rederiet lige siden dets stiftelse. Direktør Gether blev valgt til medlem af bestyrelsen, men blev ved generalforsamlingen den 30. april 1945 stemt ud af denne. Han døde den 8. januar 1946.

Ved Danmarks okkupation var alle Orients skibe beskæftiget i oversøisk fart, og Orient havde mistet forbindelsen med og kontrollen over dem gennem hele krigsperioden. M/s »*Columbia*« og m/s »*Olympia*« kom i juni 1941 under amerikansk administration og krigsforliste begge. »*Astoria*«, »*Tacoma*«, »*Tasmania*« og »*Westralia*« kom under britisk flag, og af disse 4 krigsforliste »*Tacoma*« og »*Tasmania*«. Jeg skal senere afslutte Orients historie.

I 1923 blev der af regeringen bevilget en sum på kr. 850.000 til udgravning af Drogden til en dybde af 8.5 meter. Arbejdet påbegyndtes i juli 1923 og blev tilendebragt den 12. august 1930.

Den 31. december 1922 tog kaptajn *Claus Anton Bonde* i en alder af 78 år sin afsked fra stillingen som Københavns havnemester — en stilling, han med hæder havde varetaget i 49 år. Den nye havnemester blev kaptajn *Hans Christian Hansen*, som havde været ansat ved havnen siden 1. februar 1903. Fra den 1. april 1938 er stillingsbetegnelsen for den øverste daglige leder af havnen ændret til havnekaptajn. Kaptajn H. C. Hansen beklædte stillingen til udgangen af året 1938 og blev den 1. januar 1939 afløst af kaptajn *Hans Thøgersen*, der var blevet ansat ved havnevæsenet den 1. april 1923. Efter 35 års havnetjeneste fratrådte Thøgersen sin ansvarsfulde stilling den 1. september 1958 og blev afløst af kaptajn *R. Hedegaard Jensen*, der den 1. december 1937 var indtrådt i havnevæsenet som assistent.

Den 31. marts 1923 fejrer Maskinmestrenes Forening sin 50 års fødselsdag.

D/s *Skagerak* nedskriver i 1923 sin aktiekapital med 75% — fra kr. 5.250.000 til kr. 1.312.500. Der sker ingen udbetaling, så aktionærerne mister 75% af deres aktiers pålydende. De derved indvundne kr. 3.937.500 benyttes til afskrivning af skibenes bogførte værdier. Desuden tages der fra selskabets reserver et beløb på kr. 1.200.000, som ligeledes afskrives på skibene.

D/s *Torm* har erhvervet egne aktier til nominel værdi af 1,7 mill. kr. til kurs 280, og på generalforsamlingen i juli 1923 meddeles det, at aktiekapitalen er blevet nedsat med dette beløb.

Det oversøiske Kompagni udvider i 1923 sin aktiekapital fra 5½ til 8 mill kr. til pari kurs.

Da *Hippalos* likviderede i juli 1923, blev dets to skibe s/s »*Danstrup*« og s/s »*Kongstrup*« — begge på ca. 2100 tdw. og bygget på Flydedokken i 1921 — overtaget af *Atlanterhavet*. I marts 1924 likviderede *Atlanterhavet* med en dividende til aktionærerne på 130%. De to dampere, der var overtaget fra Hippalos, var blevet omdøbt til »*Bottenhavet*« og »*Middelhavet*«. Ved Atlanterhavets likvidation blev dets store skibe overtaget af D. F. D. S. og fik navnene »*Brasilien*« og »*Argentina*«, medens to mindre skibe blev solgt til et nyt af skibsreder *Eskildsen* stiftet rederi »*Botnia*« med en aktiekapital på kr. 750.000. Købesummen for hvert af skibene var kr. 582.800. »Botnia« skilte sig af med »*Bottenhavet*« i november 1929, og i 1932 måtte rederiet likvidere, og »*Middelhavet*« blev

solgt til Esbjerg for kr. 260.000. Det er interessant ved dette skibs omtumlede tilværelse at lægge mærke til, hvorledes skibsfartens kår og dermed skibspriserne forandrer sig. Den 10. oktober 1951 blev dette skib solgt til Cuxhaven for kr. 1.306.800 — meget nær det samme beløb, det havde kostet at bygge skibet for 30 år siden.

Skibsreder A. Erlandsen, der havde været korresponderende reder for det gamle rederi Skandia, som likviderede i 1922, stiftede sammen med *J. Høegh Guldberg* et nyt rederi, som de kaldte *»D/s Skandia af 1923«*. Rederiets første skib var s/s *»Frieda«*, bygget 1890 på 2031 brt. Også dette skib er et eksempel på skibsfartens »op og ned« med de skiftende konjunkturer. Det blev i januar 1918 solgt af d/s Trafic til d/s Senta for kr. 2.078.075. Efter at have skiftet ejer flere gange til nedadgående priser, blev det den 7. juli 1932 solgt til Finland for kr. 20.000.

For året 1923 deklareredes følgende dividender (udbyttet for 1922 i parentes): Svitzer 8% (5) — Forenede Bugser 0 (0) — Vendila 8 (10) — Dansk-Fransk 8 (10) — Orion 0 (0) — Ø. K. 14 (12) — D. F. D. S. 6 (5) — Norden 20 (20) — Progress 8 (0) — Skagerak 8 (0) — Dannebrog 6 (10) — Torm 25 (20) — Myren 8 (10) — Dana 0 (0) — Oceana underskud kr. 8549 (0) — Atlanterhavet 7 (5) — B. & W. 15 (15) — Flydedok 0 (0) — Dansk-norsk 4 (0) — Orient 25 (20) — Pacific 25 (20) — Hejmdal 30 (30) — Dania 25 (15) (rederiet har fra Landmandsbanken købt kr. 600.000 — halvdelen af aktiekapitalen — egne aktier til kurs 350. Rederen Chr. Andresen oplyser, at Dania i 23 år har givet en gennemsnitlig årsdividende af 48%) — Atalanta 6 (6) — Skandia af 1923 (stiftet den 23. juli 1923 — 1 skib) 10% — Svendborg 25 — D/S af 1912 24 — Oversøisk Kompagni 0 (0) — Helsingør Værft 6%.

Ultimo december 1923 var aktiekurserne for nogle af de førende dampskibsrederier som følger: D. F. D. S. 101 (80 i 1922) — Norden 249 (241) — Dannebrog 113 (98) — Orient 366 (205) — Ø. K. 176 (131) — Torm ? (240) — Myren 130 (98) — Vendila 147 (117) — Progress 87 (33) — Dansk-Fransk 119 (99) — Atlanterhavet 120 (75) — Dana 36 (9) — Orion 71 (kapitalen halveret) — Rødby Havn 4 (2) — Forenede Bugser 64 (49) — Dansk-Norsk 77 (27, kapitalen nedskrevet) — Patria 3 (4). Desuden: B. & W. 187 (128) — Oversøisk Kompagni 55 (21) — Helsingør Værft 191 (?) — Flydedok 66 (48).

Den 9. marts 1924 likviderer d/s *Senta* og udbetaler aktionærerne en dividende på 155%.

I december 1922 havde d/s *Patria* overtaget det af samme reder (*Torben Nielsen*) ledede rederi *Triton*. Overtagelsen skete ved, at Patria købte hele Tritons aktiekapital på kr. 800.000 til kurs 50. Da regnskabet både for året 1922 og 1923 viste store underskud, blev Triton-aktierne afskrevet. Patrias aktiekapital udvides derefter fra 2.4 til 5 mill. kr. De misfornøjede aktionærer afskediger Torben Nielsen og antager kaptajn *Ove Ovesen* som ny reder, men selskabet er langt nede og må i januar 1925 nedskrive kapitalen til kr. 2.696.000 uden udbetaling for tilsidst den 26. oktober samme år at måtte likvidere med et underskud på 4 mill. kr.



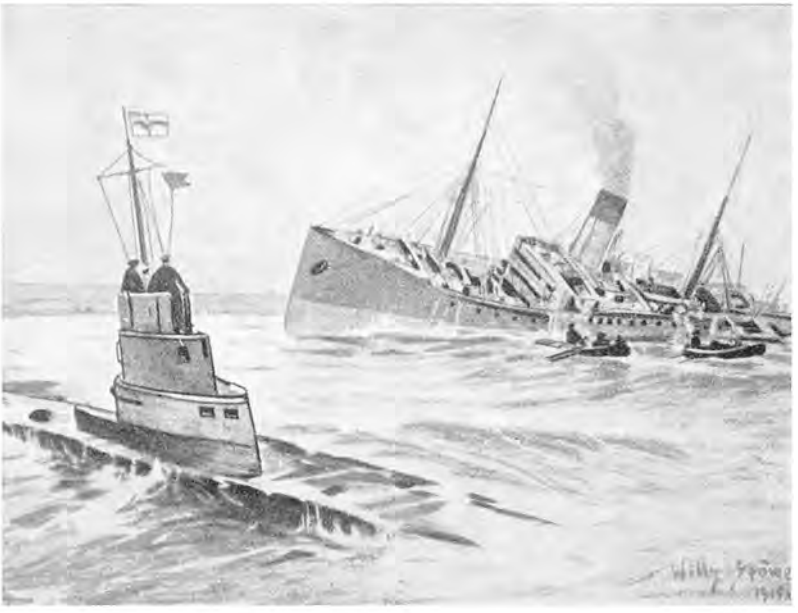


Øverst t.v.: Direktør A. Tonboe (Orient). Øverst t.h.: Skibsreder T. C. Christensen (Hafnia o.a.). Til højre: s/s »Arabien« (Orient) 4.714 brt.. Bygget 1911.





M/s »Tasmania« (2) (Orient) 5.321 brt. Bygget 1957 af Nakskov Skibsværft.



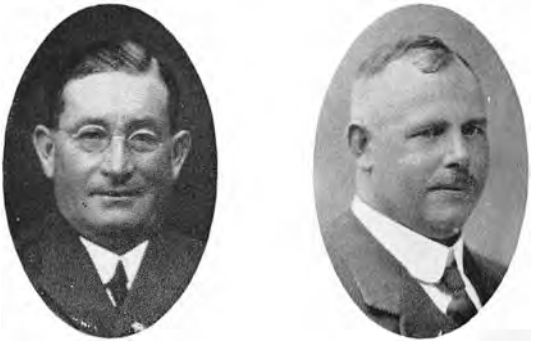
Torpedering – besejret en værgeløs.



Indvielse af Langeliniemomumentet den 9. maj 1928.



S/s »Natal« (Orient) laster dækslast af teaktræ i Bangkok.





Chr. Christensen, stifter af og første forretningsfører for Dansk Styrmandsforening«. O. P. Jensen, »Dansk Styrmandsforening«s første formand. Herunder: Styrmandsforeningens forretningsførere: H. J. Christiansen, 1928-1958, E. Gents, 1958-1960 (sekretær fra 1928), og Frithjof Koed, forretningsfører fra 1. oktober 1960.





Til v.: m/s »Tacoma« dokker i Yokohama.
Herover: Kormoran (skarv).



Geisha.



Bronzebudda i Kamakura.

I april 1924 forøger *Svitzer* sin aktiekapital fra 3 til 4 mill. kr. til parikurs.

I juli 1924 må *Diskonto- og Revisionsbanken* standse efter allerede tidligere at have prøvet en rekonstruktion. De største tab er lidt på Frausings Kulforretning, Korsør (20 mill. kr.), Rødby havns Skibsværft og flere dampskibsselskaber.

Under store festligheder højtideligholdt Børsen den 13. december 1924 sit 300 års jubilæum. Børssalene havde nu igen fået deres ærværdige udseende efter krigstidens abnorme heksedans.

Danske skibe i udenrigsfart havde i 1922 tjent 180 mill. kr. og 235 mill. i 1923. I 1924 var beløbet 270 mill. kr.

Kursen på dampskibsaktier var den 31. december 1924 som følger 1923-kursen i parentes): D. F. D. S. 79 (101) — Norden 214 (249) — Dannebrog 81 (113) — Orient 220 (366) — Ø. K. 199 (176) — Torm ? ( ) — Myren 116 (130) — Vendila 126 (147) — Progress 82 (87) — Dansk-Fransk 101 (119) — B. & W. 140 (187) — Oversøisk 48 (55) — Atlanterhavet likvideret (120) — Orion 53 (71) — Forenede Bugser 41 (64) — Helsingør Værft 165 (191) — Flydedok 63 (66) — Dansk-Norsk 68 (77) — Patria 1/4 (3) Hejmdal ? (?).

Udbytter deklareret for 1924 var (1923 i parentes): Svitzer 10% (8) — Forenede Bugser 0 (0) — Vendila 12 % (8) — Dansk-Fransk 8 % (8) — Orion 0 (0) Ø. K. 15% (14) — D. F. D. S. 0 (6) — Norden 15% (20) — Progress 6% (8) — Dannebrog 6% (6) — Torm 25% (25) — Myren 9% (8) — B. & W. 12% (15) — Flydedok 5% (0) Dansk-Norsk 4% (4) — Dana 0 (0), skyldte den fallerede Discontobank 2 mill. kr., som dækkes ved salg af damperne *»Danebrog«* (1866 brt., bygget i Chicago 1917 for kr. 1.768.991 og i januar 1934 solgt til Finland for kr. 100.000) og *»Daneholm«* (1537 brt., bygget i 1907 i Helsingør for kr. 374,629, 1916 solgt til Skandia for kr. 700.000, 2 måneder senere solgt til Dana for kr. 850.000. I december 1924 solgt til Finland for kr. 435.000). — Orient 15% (25) — Pacific 25% (25) — Hejmdal 30% (30) — Dania 25% (25) — Svendborg 32% (25) D/S af 1912 32% (24) — Oversøisk 4% (0) — Trafic 5%. Rødby Havn 8% — Skagerak 6% (8).

D/s *Quarto* likviderer. Aktiekapitalen er tabt og derudover et underskud på 1/4 mill. kr.

D/s *»Gylfe«*, som i 1916 var blevet stiftet af grosserer *Th. Just*, havde ved krigens slutning en stort nybygningsprogram, men i 1923 kom det i pengevanskeligheder og måtte overtages af bankerne, som lod den kendte skibsreder *T. C. Christensen* administrere skibene. Der konstateredes et tab på ca. 5 mill. kr., og i 1926 måtte der likvideres, og Gylfes fire dampere overgik til d/s Hella.

Den 3. januar 1925 måtte d/s *Oceania* likvidere. I april var kapitalen blevet nedskrevet til kr. 75.000, hvorefter ny kapital på kr. 425.000 blev tegnet, men efter Diskontobankens sammenbrud var rederiet kørt helt i sænk og måtte likvidere. Rederiets to skibe blev solgt — s/s *»Danebod«*, 1675 brt., bygget i 1890 og købt i februar 1916 for 650.000, blev solgt til Sverige. S/s *»Danefærd«*, 1367 brt., bygget i 1884 og købt til Oceana i september 1916 for kr. 900.000 (bemærk hvor skibspriserne i 1916 er steget på 6 måneder) blev solgt til Grækenland for kr. 136.000.

I december 1924 stiftedes i Danmark *Danske Rederes Retsværn* som en beskyttelsesklub efter engelsk mønster.

Året 1924 har som dets forgænger været et dårligt år for skibsfarten, og når danske skibe alligevel har kunnet sejle med fortjeneste, skyldtes det de for landet ugunstige valutaforhold. På det internationale fragtmarked betales skibsfragter i sterling eller dollars, og når disse betales med henholdsvis kr. 26.00 og kr. 6.00 mod parikursen henholdsvis kr. 19.00 og kr. 4.00, er det klart, at dette må hjælpe på de danske skibes kroneindtjening.

Sejlskibene har endnu i tyverne ikke helt udspillet deres rolle, men en historie, som i slutningen af 1924 løber verden rundt, gør det indlysende, at sejl som fremdrivningsmiddel ikke mere er sikkert eller økonomisk. Den 4-mastede bark »*Gartway*« fra Grangemouth afsejlede den 12. juni 1922 fra Skotland med en ladning briketter til Iquique på Sydamerikas vestkyst. Ud for La Plataflodens munding blev skibet opholdt af vindstille, men under en pampero (pludseligt opstående voldsom cyklonstorm med ringe område) mistede det sine topstænger og klyverbom. Skibet slæbtes til Montevideo, hvor det repareredes og også fik en ny kaptajn. Det tog barken 32 dage at nå fra Montevideo til Kap Horn (Sydamerikas berygtede sydspids). Den ene vestlige storm efter den anden gjorde det umuligt for skibet at komme forbi Kap Horn og ind i Stillehavet, hvorfor kaptajnen tilsidst besluttede at vende om og sejle for de fremherskende vestenvinde øst efter de 4000 sømil til Kapstaden i Sydafrika. Her kom skibet i tørdok for at få renset skibsbunden for begroning — 3 fod langt græs og mange tons »langhalse«. Disse, hvis latinske navn er Lepas anafifa, er en krebsdyrform, der med en kødet stilk særlig hæfter sig fast på skibsbunde, hvor de ved deres mangfoldighed forøger skibsbundens gnidningsmodstand og derved formindsker farten. Efter dokningen forlod skibet Kapstaden med en ny kaptajn (den tredje) ombord. Kursen sattes øster efter, og med god vind hele vejen nåedes endelig Iquique den 23. december 1923 efter en rejse på ialt 519 dage. Det havde da udsejlet 21.000 sømil.

I januar 1925 opsiger matroser og fyrbødere deres overenskomster til ophør den 30. april. Da rederne ønsker at stå frit, opsiger rederiforeningen til gengæld overenskomsterne med officers- og restaurations-organisationerne. Den 3. april varslede sømænd og fyrbødere strejke, og forligsinstitutionen greb nu ind. Forligsmanden stillede den 24. april 1925 et mæglingsforslag, som efter en del forhandling blev vedtaget af alle parter. Ved forslaget opnåede sømænd og fyrbødere et lønpålæg af kr. 10 pr. måned foruden forskellige andre fordele. Overenskomsterne blev gjort 2-årige med lønregulering efter pristallet. Med de øvrige organisationer med undtagelse af maskinmestrenes kom rederiforeningen hurtigt til rette, idet rederne tilkendte medlemmerne procentvis de samme forhøjelser, som de menige besætningsmedlemmer havde fået. Maskinmestrene var dog ikke tilfreds med denne afgørelse, men sendte rederne deres forslag til overenskomst. Dette forslag blev anbefalet af redernes forhandlingsudvalg, men blev forkastet af redernes generalforsamling, hvorefter Maskinmestrenes Forening erklærede blokade ved at stoppe alle udmønstringer af maskinmestre fra den 12.

maj 1925. Blokaden blev ikke tilstrækkelig effektiv, og den 23. juni greb forligsmanden ind med et mæglingsforslag, som den 26. juni blev accepteret af maskinmesterforeningen og dagen efter af rederne. Den 15. august afsluttedes den endelige overenskomst med radiotelegrafisterne, hvorefter der skulle være skabt ro om arbejdsforholdene i danske skibe for i alle tilfælde de næste 2 år. Helt roligt blev det dog ikke lige med det samme, idet transportarbejderne havde erklæret strejke, og den 1. juni erklærede sømænd og fyrbødere sympatistrejke og forlod skibene med undtagelse af ruteskibene i den indenrigske fart. Den 5. juni afblæstes transportarbejderstrejken og således også sømændenes sympatistrejke, der altså kun havde varet en uge.

I sommeren 1925 gjorde rotorskibet *»Buckau«* en rundrejse i europæiske farvande. Dette mærkelige skib var opfundet af den tyske ingeniør *Flettner,* og princippet var kortelig fortalt dette, at hvis en lodretstående, drejende cylinder bliver udsat for en luftstrøm, vil denne strøm dele sig på en sådan måde, at der vil komme et overtryk på den ene side af cylinderen og et undertryk på den anden, og denne forskel i trykket udnyttes til at drive skibet frem. Der skal altså være vind, for at cylinderen skal kunne virke, og der skal være maskinkraft for at få rotoren til at cirkulere. Rotorskibet var et interessant eksperiment, men fik aldrig praktisk betydning.

Fra U. S. A. kommer meddelelse om, at *Henry Ford* (automobilkongen) har købt 199 skibe tilhørende *Shipping Board,* hvilket altså vil sige den amerikanske stat, som har opdaget, at statsrederi ikke betaler sig. 50 af de købte skibe er søgående skibe på hvert ca. 5300 tons dødvægt, mens de 149 er skibe fra indlandssøerne på hvert 3500 tons. Prisen er billig — 8500 dollars gennemsnitlig pr. skib (ca. kr. 51.000). Desuden har Ford købt 7 store slæbebåde, som han har betalt med $ 42.500 pr. styk. Slæbebådene slæber hele flåden til Fords værksteder i Pennsylvania, hvor de store skibe bliver skåret i mindre stykker, som lastes på de små skibe, hvorefter disse bliver slæbt gennem sluserne til indlandssøerne og gennem disse til Fords værksteder i Detroit, Michigan, hvor hele konvojen — inclusive slæbebådene — bliver hugget op og puttet i smelteovnene for at blive omskabt til automobiler.

D/s Dania udvider den 19. marts 1925 sin aktiekapital fra kr. 600.000 til kr. 1.500.000.

I marts 1925 har d/s *Dana* (*Suenson & Jespersen* — også redere for det likviderede *Oceana*) afhændet 2 af sine skibe — s/s *»Danebrog«*, 1866 brt., bygget i Chicago i 1917 for en byggesum af kr. 1.768.991 og nu bogført til kr. 900.000, og s/s *»Daneholm«*, 1537 brt., bygget i 1907 på Helsingør Værft til *Aalborg D/S* for kr. 374.629 og i 1916 købt til *Dana* (af d/s *Skandia*) for kr. 850.000, nu bogført til kr. 410.000. Dana har for de to skibe fået henholdsvis kr. 478.000 og kr. 420.000. Dana ejer endnu 4 dampskibe på ialt 9100 tons dødvægt bogført til kr. 3.553.000. Driftsunderskuddet for 1924 er kr. 343.000. Beløbet, som kom ind ved salget af de to skibe, blev indbetalt til Diskontobanken (i likvidation) som afdrag på gæld til denne. Restgælden til banken, kr. 964.736, overtages af Handelsbanken med pant i de tilbageværende 4 skibe. Den 21. marts likviderer

Dana, idet Handelsbanken ville have sine penge. De 4 skibe, der af Dana i sin tid var indkøbt for ialt kr. 5.583.375, indbragte ved salget kr. 960.000. Handelsbanken fik en del af sine penge hjem — aktionærerne fik intet.

Året 1925 var et meget sløjt år for Danmark, og dets tre vigtigste næringsveje har været ude i en meget strid modvind. Det, der i særlig grad har været årsag til misèren, er kronestigningen, der var så betydelig, at den vendte op og ned på alle forhold. Fra ultimo 1924 til ultimo 1925 steg kronen i forhold til sterling fra kr. 26.00 til kr. 19.64 og i forhold til U. S.-dollars fra kr. 6.00 til kr. 4.06. Kronestigningen ramte landbruget med fuld styrke, hvilket man straks får det rette indtryk af, når man ser, at bønderne i 1924 for 100 kg smør solgt til England fik et beløb af kr. 522, mens de for det samme kvantum solgt i slutningen af 1925 kun fik kr. 303. Industrien var i årets løb udsat for en langvarig arbejdskamp, og følgerne af denne samt den stærke deflation har skabt stor arbejdsløshed. For skibsfartens vedkommende har det internationale fragtmarked ligget meget sløjt på grund af efterkrigstidens overproduktion af skibe, og når derefter de indtjente fragtbeløb i sterling og dollars skal omregnes til den store krone, bliver det den bare elendighed, og de oplagte skibes tal stiger også og er den 1. februar 1926 steget til 62 skibe på ialt 79.872 brt. — ca. 10% af den danske handelsflåde. Pristallet er faldet fra 219 til 195, hvilket betyder en nedsættelse af besætningernes hyre på 12% af mandskabernes og 9% af officerernes.

KAPITEL 8

De »Albert Jensen'ske selskaber«. Kulminestrejke i England højner fragterne. »Oversøisk Kompagni« likviderer. Mindesmærket på Langelinie.

Som tidligere fortalt havde skibsreder *Albert Jensen* (firma *P. A. Jensen*) i begyndelsen af verdenskrigen solgt sin flåde til et firma i Amerika af frygt for at få den konfiskeret som »fjendtlig ejendom«, idet den tildels var erhvervet ved hjælp af kapital overladt skibsreder Jensen af hans svigerfader, tyskeren *Hugo Stinnes*. Da U. S. A. kom med i krigen, blev disse skibe konfiskeret af den amerikanske stat, hvorefter Jensen, som havde bosat sig i Amerika, anlagde sag mod U. S. A. om betaling af 8 mill. kr. Her i Danmark stod Jensen som ejer af en hel række aktieselskaber, der hver var dannet med et eller to skibe. Disse skibe var indkøbt i Amerika og blev i Danmark administreret af firmaet *»Jensen Linien«* ved Albert Jensens danske repræsentant *H. Jensen*. Den under likvidation værende Diskonto- og Revisionsbank havde stor pant i disse skibe og fremtvang i april 1926 en ordning, hvorefter banken overtog 6 af skibene, og de tilsvarende selskaber ophævedes. Derefter dannede banken to rederier, hvoraf det ene, *Codan*, overtog de 5 skibe, *»Ellen Jensen«*, *»Anna Jensen«*, *»Grete Jensen«*, *»Berte Jensen«* og *»Mette Jensen«*, medens s/s *»Ontario«* kom under et rederi af samme navn som skibet. Codans nominelle aktiekapital var på kr. 100.000. De 5 skibe på 28.720 tdw. overtoges for et samlet beløb af kr. 865.000.

Begge rederier skulle administreres af den kendte skibsreder *T. C. Christensen,* der efterhånden var blevet en slags opsamlingsreder for skibe, hvis rederier det var gået galt for. I forvejen ledede T. C. Christensen rederiet *Halla* for banken, og de to rederier *Gylfe* og *Hamlet,* i hvilke den uheldige bank også havde store interesser. Et af de små selskaber, *A/S Dorthe Jensen,* kom ikke under denne administration, men afvikledes i 1928. Der skal senere berettes om Albert Jensens videre virksomhed som dampskibsreder.

Sejlskibsrederiet *Panis* i Svendborg fik i april 1926 sine 6 skibe solgt ved tvangsauktion. Skibene, der tilsammen målte 2340 tons, var alle så godt som nye og havde ved anskaffelsen kostet ikke mindre end kr. 1.500.000. Ved auktionen indbragte de tilsammen kr. 124.000 og blev alle købt af konsul *Aksel Nielsen,* Svendborg.

Firmaet *Suenson & Jespersens* ene deltager, *M. N. Suenson,* stiftede ved d/s Danas likvidation et rederi d/s *Danefelt,* som fra Dana overtog s/s *»Danefelt«* for en købesum af kr. 310.000. Senere købtes fra Norge endnu et skib, som døbtes *»Danevirke«*. Selskabet måtte likvidere i 1931.

Regnskaberne for de danske rederier for årene 1925 og 1926 ser ikke lystelige ud. Dog giver Torm for begge årene 20%, Norden 10%, Dania henholdsvis 8 og 10%, Ø. K. 14 og 10%. De øvrige rederier har kun haft minimale fortjenester og i mange tilfælde direkte tab.

Set fra skibsfartens side var den første halvdel af året 1926 så slet, at det næsten dannede rekord. I årets sidste halvdel steg imidlertid fragterne så meget, at det genkaldte minderne om krigstidens strålende konjunkturer. Denne kortvarige opgang var naturligvis, som så ofte før, et resultat af abnorme forhold, der i dette tilfælde var den langvarige kulminestrejke i England, som begyndte den 1. maj 1926, og som kom til at vare det meste af året ud. England havde normalt en kuludførsel på ca. 4 mill. tons om måneden. Allerede i maj måned sank dette til 1.4 mill. tons, og det gik hurtigt ned til intet, således at England måtte begynde at importere kul. I juli — altså på strejkens tredje måned — var England oppe på at importere 2.3 mill. tons, der allerede i august var forøget til 4 mill. tons. Med en så enorm indførsel måtte fragterne stige, særlig da det viste sig, at de tyske kulminer ikke kunne overkomme efterspørgslen, hvorfor brændslet måtte hentes helt fra det fjerne Amerika. Fragterne steg i enkelte ruter helt op til 300%, så selv om bunkerkulpriserne steg til det dobbelte, fik rederne dog en ganske god fortjeneste. Hertil kom også, at såvel hyrerne i skibene som omkostningerne i havnene på grund af kronens stigning gik betydeligt ned. De gode fragter på årets slutning kom som en frelsende redningsbøje til en druknende for den i årets midte meget betrængte danske skibsfart, og alle de oplagte skibe var da også inden årets slutning i fart igen.

Ikke alle danske rederier fik udbytte af de gode tider i slutningen af 1926, og for flere havde årets første halvdel været så dårlig, at også slutresultatet blev derefter. Der var et stort handelsfirma, der — måske med Ø. K. som forbillede — var gået ind for rederivirksomhed, som på grund af de stadig nedadgående priser ikke kunne klare sig med de alt for dyrt indkøbte skibe. Dette var

Oversøisk Kompagni. For året 1926 konstateredes et underskud på kr. 345.623. For at få lidt hånd i hanke med foretagendet satte banken »likvidationseksperten« skibsreder *T. C. Christensen* ind som reder ved siden af firmaets gamle direktør *Fr. Hoppe.* Ved samme lejlighed gled lederen af skibsafdelingen kaptajn *Ejnar Kall* ud af ledelsen. Dette var vel nok på grund af sparsommelighedshensyn, men vel også nok fordi, T. C. Christensen »kunne selv«. For 1927 var underskuddet kr. 886.312, og direktør Fr. Hoppe tog sin afsked. Nu var T. C. Christensen ene på broen, men det hjalp ikke — de dyre skibe og den store aktiekapital gav »skibet« for megen slagside. Det måtte kæntre. Da underskuddet for 1928 var kr. 646.530, gav bankerne op. Den 29. april likviderede selskabet, og dets 5 skibe blev solgt til d/s Viking for så i 1933 sammen med dette rederi at blive opslugt af D. F. D. S.

Skibsreder *O. J. Eskildsen,* der havde været korresponderende reder for d/s Atlanterhavet og for Hippalos, havde, som meddelt tidligere, i 1924 stiftet d/s Botnia med en aktiekapital på kr. 750.000, som i januar 1926 forøgedes til kr. 900.000.

I februar stiftede Eskildsen et nyt *»Atlanterhavet«* på en damper købt fra Sverige for kr. 339.090. Aktiekapitalen var på kr. 200.000. Skibet blev døbt *»Polarhavet«.* Det var på 2107 brt. og var bygget i Skotland i 1902. Under den hårde depression i 1932 måtte Eskildsens selskaber likvidere, og *»Polarhavet«* blev solgt til Sverige den 19. november 1932 for kr. 80.000.

Vi har hørt en del om skibsreder T. C. Christensen, som jo også har indtaget en mærkelig stilling i dansk skibsfart. Født i Frederikshavn den 4. december 1887 lærte han skibsmæglerforretning i sin fødeby og var derefter ansat først i *»Dansk-russisk Dampskibsselskab«* i 6 år og derpå i 7 år prokurist hos A. P. Møller. I 1919 begyndte han sin egen forretning og blev snart af forskellige banker brugt til at administrere skibe tilhørende likviderende rederier. I 1921 blev han på denne måde korresponderende reder for *»Rederiaktieselskabet Halla«,* som bestod af 6 mindre sejl- og motorskibe. Alle disse solgtes efterhånden — de to sidste i 1927. I 1925 skiftede selskabet navn til *»D/S Halla«,* efter at flere likviderede selskabers dampskibe var kommet ind under rederiet. Det var efterhånden en hel række af rederier, T. C. Christensen kom til at administrere — *Halla, Gyfle, Hamlet, Jutlandia, Hammersholm, Det oversøiske Kompagni* og *Hafnia.* Det sidste, som stiftedes i 1927, har ikke spor tilknytning til de andre rederier af samme navn, som vi tidligere har hørt om. Hafnia overtog 4 skibe fra Halla. Det er det eneste af de mange rederier, der endnu eksisterer. Dets aktiekapital var oprindelig kr. 300.000, men blev i 1939 forøget til 1/2 mill. kr. Diskonto- og Revisionsbanken i likvidation var som ufyldestgjort panthaver den egentlige ejer af alle disse skibe, og efterhånden som lejlighed gaves, blev skibene solgt, og selskaberne opløstes. Halla likviderede i 1928 og Oversøisk i 1929.

Under krigen byggedes i Odense en 4-mastet skonnert for en byggesum af kr. 400.000. Skibet henlå i Odense uden navn og kom ikke ud at sejle, før det i marts 1927 solgtes til Finland for blot kr. 19.000.

D/s Dannebrog nedskriver i foråret 1927 sin aktiekapital fra 15 til 11.2 mill. kr. ved at annullere sin beholdning af 1 mill. kr. egne aktier og derefter nedskrive de resterende 14 mill. med 2.8 mill. kr. ved at nedsætte aktiebeløbet.

Dansk-Norsk D/S rekonstruerer ved at opkøbe 900.000 kr. aktier til kurs 60 og derefter annullere dem. I november 1928 udbetales der af den resterende aktiekapital 25% til aktionærerne og afskrives på aktierne yderligere 25% uden udbetaling, således at kapitalen derefter er kr. 360.000. Den 8. marts 1930 og den 4. april 1935 nedskæres kapitalen med henholdsvis kr. 40.000 og kr. 20.000, og kapitalen er derefter kr. 300.000.

Året 1927 var begyndt med gode fragter — eftervirkningerne efter opgangsperioden skabt af den engelske kulstrejke — men ved årets slutning var skibsfarten igen nede i en bølgedal, som fortsattes gennem hele året 1928.

På Helgolandsdagen den 9. maj 1928 foretoges en meget stilfuld og højtidelig indvielse af mindesmærket over verdenskrigens omkomne søfolk på danske handelsskibe. Mindesmærket er bekostet af Dansk Dampskibsrederiforening, som på en generalforsamling afholdt den 17. maj 1923 enstemmigt besluttede sig til at rejse et sådant minde og bevilgede kr. 100.000 hertil. Et udvalg af foreningens medlemmer suppleret med kendte kunstnere udarbejdede planerne for en konkurrence, og de 58 indkomne forslag bedømtes af en komité bestående af billedhuggerne J. F. Willumsen og Niels Skovgaard, arkitekterne Axel Berg og Paul Holsøe samt som rederiforeningens repræsentanter generalkonsul Johan Hansen, skibsreder Chr. Sass og foreningens direktør E. Maegaard. Forslaget, som blev antaget, var udarbejdet af billedhugger *Svend Rathsack* i forening med arkitekt, professor *Ivar Bentsen*. Københavns kommune stillede pladsen på Langelinie til rådighed og gav tilsagn om at ville overtage og vedligeholde monumentet.

Den højtidelige indvielse af monumentet fandt sted kl. 11 i overværelse af kong Christian X, dronning Alexandrine, kronprinsen og flere medlemmer af kongehuset samt af en stor repræsentativ forsamling af de omkomnes efterladte, repræsentanter for alt, hvad der havde med dansk søfart at gøre, de civile og militære myndigheder, regeringen og de nordiske landes ministre. Studentersangforeningen medvirkede og sang efter nationalsangen en af Hans Hartvig Seedorff Pedersen til lejligheden skrevet kantate med musik af kgl. kapelmester Joh. Hye-Knudsen. Indvielsestalen blev holdt af formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør for D. F. D. S. *A. O. Andersen*. Direktør A. O. Andersen oplyste i sin tale, at rederiforeningen efter verdenskrigen havde oprettet et fond på 2½ mill. kr., hvis renter i første instans skal anvendes til hjælp for søens krigsinvalider og de krigsforulykkedes enker og børn. Ønsket om også at give et synligt minde om danske sømænds indsats i verdenskrigen havde været årsag til dette monuments skabelse. »Det danske samfund — og ikke mindst dansk skibsfart — skylder alle de søfolk, som under krigen støt og roligt varetog deres farlige gerning, en tak — en særlig tak skyldes dog dem, der blev derude — de, hvis ben er bleget i søens krypt.«

Efter indvielsestalen tog kongen ordet, og i få og følte ord takkede han

først dem, der havde taget initiativet til og ført tanken igennem om mindesmærket. Kongen fortsatte: »Med dyb og menneskelig følelse tænker vi på alle dem, der har mistet pårørende og slægtninge, men det minde, der i dag er rejst her, skal stå som et æresminde for den pligtopfyldende, trofaste, rene handelsmarinens mand, der ofrede sit liv som indsats for at frelse fædrelandet, opfylde forpligtelserne og sørge for tilførslerne til os i hjemmet.«

På det pompøse mindesmærkes øverste sokkel er indhugget navnene på de 648 sømænd — fra 102 danske handelsskibe — som satte livet til under krigen. Af disse er 531 danske, 39 svenske, 28 nordmænd, 11 finner, 7 islændinge og 32 fra andre nationer.

Den 16. maj 1928 afgik Dansk Styrmandsforenings stifter og forretningsfører gennem 21 år *Chr. Christensen* ved døden. Ved dette dødsfald mistede danske navigatører en foregangsmand — en mand, der havde taget en stor opgave op og ved utroligt slid og ihærdighed havde ført den til sejr. Chr. Christensen blev kun 53 år gammel, og det kan vel trygt siges, at han sled sig op i sin stands tjeneste. Han var en fredelig mand, der helst ville føre sin kamp med lempe, men han stod fast, når det gjaldt principperne. Han havde skabt respekt både om sit eget navn og om sine kaldsfæller. Også hos rederne, som han til tider stod som modstander over for, mødte han anseelse og forståelse. Ved hans begravelse fra Sundby kirke den 21. maj 1928 blev der givet synlige udtryk for den højagtelse og det venskab, alle institutioner og personer havde næret for ham.

Efter Christensens død blev foreningens daværende sekretær, styrmand *H. J. Christiansen* valgt til forretningsfører, og som sekretær valgtes styrmand i D.S.B. *E. Gents*. Udmærket bistået af sin sekretær gjorde H. J. Christiansen i mere end 30 år som den initiativrige daglige leder af foreningen et storslået arbejde for denne som for navigatørstanden overhovedet; men tilsidst følte han sig træt — helbredet var ikke godt mere, og den 1. september 1958 trak han sig tilbage til et velfortjent otium. E. Gents afløste Christiansen på den ansvarsfulde post, og på sekretærposten, der tillige omfatter hvervet som hovedkasserer, blev valgt *Frithjof Koed*, der i 11 år havde været styrmand i D. F. D. S. og været medlem af foreningens bestyrelse siden 1955 — de sidste to år som næstformand. I Dansk Styrmandsforening er ledelsen tilrettelagt således, at der i spidsen for foreningen står en farende formand, der er valgt af bestyrelsen, medens den daglige ledelse forestås af en lønnet forretningsfører.

I skibsfartens arbejdsforhold skete der iøvrigt ingen forandringer tyveårstallet ud. Overenskomsterne blev regelmæssigt fornyet omend nu og da med mindre forandringer. Skibsfartens stilling var efterhånden også blevet meget ringe med et stadig dårligere fragtmarked og deraf følgende større oplægninger og med tilsvarende arbejdsløshed blandt søfolkene. I januar 1931 er der ialt oplagt 76 skibe på tilsammen 273.000 brt.

Den 31. december 1930 er kurserne på rederiaktier som følger (i parentes er givet kurserne for december 1924): D. F. D. S. 70 (79) — Norden 124 (214) — Dannebrog 52 (81) — Orient 100 (220) — Ø. K. 141 (199) Torm ( ) — Myren 70 (116) — Vendila 76 (126) — Progress 56 (82) — Dansk-Fransk 55

(101) — B. & W. 88 (140) — Orion 20 (53) — Forenede Bugser (41) — Dansk-Norsk (68) — Hejmdal ( ) — D/S 1912 177 — D/S Svendborg 177 — Svitzer 48.

Udbyttet for året 1931 var (for 1924 i parentes): Svitzer 0 (10) — Forenede Bugser 0 (0) — Vendila 0 (12) — Dansk-Fransk 0 (8) — Orion 0 (0) — Ø. K. 8% (15) — D. F. D. S. 6% (0) — Norden 8% (15) — Progress 0 (6) — Dannebrog 0 (6) — Torm 20% (25) — Myren 4% (9) — B. & W. 8% (12) — Dansk-Norsk 0 (4) — Orient 5% (15) — Pacific 15% (25) — Hejmdal 10 (30) — Dania 5% ( ) — Skagerak likviderer og sælger sine 5 skibe på 5732 brt. og 11 år gamle til Progress for kr. 1.525.000.

Danmark har i fragt fra udlandet tjent for året 1927 194 mill. kr. og for året 1928 over 182 mill. kr. For årene 1929 og 1930 er tallene henholdsvis 187 og 162 mill. kr. Den kendte skibsreder Marius Nielsen (d/s Progress) udtaler, at året 1930 har været det usleste, siden han for 40 år siden begyndte med rederivirksomhed.

Året 1931 skulle blive — om muligt — endnu værre, men før jeg går over til at berette om dette, vil jeg fortsætte fortællingen om min egen sejlads, som jeg afsluttede beretningen om, da jeg i Hamburg gik ombord i s/s *»Natal«* i januar 1924.

KAPITEL 9

Forfatterens sejlads. Ceylon. Japanjordskælvet. Bangkok. Richelieu. Bangkokdanskere.

»Natal« afgik fra Hamburg den 10. januar 1924. Det var helt rart for mig igen at komme til søs og få rigtig »luft under vingerne«. Jeg følte mig som en fugl, der i lange tider havde været i bur, og som nu endelig var sluppet fri — ud, hvor der var højt til loftet og vidt til væggene. Skibet var blevet befragtet af Ø. K., og vi havde en fuld ladning stykgods til Østen. Vi var heldige med vejret, og snart var vi i det milde Middelhav og gennem Suezkanalen og Suezbugten ud i Det røde Hav, hvor vi snart havde grund til at ønske os lidt af vort hjemlands vinterkulde. Om vinteren blæser nordøstmonsunen i Det indiske Hav, og dette er den gode årstid, så vi gjorde god fart mod vor første lossehavn Colombo på øen Ceylon.

Jeg har gennem årene været mangfoldige gange i Colombo, og hver gang har jeg uvilkårligt ladet mine tanker vandre tilbage til den gang, den danske søofficer Ove Gjedde i året 1620 med sine skibe besøgte denne skønne ø, og jeg har beklaget, at forholdene ikke lå således for den danske søfarer, at Danmark kunne være blevet herre over dette land, der ikke uden grund er blevet betegnet som det sted, hvor paradiset — »Edens have« — i sin tid var beliggende. Naturligvis — Danmark havde aldrig fået lov til at beholde denne »Østens perle«, som har været invaderet så ofte af flere af Europas og Asiens folk. Ceylon er en stor ø — 66.000 kvadratkilometer — og havde i 1957 ca. 9.2 mill. indbyggere.

Af øens urbefolkning — veddaherne — findes der nu kun nogle få tusinde tilbage. De blev fortrængt af singhaleserne, som endnu udgør størstedelen af befolkningen — ca. 6 millioner. Det næststørste kontingent er tamilerne, der er efterkommere af hinduer fra det sydlige Indien, som ved flere invasioner begyndende omkring Kristi fødsel oversvømmede øen. Der er nu på Ceylon ca. 2 mill. tamiler, som hovedsagelig har bosat sig på den nordlige del af øen. De er, som sagt, hinduer, mens singhaleserne fortrinsvis er buddhister. Der er ca. 3/4 mill. kristne på øen og 1/4 mill. muhamedanere. Der er vel nu ca. 10.000 europæere på Ceylon. Ceylon har — foruden af den lille danske »franske visit« — været besøgt af grækere, romere, arabere, kinesere, venetianere, portugisere og hollændere, før England omkring 1800-års tallet tog øen i besiddelse og blev der. Portugiserne er vel nok dem, der har efterladt det største vidnesbyrd om deres besøg. Går man op gennem den vigtigste forretningsgade, vil man se, at en masse af forretningerne med kuriositeter og lignende bærer portugisiske navne som da Silva, Fernandez, Jesus og andre, og indehaverne vil — skønt som oftest meget mahogni- eller chokoladefarvet i huden — påstå, at de er renlivede portugisere, og mange af dem taler endnu portugisisk. Der er naturligvis en masse eurasiere — det fælles navn for alle efterkommere af europæiske og asiatiske forfædre.

Allerede før man ser Ceylon dukke op over horisonten, når man nærmer sig landet, møder man ofte øens fiskefartøjer. Det er nogle mærkeligt udseende både bestående af en temmelig svær udhulet træstamme, hvis sider er gjort højere ved påsatte træplanker. Denne stamme har naturligvis ikke megen stabilitet, men fra stammen fører lange buede stænger — »udriggere« — ud til den ene side, fastgjort til en svær bjælke, der hindrer fartøjet i at kæntre. Mange af disse fartøjer har ret svær sejlføring. I frisk kuling kan sejlpresset ikke trykke udriggerbjælken i vandet, hvis denne side er den læ. Hvis det derimod er den anden side, som er den læ side, må bådens besætning ofte for at skaffe stabilitet kravle ud på bjælken, og det er ganske oplivende at se et sådant fartøj komme strygende for en frisk vind med alle disse næsten nøgne mennesker siddende som aber på udriggerbommene. Kommer man nærmere, kan man ofte langt ude i søen mærke landet takket være de krydrede dufte, der strømmer ud derfra. På Ceylon findes ikke langt fra Colombo de store »Cinnamon Gardens« (kanelhaver).

Colombo har ingen naturlig havn. Den meget rummelige havn er med umådelig bekostning dannet ved bygning af store cementmoler. Så snart et skib kommer inden for bølgebryderne, omkredses det af utallige små både — som regel blot en lille udhulet træstamme og oftest kun et par brædder slået sammen og tilspidset i enderne. Hvert fartøj styres af en nøgen, brun dreng, som ved hjælp af en 2-bladet pagaj driver det frem med stor hurtighed. Disse drenge laver alle mulige kunststykker i vandet og opfordrer søfolkene og eventuelle passagerer til at smide pengestykker i vandet, og det er utroligt at se med hvilken lethed de dykker ned og sikrer sig mønten — jeg tror det er meget sjældent, nogen mønt går til bunds for dem.

Når skibet først er fortøjet, bliver det snart oversvømmet af handelsmænd, som falbyder deres varer, og er man efterhånden blevet kendt med forretningsgangen og kender lidt til varernes kvalitet, kan man gøre ganske gode indkøb. Der blev i sin tid solgt en mængde elefantfigurer forarbejdet af ibenholt. Jeg har personligt købt mange af dem og foræret dem til hjemlige venner og bekendte. Disse elefanter står nu rundt omkring i europæiske og amerikanske forretninger til meget høje priser. På Ceylon kan man, hvis man har forstand på de dele, købe mange uslebne ædelstene billigt — særlig rubiner og safirer, som der findes mange af på øen.

Ceylons vigtigste udførselsartikel er te, som dyrkes over hele øen, men tillige udskibes der en masse kopra, tørret kokosnød, som særlig bruges i margarinefabrikationen. Tidligere udskibedes en del kokosnøddeolie i store fustager. Denne olie størkner ved 16 graders varme, og den udlækkede olie måtte skrabes op af skibsbunden. Efter udlosningen i Danmark blev tønderne tømt og slået i stykker og staverne i bundter returneret til Colombo. I Colombo lastes også noget sort pulver, plumbargo, som bruges i blyantfabrikationen.

Colombo er en by på ca. 425.000 indbyggere (i 1957) med mange store moderne bygninger, men rummer også minder om fordums tider. En af de mest iøjnefaldende bygninger er den mauriske moské med sine tårne og minareter. Et sted, man også må besøge ofte, er den botaniske have. Uden for Colombo, sønden for byen, ligger det store »Hotel Lavinia« tæt nede ved havet, hvor europæere og amerikanere og også en del af de fornemme indfødte tilbringer aftenerne lyttende til orkestre eller, hvis man er meget energisk — med dans. Den danske konsul, *Kaj Nielsen,* var chef for Aarhus Oliefabriks hovedkontor i Østen. Han blev senere afløst af konsul *H. L. Knudsen.* Fra Colombo ledes indkøbene af kopra og andre olieholdige planter til brug for fabrikken i Aarhus og til de andre fabrikker ude omkring i verden, i hvilke Aarhusforetagendet er interesseret. Begge de to konsuler har tilbragt mange år på Ceylon, hvor de var meget populære både på grund af deres store dygtighed som forretningsmænd og for deres medfødte jovialitet og gemytlighed. Som alle andre danske søfolk, der har anløbet Colombo, har også jeg gennem årene nydt godt af konsulernes bistand i mine forretninger og af deres og deres elskværdige hustruers selskab, når man efter dagens anstrengende gerning slappede af i muntert samvær i deres danskprægede hjem, ombord i skibet eller på udflugter i omegnen.

Ceylon har en meget romantisk historie, og talløse ruiner af vældige slotte og templer vidner om landets fordums storhed og rigdom. Rundt om findes resterne af nu overgroede »dagopa«er, hvilket betyder »relikviegemme«. Det er bygninger med kuppelformede tage og søjler, der som regel er bygget over relikvier af Buddha eller hans mest kendte disciple. Kuppeltaget forestiller en vandblære, som er det buddhistiske symbol for menneskelegemet og livets kortvarighed.

Ceylons højeste bjerg hedder Pedrotalagala og er 2529 meter højt. Det er således beliggende, at man ikke fra havet får øje på det. Det får man derimod på øens næsthøjeste punkt, der former sig som en mærkelig buet kegle, som i klart vejr kan ses meget langt til søs. Dette punkt, som er 2241 meter højt, hedder på

singhalesisk Sripadaya, men er bedre kendt under det engelske navn »Adam's Peak«, og muhamedanerne påstår, at Adam herfra stirrede bedrøvet ned i »Edens Have« efter hans udvisning derfra efter syndefaldet — ja, de påstår, at der er et klart bevis for dette, idet man på et bestemt sted viser et endnu tydeligt bevaret aftryk af Adams fod. Intet under, at foden havde dannet dette aftryk, thi Adam faldt i den grad i bedrøvelige tanker ved at stirre ind i det tabte paradis, at han blev stående i tusind år. Hvis dette er sandt — og det påstår *muhamedanerne* — må Adam have været en kolossus, idet fodaftrykket er 2 meter langt og $^2/_3$ meter bredt. Forøvrigt påstår *buddhisterne*, at fodaftrykket slet ikke er Adams, men Buddhas, og den ene påstand kan vel egentlig være lige så rigtig som den anden.

Et besøg i Ceylons gamle kongestad Kandy er en virkelig oplevelse. Måske ikke så meget på grund af de mange historiske ruiner som på grund af selve jernbanerejsen derop, hvor man kører gennem de mest henrivende og meget forskelligartede landskaber — stumper af tætbevokset jungle, strækninger bevokset med mægtige palmetræer, grønne rismarker, teplantager — overalt de skønneste blomster, de grønneste træer og de mærkeligste mangefarvede og skønt duftende frugter. I det hele taget mærker man stadig duften fra de mange krydderier, som vokser i en uendelighed af varieteter.

Kandys største attraktion er den botaniske have, Peradeniya, Paradisets Have, som vel indeholder den største, smukkeste og mest righoldige samling af tropeplanter, blomster og frugter i hele verden. Efter besøget her er det næsten blasfemi at begive sig til et ikke særligt imponerende tempel, som er blevet berømt, fordi det er bygget som opbevaringssted for et af buddhismens største relikvier, nemlig »Dalada Maligawa« — »Buddhas tand«. Buddha levede for ca. 2200 år siden, og dette er naturligvis kun et kort tidsrum regnet med tiden fra Adams udvisning fra Paradiset. Når man betragter den hellige tand, ser man med undren, at mennesket på Ceylon også for 2200 år siden må have været af format legemligt set, for Buddhas efterladte tand — en hjørnetand — er 5 centimeter lang og har en diameter på omtrent halvdelen af længden. Tanden vises kun én gang årlig for særligt indbudte. Den gemmes i 6 bure bygget uden om hverandre. Det yderste er af sølv prydet med rubiner.

Ceylon er siden 4. februar 1948 en fri dominion inden for det britiske statssamfund.

Efter at have losset en del af vor ladning i Colombo, fortsattes rejsen til Hongkong og Shanghai. Fra Shanghai gik vi derefter til Japan og anløb først Shimonoseki ved det vestlige indløb til indlandssøen. Shimonoseki ligger lige over for byen Moji — hver på sin side af strædet og begge typisk japanske byer. Under indtagningen af bunkerkul i Shimonoseki hændte der en lille episode, som giver et godt indtryk af japanernes mentalitet. Som tidligere fortalt foregår *kulningen* ved hjælp af kvinder, som med små kurve langer kullene op fra de langs skibet liggende kullægtere. For at holde orden på de mange lægtermænd, kularbejdersker og andre beskæftigede på skibet, er der gerne af havnevæsenet sat en politibetjent ombord. Denne er meget optaget af sin egen værdighed over for

skibets mandskab, men over for japanerne har han vanskeligt ved at holde disciplinen. Japanske havnearbejdere — af begge køn — er ikke bedre end havnearbejdere andre steder, og selv om jeg ikke forstår japansk, var det tydeligt at forstå, at det ikke var videre godt duftende sprogblomster, de ødslede på politimanden, hvis kan kom dem for nær. »Politiofficeren«, som han benævnede sig selv, måtte på anden måde hævde sin værdighed, så han kom til mig, og på sit mærkelige skoleengelsk, med de af japanerne, når de taler engelsk, brugte staccatoudtryk og hvislelyde, sagde han: »Kaptajn — meget slemt. Jeg har set nogle af dine folk med nøgne overkroppe.« »Ja,« svarede jeg, »det er jo varmt, så det er da ganske naturligt.« »Meget slemt, meget slemt — her er kvinder ombord, og Japan er et civiliseret land.« Nå, det kunne ikke hjælpe at argumentere mod så megen civilisation, så jeg gav styrmanden besked på at få vore »barbarer« til at dække deres nøgenhed til. Noget efter ser jeg et par af de japanske lægterfolk uden nogen som helst beklædning på underkroppen — hverken bukser, lændeklæde — ja, ikke engang et lille figenblad. Jeg fik fat i vor ven »officeren« og viste ham det. Han var meget chokeret — »meget slemt, meget slemt.« Han rystede på hovedet, men jeg kunne se, han faktisk ikke turde gribe ind over for de bramfri lægterfolk, og han var kommet i en slem knibe med hensyn til den »japanske civilisation«. Han klarede det dog som en mand. »Meget slemt, kaptajn, men det er nu engang japansk kotyme.«

Efter den vidunderlige smukke rejse gennem indlandssøen ankom vi den 12. marts 1924 til Kobe, og efter at have losset dels her, dels i den lige overfor i Kobebugten beliggende store havneby Osaka, fortsattes rejsen til Yokohama, på hvis red vi ankrede den 21. marts 1924. Det var mit første anløb af Yokohama efter jordskælvskatastrofen den 1. september 1923. Ved det smalle indløb til Tokiobugten ligger midt i strædet en lille meget stærkt befæstet ø — fort nr. 3. På den østlige side af indløbet ligger forterne nr. 1 og 2. Sejladsen foregår i den kun $1^1/_2$ sømil brede kanal mellem nr. 2 og nr. 3 fort, og man kommer ganske tæt til øen. Før jordskælvet lignede denne ø nærmest en kæmpestor skildpadde, fra hvis rygskjold en masse horn strittede ud til alle sider. Øen var bygget over med jernbeton, og fra de skudsikre kasematter ragede de lange kanonmundinger truende ud i luften. Efter sigende var hele øen undermineret, og gangene var sikret med granit og beton, så det mentes, at dette fort kunne udholde en hvilken som helst belejring, og at selv det voldsomste bombardement ikke ville formå at skyde det i grus. Da vi passerede denne ø, fik vi det første overbevisende indtryk af jordskælvets voldsomhed. Det var, som om »skildpadden« var blevet slynget op i luften og faldet ned på ryggen med så stor kraft, at »rygskjoldet« var sprængt i mængder af stykker, og »hornene« — kanonerne— lå begravet mellem ruinerne, stikkende deres løb op hist og her mellem granit- og betonstykker. Det blev os senere fortalt, at hele det indvendige af fortet var klappet fuldstændig sammen, og at hele fortbesætningen var omkommet.

Det var et grufuldt syn at betragte Yokohama fra reden. Ja, man må vel sige ruinerne af Yokohama — for byen var totalt udslettet. Af alle de mange store og små bygninger, som man fra reden før så udstrakt for sig som et panorama,

var der intet tilbage. Yokohoma havde i de senere år fået ikke så få store, moderne bygninger — bl. a. lå ved strandpromenaden nær havnen det store »Grand Hotel«, den internationale »United Club«, Standard Oil Companys bygning og mange andre fra søen iøjnefaldende landmærker. De var alle totalt væk — alle bygninger så langt øjet rakte var jævnet med jorden, og for manges vedkommende var de tillige udbrændte. Tre store bygninger stod dog tilbage — det vil sige de røgsværtede mure stod der som udbrændte skeletter. Disse bygninger, hvis mure havde modstået jordskælvet, var Yokohama Specie Bank, Den russiske Bank og Assembly Hall. Sidstnævnte var en stor bygning bygget af røde mursten. Den brugtes til foredrag, koncerter og store møder og havde egentlig en mærkelig historie. Det påstås jo fra russisk side, at alle opfindelser lige meget på hvilket område oprindelig er gjort af russere. Dog er der en ting, de absolut ikke har har opfundet, og det er »jerntæppet«. Fra året 1638 til året 1853 var Japan fuldstændig lukket for al fremmed indflydelse — ingen fremmed fik lov at komme ind, og ingen japaneser fik lov at komme ud af den opgående sols land. Det blev imidlertid med magt lukket op af amerikanerne, som i 1853 sendte en flådeafdeling under admiral Perry til Yokohama, hvilket resulterede i en traktat i marts 1854, som var begyndelsen til Japans åbning — senere også for andre nationer. Imidlertid gik dette ikke af uden gnidninger både indadtil og med de fremmede magter. Resultatet blev, at japanerne modtog et ultimatum, og da dette ikke blev efterkommet, blev byen Shimonoseki i 1864 bombarderet og delvis ødelagt af en flåde bestående af engelske, franske, hollandske og nordamerikanske krigsskibe. Japan måtte gå ind på magternes fordringer og desuden betale en meget stor krigsskadeserstatning. Medens de europæiske magter stak pengene i lommen, ville De forenede Stater ikke modtage sin del, men skænkede den til Yokohama — det sted, amerikanerne først var blevet modtaget — for at der her kunne blive oprettet en institution til befordrelse af venskab mellem de to nationer. For disse penge blev »Assembly Hall« bygget. Ligesom de to andre bygninger, hvis mure blev stående, er hallen blevet opbygget og moderniseret efter jordskælvet.

»*Natal*« lossede i Yokohama i tre dage, og det var mærkeligt at vandre omkring i denne ruinby. Der var god orden blandt befolkningen, som for det meste boede i hurtigt rejste barakker. Der blev arbejdet energisk med genopbygningen, og alt syntes at gå med liv og lyst. »Bluff-Petersen« havde travlt med sin hotelvirsomhed. Selve hotelbygningen var væk, men med de lejede huse og en hurtigt opbygget pavillon som spisesal gjorde han gode forretninger. Det viste sig, at i hele Yokohoma var der kun to firmaer og en enkeltperson, der havde haft assureret mod jordskælv. Heraf var det ene Grand Hotel og det andet United Club. Enkeltpersonen var et bestyrelsesmedlem af samme klub. Han havde under et ferieophold i England ladet sit eget og klubbens huse assurere mod jordskælv — intet under, at han blev valgt til æresmedlem af denne ærværdige institution.

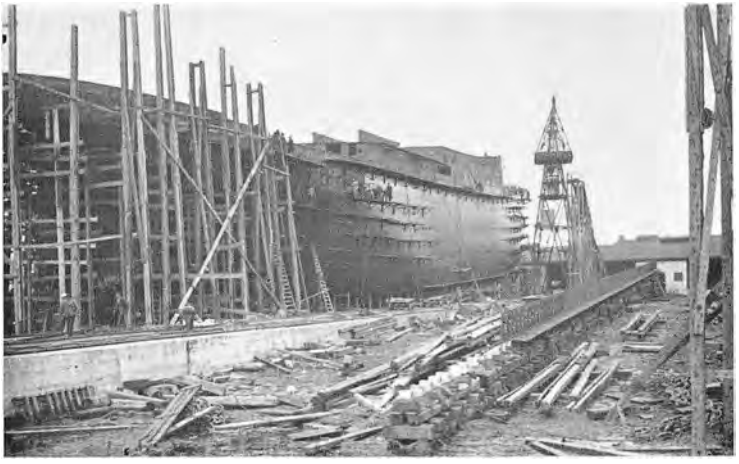
Den 19. marts 1924 afsejlede vi fra Yokohama i ballast til Australien. Vi skulle være i Port Pirie så betids, at skibet kunne være gjort lasteklar til en lad-

ning hvede i sække inden middag den 28. april, da vort charter ville udløbe. Vi skulle anløbe Newcastle N. S. W. for bunkerkul, og havde vejret opført sig ordentligt, havde der intet været i vejen for at kunne komme tidsnok til vor lasteplads, men desværre fik vi dårligt vejr, og vi kunne ikke sejle fuld kraft med det tomme skib, og vi havde intet træ til dunnering af lastrummene ombord. Det skulle vi have i Newcastle, men vi blev forsinket på rejsen derned af det dårlige vejr, og da vi ankom til Newcastle tidligt om morgenen den 20. april, var det søndag og alle kontorer og forretninger lukket. Vi skulle fylde vore bunkerkul og afgå igen den følgende dag, så det så ikke godt ud — men så kom jeg i tanker om min gamle ven slagtermester Nielsen. Hans repræsentant — »runner« — var mødt ombord for at få vor ordre på proviant. Selv var han ude på sin gård for »at hvile ud« efter ugens arbejde. Jeg fik fat i en bil og ud til ham — Nielsens måde at »hvile ud« på var karakteristisk for ham. Han sled som en slave med trillebør og skovl og var iført nogle forfærdelige laser. Jeg fik forklaret ham situationen, og mens han nettede sig lidt, måtte jeg spise mig igennem en voldsom lunch med diverse drinks. Så tog vi til byen til en af Nielsens venner — dem havde han mange af. Denne mand, som havde en stor tømmerhandel, var også i gang med at »hvile ud«, hvilket udtryk i hans tilfælde betød at rende sveddryppende rundt i landskabet uden for Newcastle og slå til en bold — golf kaldes denne leg. Vi kidnappede ham simpelthen, men ikke før vi havde indvilget i at drikke et par stive whiskyer sammen med ham i klubhuset. Manden var skotte. Så gik det til byen. Han fik fat i nogle af sine folk, åbnede kontoret, og da vi var klar over, hvad og hvor meget tømmer vi skulle bruge, gik hans mænd i gang med at samle tømmeret sammen og læsse det på vogne. Det er ikke småting, man skal bruge til »dunnering« af en skibslast, før en kornladning skal indtages. Jeg tror nok, det var sådan noget som 20.000 »super feet« (1 super foot er 1 tomme tykt og 12 tommer langt og bredt), jeg skulle bruge. Træet skulle så sendes ombord tidligt næste morgen, og jeg var glad over at have fået denne vanskelighed overstået. Det var imidlertid blevet hen på aftenen, så jeg tog mine to venner med ombord og gav dem »en dram og en bid brød«.

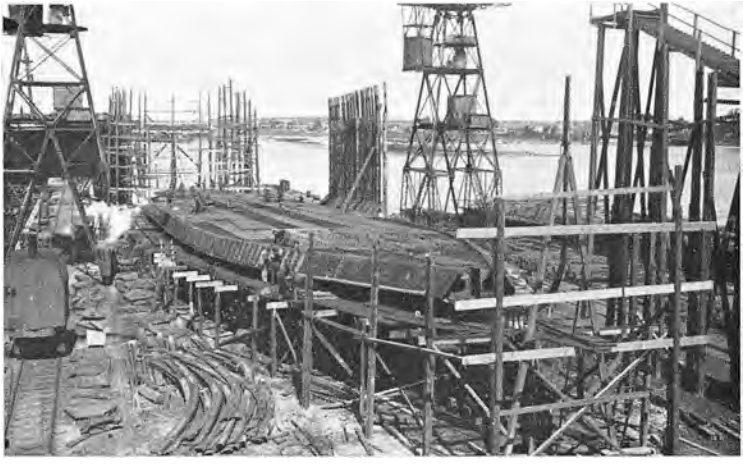
Mit rederi var begyndt at blive nervøst over vor sene ankomst. Jeg fik flere telegrammer om at skynde mig, og et brev, jeg senere modtog, var fuld af beklagelser og bange anelser, thi man kunne regne ud, at jeg nu ikke kunne komme til Port Pirie før »cancelleringsdagen«, og da der så ville gå et par dage med at dunnere skibet, ville befragterne, da fragtmarkedet var faldet meget, siden kontrakten var blevet sluttet, cancellere certepartiet (fragtkontrakten), og skibet ville så ligge dér til stort tab for rederiet. Vi indtog vore bunkerkul og sejlede fra Newcastle om morgenen den 22. april. Port Pirie er en vigtig udførselshavn beliggende i Sydaustralien helt oppe i bunden af Spencergulfen. Afstanden mellem Newcastle og Port Pirie er ca. 1200 sømil, så vi havde god tid til at få skibet dunneret op inden vor ankomst til lastepladsen, men rederiet var af den formening, at der ikke ville være lejlighed til at købe træ i kulhavnen, så dets nervøsitet var forklarlig. Vi ankom til Port Pirie tidligt om morgenen den 28. april — cancelleringsdagen. Jeg havde i forvejen telegraferet til rederiets agent

på pladsen om at have ladningsinspektøren klar ved ankomsten. Før et skib begynder indladning af hvede i Australien — såvel som andre steder — skal lastrummet og dets dunnering synes og godkendes af statsansatte ladningsinspektører, og deres attest skal vedlægges den »Notice of Readyness«, som en skibsfører skal aflevere til befragteren af skibet ved overtagelsen. I mit tilfælde skulle altså min anmeldelse være afleveret inden kl. 12 ankomstdagen, så jeg havde travlt. Inspektøren mødte ombord kl. 9 — og kasserede hele vort arbejde. Ja, det er lidt meget sagt, for selve dunneringen med planker og brædder var god nok, men træet skal beklædes, og dertil havde vi brugt bastmåtter, som vi havde skibet fuldt af fra en tidligere risladning. Disse havde også tidligere været tilladt til hvedeladning, men nu var der en ny forordning — beklædningen skulle være »burlap« (sækkelærred), så nu fik jeg travlt med at få fat i et par ruller af dette stof, få måtterne fjernet og erstattet med burlap. Kl. 11 fik jeg inspektørens attest, og kl. 11.30 afleverede jeg min »notice«, som straks blev modtaget — og med let sind kunne jeg telegrafere alt vel til min reder, fra hvis hjerte den bekendte kampesten sikkert er faldet. Min nye befragter inviterede mig til lunch, men først skulle vi have en drink — hvad jeg ønskede? Jeg var neutral. Så skal vi have en god engelsk drink — og så fik vi »Heerings Cherry Brandy«. Om jeg kunne lide den? Jo, det kunne jeg nok, men det er ingen »English drink« — det er en god dansk drik. Hvad for noget? Min nye ven havde drukket denne drink i 20 år og først nu opdaget, at den var »made in Denmark«. Jeg spurgte, om han ville have cancelleret mig, hvis jeg var kommet forsent med min notice. »Jeg ville gerne have gjort det, for fragten er gået betydeligt ned, men et parti af din ladning har vi forpligtet os til at have afskibet inden nogle få dage, og det ville ikke have været mig muligt at få et prompt skib i rette tid, så jeg havde nok måttet tage dig alligevel, hvis din forsinkelse ikke havde været meget stor.«

Den 8. maj afgik vi fra Port Pirie, og den 4. juni 1924 ankom vi til Shanghai. Vi havde en fornøjelig tid her sammen med vore venner. Der var mange danske ansat i Shanghai, men det var særlig kaptajnerne og officererne på Store nordisk Telegrafselskabs her stationerede to kabeldampere, som vi kom mest sammen med. De ældre officerer havde deres familier boende i byen, og de var alle glade for at få besøg af landsmænd og ligeledes for at komme ombord i vore skibe og få rigtig dansk mad. Særlig husker jeg kaptajnerne Hans Jørgen Christiansen og Jens Bille Mathiasen (død i februar 1960) samt maskinchef Havtorn. Også de to gæve lodser Sophus Peter Jørgensen (som foruden at være en dygtig og erfaren lods var en habil kunstmaler — særlig kendt som »lynmaleren«) og Karl Ernst Petersen, der ikke kunne få tiden til at gå hurtigt nok alene ved at være lods, men som bl. a. var medejer af et stort moderne mejeri — Shanghai Milk Supply Co. — og direktør i Atlas Chemical & Enamel Works (død i 1959). Desuden var der de unge mennesker på Ø. K.s store kontor. Shanghai har ikke nogen særlig spændende omegn, men en udflugt til Woosong og besøg i kineserbyen var ofte på tapetet. Shanghai i sig selv er meget interessant med de forskellige »foreign concessions«. Disse er nu helt ophævet.



M/s »Olympia« bygges på Nakskov Skibsværft. Kølen strakt 27. juni 1929.



Dobbeltbunden bygget 3. august 1929.



Skibet næsten opspantet 6. september 1929.



»Olympia« søsættes 22. oktober 1929.



Direktør H. Gether, direktør H. P. Berg og i baggrunden til højre skibsfører H. C. Røder.



Det færdige skib bundmales.



Liniedåb. Kong Neptun og dronning Amphitrite med barber, biskop, doktor og livgarde.







Liniedåb.





Lige siden skibet var gået fra Hamburg, havde jeg haft en del besværligheder med mandskabet. Der var yderligere kommet et par uheldige elementer ombord i Shanghai, og i anløbshavnene var der stadig spektakel. Under opholdet i Shanghai i marts måned var det særlig galt, og en del af folkene forlangte afmønstring og fik det. Jeg fik nogle svenskere og nordmænd i stedet, men de ville kun binde sig til Australien, og da også andre af mandskabet ønskede at blive afmønstret i Australien, tog jeg en delvis kinesisk besætning, således at jeg faktisk havde for mange folk ved afgangen fra Shanghai. Da jeg gik fra Australien, var skibet derimod underbemandet. Jeg havde fået nogle australiere, men de var ikke meget værd, hverken som søfolk eller som mennesker, så jeg besluttede, at nu skulle det være slut. I Shanghai mønstrede jeg alle de hvide søfolk og fyrbødere af og tog en ren kineserbesætning. Det kostede mit rederi en del penge, da jeg måtte sende australierne tilbage til deres hjemland, og de øvrige hvide, jeg endnu havde forpligtelser over for, måtte jeg betale ekstra for at lade dem afmønstre. Det drejede sig kun om et par mand — de øvrige var folk, der var blevet påmønstret i udlandet og således også kunne afmønstres der.

På grund af megen regn, der bestandig forsinkede losningen, kom vi ikke fra Shanghai før den 23. juni. Disse forsinkelser på grund af vejret forårsagede en uoverensstemmelse med vore ladningsmodtagere. Der er altid bestemt et vist antal dage, i hvilke modtageren skal losse skibet i — bruger han længere tid, skal han betale skibet et nærmere fastsat beløb i »overliggedagspenge«. Helligdage regnes naturligvis ikke med som liggedage, og i almindelighed har befragteren også taget forbehold mod regnvejrsdage. Regnskabet med eventuelle »overliggedagspenge« må man helst få godkendt, før al ladning er ude af skibet, så man har noget at holde sig til; men da jeg i god tid kom med min opgørelse, spurgte modtageren mig, om jeg var rigtig klog — jeg havde jo ikke fradraget de mange regnvejrsdage. Nej, det var der ikke taget forbehold mod i certepartiet. Jo, der stod så og så mange »working days« (arbejdsdage), og man kan da ikke arbejde med hvedeladning i regnvejr? Kommer ikke mig ved — »working days« betyder i denne forbindelse »søgnedage« — i modsætning til »holidays« (helligdage). Vejret har ikke noget med det at gøre. Ville befragteren have taget forbehold, burde han have kaldt det »weather working days« eller »weather permitting«. Modtageren protesterede, og jeg gik til mit rederis agent, Ø. K.s kontor i Shanghai. Desværre syntes hr. Knipschildt, som var Ø. K.s filialbestyrer i Shanghai, at modparten havde ret — »det var da ikke en »arbejdsdag«, når det regnede.« Om jeg ikke ville telegrafere hjem til mit rederi og få dets godkendelse? Naturligvis ikke — de vil jo tro, jeg ikke var rigtig klog. »Så vil jeg telegrafere,« sagde hr. Knipschildt, »og foreslå at føje modtagerne.« »For mig gerne — men ikke på mit rederis regning.« Da rederiets svar kom næste dag, blev hr. Knipschildt meget vred — det havde nok været ret skarpt. Modtagerne satte bankgaranti for restfragten, mens sagen gik til voldgift, som Orient naturligvis vandt.

Jeg fortæller disse små episoder for at give mine ikke skibskyndige læsere et indblik i, hvad en skibsfører også har med at gøre. Det er ikke nok at være

navigatør og at kunne handle i søen. Også ved land er der interessante og spændende opgaver — det er det, der giver en skibsførers liv spænding og indhold — altid noget nyt.

Den 23. juni 1924 forlod »*Natal*« Shanghai. Vi gik over til Shimonoseki for at fylde bunkerkul og fortsatte derefter til Java, hvor vi skulle laste sukker til Europa. Vi anløb først Batavia (nu Djakarta), som er Javas vigtigste by, og som under hollændernes regime var hovedstad for hele det hollandske Ostindien og generalguvernørens residensby. En tredjedel af indbyggerne var kinesere, som praktisk taget havde hele udenrigshandelen i deres hænder. Byen ligger ca. 10 kilometer inde i landet, og havnebyen hedder Tandjongpriok. Batavia ligger på nordkysten af Java. Vor næste lasteplads, Pasoeroean, ligger på østkysten af øen og vor sidste havn, Tjilatjap, på sydsiden. Vi lå i Pasoeroean i 5 dage, og jeg var flere gange på biltur til det ca. 60 kilometer nordligere liggende Surabaya, som er en ret stor by — i 1951 anslog man indbyggertallet til at være ca. 800.000. Det er — og var allerede i 1924 — en fuldt moderne by med mange pragtbygninger, flådearsenal, skibsværfter, fabrikker, mønt etc. Både på disse ture til Surabaya og på de mange lange udflugter, jeg tid efter anden har foretaget ind over Java fra de forskellige havnebyer, jeg har besøgt, har jeg fået et levende indtryk af øens frugtbarhed og skønhed. Der er en del bjerge gennem midten af landet, men bortset fra bjergtoppene synes Java at være som en opdyrket have uden bare pletter — ja, selv op ad bjergsiderne er jorden i kultur. F. eks. dyrkes der på bjergene i en vis højde, hvor tropevarmen ikke virker forstyrrende, nogle udmærkede kartofler og andre europæiske vækster, som forsendes til hele det sydlige Asien. Det er ikke med urette, at Java kaldes for »Østens have«. Java og den tilsluttede ø Madura havde i 1951 ca. 52 mill. indbyggere. Befolkningen er navnlig malajer, og 93% af dem er muhamedanere. Der fandtes ca. 300.000 europæere og eurasiere.

En af Javas vigtigste udførselsartikler er rørsukker. Vi indtog en fuld ladning og forlod vor sidste lasteplads Tjilatjap den 30. juli 1924. Vi havde en fin rejse hjem via Suez, og den 11. september 1924 ankom vi til Liverpool, hvor vi lossede en part af vor ladning. Restladningen lossedes i Greenock i Clydefloden, og vi forlod denne plads den 25. september. Vi gik til Aalborg, hvor vi skulle begynde indladning for vor næste rejse, for hvilken vi var blevet befragtet af Ø. K. for en rundrejse på kompagniets Bangkok-rute. Vi lastede i de sædvanlige lastehavne til denne rute: Aalborg, Hamburg, Middlesborough, Antwerpen, gennem Suez til vor første lossehavn Colombo og derefter til Penang, Singapore og ankom den 29. december til Bangkok. Juleaften holdt vi i Malaccastrædet på rejsen til Singapore. Vi holdt en meget animeret nytårsfest i Bangkok, og det var morsomt igen at se gamle venner derude. Det var nu 12 år siden, jeg sidst havde været her, og mange ting var forandret både i selve byen og i befolkningens mentalitet. Mange af mine fordums venner derudefra var også væk, og nye var kommet til. Bestyreren af Ø. K.s filial var nu *Otto Bjørling*, som i 1927 blev afløst af *Hakon Christiansen*, der allerede var derude i 1924 i egenskab af særlig udsendt kommitteret. Begge disse to fremragende mænd blev i 1937 direktører i

kompagniet med Hakon Christiansen som chef for skibsafdelingen. Blandt mange andre traf jeg også *Erik Thune*, en af F. L. Smidths folk, der var vicemanager på The Siam Cement Works — et af det store danske firmas foretagender. Thune blev i 1929 general manager og i 1935 forflyttet til firmaets kontor — først i Philadelphia og senere til hovedkontoret i New York, hvor han blev præsident i 1940. I 1946 blev Erik Thune direktør i firmaet, men med domicil og særligt virkeområde i New York.

Mange af mine gamle venner og kolleger på »Siam Steam Navigation«s skibe kom jeg daglig sammen med, og jeg havde en meget fornøjelig tid i Bangkok.

Vi havde en god hjemrejse med anløb i de forskellige havne. I Colombo lastede vi hovedsagelig kokosolie i store fade. Det er et helt problem at stuve disse i en skibslast. Da de naturligvis er meget tunge, må der bygges op med svære planker, således at vægten af de overliggende fade ikke kommer til at hvile på bælgen af et af de underliggende. Vi lastede desuden en del plumbago i små fade.

I Middelhavet anløb vi Oran for at fylde bunkerkul. Den 2. marts 1925 ankom *»Natal«* til Nordenham — en lille havneplads i nærheden af Bremen. Hamburg var næste losseplads, og efter vort besøg her kom vi den 12. marts til Sønderborg. Min hustru havde mødt mig i Nordenham og sejlede rundt med mig i losse- og senere i lastehavnene.

Vi lå kun et par dage i København, så gik rejsen i ballast til Hallstavik i Sverige, hvor vi skulle laste »newsprint« (papir i mægtige ruller). I Hallstavik var der havnearbejderstrejke, så vi måtte indtage og stuve disse tunge ruller med vort kinesermandskab. Disse ruller er en meget vanskelig ladning at have med at gøre; thi kommer der en bule i rullen, hvilket der meget nemt kan komme, risikerer man store reklamationer fra modtagerens side. Disse store ruller bliver sat ind i de store rotationspresser i Amerika, og hvis der er buler i rullen, er det sikkert, at der sker noget under trykningen af vedkommende avis, lange stop i trykningen og dermed store omkostninger. Da disse ruller vejer op til 300 kilo, var de ikke nemme for vore små kinesere at arbejde med, og arbejdet gik kun langsomt fra hånden. Vi afgik fra Hallstavik den 27. marts og anløb Gøteborg for komplettering af ladningen. Da vi endnu havde noget tomt rum, gik vi til Hamburg og Antwerpen og fyldte helt op og kunne omsider begynde vor lange rejse til Los Angeles, hvortil vi ankom den 20. maj 1925. Vi lossede vor ladning i Los Angeles Harbour (San Pedro), San Francisco, Tacoma og Vancouver og begyndte derefter at laste igen for hjemgående for Ø. K.s regning. For hjemgående anløb vi også Portland, Oregon. Vi forlod San Francisco den 29. juni, og efter en fin rejse ankom vi omsider til Rotterdam den 7. august og til København den 22. august 1925. Efter endt udlosning sejlede vi til Nakskov, hvor skibet skulle gennemgå en større overhaling på skibsværftet. Vi var på værftet fra den 27. august til den 20. oktober. Tiderne var sløje for skibsfarten — der var ikke noget at haste efter, så mit rederi benyttede tiden til at få skibet til at gennemgå 12 års klassen. Skibe, som er klassificerede i et anerkendt klassifikationsselskab, skal hvert 4. år gennemgå en meget gennemgribende inspektion, hvorunder mulige mangler afhjælpes.

Omsider sejlede vi igen »*Natal*« til København for atter at gå i charter for Ø. K. på kompagniets Bangkokrute. Vi lastede de sædvanlige steder, og den 15. november 1925 forlod vi vor sidste lasteplads Antwerpen. Jeg må sige, vi var trykket godt i vandet — lastemærkerne generede ikke nogen — de var helt under vand. Desuden havde vi briketter på dækket til at fyre under kedlerne med — de skulle lempes ned på rejsen. Vi var heldige og kom ud i godt vejr, som fortsatte helt ned til Middelhavet, og så var vi på den rigtige side. Lastemærkerne var også kommet til syne, da vi naturligvis brændte kul hver dag og derved formindskede vor vægt; men de mærker skulle vi snart blive fri for synet af — vi gik ind til Oran for at få nogle billige kul. Vinteren er den gode årstid i Det indiske Hav — det er nordostmonsunens tid. Vi kom til Colombo den 16. december og sejlede dagen efter, anløb Singapore og kom den 2. januar 1926 til Bangkok, hvor vi lå i to uger. Admiral Richelieu var på besøg i Bangkok, og der blev gjort en del stads af ham både fra det offentliges og fra de mange Bangkokdanskes side. Jeg var bl. a. til en stor festmiddag, det danske samfund afholdt til admiralens ære, men det har jeg tidligere fortalt om. I den europæiske klub tilbragte jeg mange fornøjelige timer. Der var *Anders Jensen*, tidligere skibskammerat og nu ansat i Borneo Company, der var danskerne ansat i havnevæsenet — *Jørgensen*, »store Knud«, *Petersen* — lods Petersen — jeg kan ikke huske dem alle nu, men det var alle dygtige folk, som hver på sit felt gjorde deres land ære i det fjerne tropeland. Direktøren for postvæsenet i Bangkok var den danske postmester *Carstensen*, der havde været postmester på St. Thomas, medens De vestindiske Øer endnu var danske. Efter anmodning fra den siamesiske regering var han taget til Bangkok for her at ordne postvæsenet. Også på »Lyset« — Bangkoks elektricitetsværk — var der mange danske i ledende stillinger, skønt majoriteten og aktiekapitalen nu var gået over på belgiske hænder. Den administrerende direktør var i 1924 civilingeniør *Jørgen Knudtzon*, der var blevet ansat på »Lyset« i 1920 og virkede her til 1948. Hele dette store foretagende, der oprindelig var skabt af en dansker og ledet af danske gennem de mange år, er fra 1. januar 1950 overtaget af den siamesiske stat. Kontorchef *J. Aage Hjartved* havde jeg kendt, fra han som ganske ung mand var blevet ansat på værkets kontor, og han som firmaets »shippingman« kom ombord i skibene for at modtage gods til værket. Generalmajor *Palle Warming* traf jeg første gang i 1908, da han som kaptajn i det siamesiske gendarmeri var passager ombord i et skib, hvor jeg var styrmand, og jeg har truffet ham adskillige gange gennem årene. I 1924 var han nået til generalmajors rang. *Erik Seidenfaden* tog sin afsked fra gendarmeriet som major i 1920 og var derefter ansat i Siam Electricity Corporation (»Lyset«) til 1945. Mange andre navne falder mig ind — *Jarmer, Jagd, Chr. Jensen* — det er umuligt at huske dem alle. De fleste er ikke mere — og de øvrige sidder nu herhjemme som pensionister og drømmer sig tilbage til det land, hvor de henlevede deres ungdom og manddom. Af de døde mindes jeg særlig maskininspektørerne *Thomsen* fra Ærø og *Ommerdal* fra Norge. Det var begge dygtige og fornøjelige mennesker. Fhv.

maskininspektør i Bangkok i mangfoldige år *P. Paludan Møller* er også en af dem, som er gået bort.

På hjemrejsen besøgte vi denne gang Alexandria i Ægypten for at tage mere ladning og Oran for bunkers og var derefter i lossehavnene Hamburg, Sønderborg, Kalmar og København, hvortil vi ankom den 19. marts 1926. Den følgende rejse var igen for Ø. K. til Bangkok. Denne gang anløb vi på udrejsen Algier for at laste et parti gypsum, hvilket er en slags gips, der bruges i porcelænsfabrikationen.

Vi var også denne rejse på en ny losseplads, Port Swettenham, i hvis nærhed Ø.K. har store plantager. Port Swettenham ligger i Negri Sembilan, som var en af de britiske malaystater, der ligger ud til Malaccastrædet. Byen ligger på fastlandet, men inde bag en ø, og den smalle indsejling mellem øen og fastlandet er meget smuk og malerisk. Man sejler så tæt på landet, at man — særlig hvis man kommer i morgendæmringen — kan se aberne fare rundt i træerne. På hjemrejsen var vi denne gang i Genua og derefter Algier, London, Nordenham, Bremen, Hamburg, Sønderborg og København, hvortil vi ankom den 11. september 1926.

KAPITEL 10

Shelterdecked skibe. Time-charter fart Canada–Østen.

Jeg skulle nu skifte skib. Orient var gået ind for motorskibe. Selskabets første motorskib »*Indien*« havde det fået allerede i 1920. I begyndelsen af 1926 kom så m/s »*Astoria*« til og nu igen m/s »*Tacoma*« — alle tre bygget på Nakskov Skibsværft. De sidste to var af en ensartet type — blot at »*Tacoma*« var forstærket således, at skibet ved nogle småforandringer kunne bruges både som »åbent« og som »lukket« spardækskib. Begge skibe havde to dæk, men i »*Astoria*«s tilfælde var det underste dæk altid et »shelter deck« (spardæk), hvorved menes, at rummet mellem de to dæk i virkeligheden skal betragtes som åbent dæk, der blot er beskyttet (»sheltered«) mod vejrliget af det overliggende dæk. Dette rum må ikke kunne lukkes fuldstændigt, og derfor findes der på agterdækket en åbning — »tonnagelugen« — som ikke må kunne skalkes. Dette spardæk, som det kaldes, kan så bruges til stuvning af træ eller andet gods, som ikke behøver at blive beskyttet mod vand. En anden sag er, at man ved forskellige foranstaltninger kan sikre ladningen mod vand på dette dæk, men det kan man jo også mere eller mindre gøre ved ladning på det åbne dæk. I britiske havne, hvor der skal betales afgift af dæksladning, bliver spardækket altid regnet for at være »dæk«. »*Tacoma*« kunne »lukkes«. Det vil sige, at man kunne fjerne tonnagelugen og dække det herved fremkomne hul med plader. Derved bliver spardækket forvandlet til mellemdæk og bliver inkluderet i skibets nettotonnage. Når der tales om et skibs tonnage, må man have at vide, hvad slags tonnage der menes. Et skibs registertonnage har ikke spor med vægt at gøre. Alle skibets lukkede rum bliver målt op i engelske kubikfod og det opnåede resultat divideret med 100 — så har man skibets bruttotonnage. Derefter

fradrages tonnagen af de rum, der »ikke tjener penge«. Med dette menes der f. eks. førers og mandskabs opholdsrum, spisemesser, toiletter, baderum, rum til skibets beholdninger, ligesom maskinrummet bliver fradraget efter visse regler. Når disse fradrag i skibets brutto registertonnage er gjort, har man dets nettotonnage, og det er som regel det, der bliver betalt havne-, kanal- og andre afgifter af. Når man taler om »dødvægtstonnagen«, så menes der hermed virkelig en vægt, nemlig det, skibet kan bære af både ladning, bunkers og beholdninger. Hvad skibet selv vejer, kaldes skibets »egenvægt«. Man taler også ofte om skibets »deplacement«, og når ikke andet anføres, menes der hermed det tillastede skibs vægt, når skibet ligger på sine sommer-lastemærker — med andre ord egenvægten plus dødvægten. Dette udtryk anvendes altid om orlogsskibe.

Ideen med, at et skib kan skiftes fra at være henholdsvis »åbent« og »lukket« shelterdecker, er den, at skal skibet laste en lettere ladning som f. eks. træ, bomuld, koks, kork eller lignende, bliver skibet indrettet som »åbent«. Så har man ikke lov at laste skibet så dybt i vandet, men det er heller ikke nødvendigt med den lette ladning, som fylder mere, end den vejer, men man undgår at skulle betale afgift af hele shelterdækrummet. Skal man laste tung ladning som kul, korn eller lignende, »lukker« man shelterdækket. Så skal man betale afgift af dette rum, men har til gengæld lov til at laste skibet dybere i vandet. På et skib af *»Tacoma«s* størrelse kan forskellen i registertonnagen være ca. 1250 tons og i dødvægtstonnagen ca. 750 tons. Man ser tydeligt forskellen. *»Astoria«* kunne kun være »åben«, da dets konstruktion ikke tillod større neddykning.

»Tacoma« var 5905 tons brutto og 3637 tons netto. Det havde en dødvægtskapacitet på 9100 tons (lukket). Med 2800 hestekræfter gjorde det en fart af 11.5 lastet. Det var i alle henseender et smukt skib med alle den tids moderne indretninger.

Den 5. oktober 1926 overtog Orient skibet i Langelandsbæltet efter heldig overstået prøvetur. Den følgende dag fyldtes olie i København, hvorpå *»Tacoma«* stod ud i Sundet med medlemmer af rederiets direktion og bestyrelse ombord. Om aftenen landsattes selskabet i Helsingør, og *»Tacoma«* stod ud på sin jomfrurejse, som gjaldt Vancouver, British Columbia, Canada, hvor skibet skulle i »time-charter« (tidsbefragtning) til et kanadisk firma »Canadian Transport Company«. Vi var nær ikke kommet så langt; thi i Kanalen fik vi dårligt vejr, og i en heftig byge nægtede det næsten tomme skib at styre og drev ind mod grundene ved »Royal Sovereign« fyrskib. Der var ikke andet at gøre end at lade maskinerne arbejde så kraftigt de kunne til trods for, at skruerne snurrede som vejrmøller i luften, og maskinmesteren var bange for, at motorerne ville ryste ud af skibet. Det lykkedes os at få skibet rundt og styrede med brod fra revene langs siderne tilbage øster på, hvorefter jeg gik ind og ankrede i læ af landet ved »The Downs«. Næste dag bedrede vejret sig, og vi kunne fortsætte vor rejse uden yderligere uheld. Vi ankom til San Francisco den 10. november, indtog bunkerolie og sejlede samme aften, hvorefter vi den 14. november ankom til Vancouver og straks gik ind i vort charter. »Canadian Transport Company« var skibsafdelingen af et stort tømmereksportfirma

»MacMillans Lumber Company«, som eksporterede masser af tømmer til Japan, Kina, Australien og til østkysten af U. S. A. Vort charter blev stadig fornyet, og jeg sejlede for dette firma i ca. 4 år. Det var herlige mennesker at sejle for, og cheferne for firmaet er den dag i dag mine trofaste venner, som jeg stadig korresponderer med, og som jeg ofte senere har besøgt. Da det var øjensynligt, at vort charter ville blive langvarigt, kom min hustru og vor datter over for at danne vort hjem i British Columbia. Vi lejede lejlighed i Victoria på Vancouverøen, og min datter kom i kostskole her. Sommerferien for amerikanske og kanadiske skolebørn varer 3 måneder, og i denne tid kunne min familie lige nå at gøre to ture med mig til Japan og retur. Det var fornøjelige ferieture, thi vi havde skibet fuldt af passagerer, hvilket vil sige 12. Mange engelske forretningsfolk i Japan havde deres familier — eller i al fald deres skolesøgende døtre — boende i Victoria, og det var med trælastskibene for dem en billig måde at få besøg af deres familie på.

Trods ret dårligt vejr gjorde vi en heldig første rejse. Vi gik fuldt lastet og med en meget stor dækslast fra Port Alberni (vestkysten af Vancouverøen) den 25. november 1926. Vi havde kun én losseplads, nemlig Yokohama, hvor der var stor travlhed med tømmerlosning fra de mange skibe, som var i stadig fart mellem vestkysten af Amerika og Japan. Opbygningen af Yokohama havde gjort vældige fremskridt. United Clubs bygning var blevet genopført, og jeg var med til en meget stilfuld indvielse. For denne klub havde jordskælvet været en god forretning, for det gamle klubhus havde i mange år trængt til en fornyelse — nu havde man fået en meget smuk bygning, moderne monteret og møbleret — og havde endda penge i kassen.

Vi var kun 4 dage i Yokohama — udlosning fandt sted dag og nat, og der var feberagtig travlhed overalt. Den 7. januar 1927 var *»Tacoma«* igen tilbage på vestkysten, men denne gang i Olympia, som er hovedstaden i staten Washington. Vi lastede her og i Seattle, og den 17. januar gik det igen vestpå med svingende dækslast. Denne gang lossede vi i Kobe og Nagoya og var igen tilbage i Vancouver den 5. marts. Her ventede min familie mig, og vi fik travlt med at få lejet lejlighed og sørge for skole til datteren. Vi blev venligt bistået af vore charterer. Chefen for »Canadian Transport Co.« mr. Archie Stevenson, hans søde kone Alice og hans assistent Gordon Scott og dennes hustru Elva var os meget behjælpelige, og vi tilbragte mange aftener i hinandens selskab.

Den følgende rejse skulle vi blandt andet laste i Tacoma, Wash. — havnebyen, som skibet var opkaldt efter. Det blev en meget bevæget og festlig modtagelse, vi fik der, hvor borgmesteren og andre af byens notabiliteter i spidsen for en stor modtagelseskomité mødte op. Også pressen var rigt repræsenteret, og mens blitzfotograferne fyrede deres apparater af, holdt borgmesteren på dækket en smuk tale og overrakte mig byens våbenskjold til ophængning i skibets salon. Hele komiteen blev naturligvis inviteret på drinks — det værste af det hele var, at alle byens aftenaviser kom for sent ud den dag. Det var jo under forbudet, og journalister og fotografer benyttede sig så eftertrykkeligt af skibets gæstfrihed, at de havde vanskeligt ved at løsrive sig og vakle i land — ja, et par af dem

blev bogstaveligt talt båret i land. De forsinkede aviser bragte dog nogle strålende artikler om Danmark og dets kulturgesandter, landets skibe, på hvilke der var så »excellent a *spirit* of friendliness«.

KAPITEL 11

Japan og japaneserne. Forfatteren rejser hjem til nyt skib.

»Canadian Transport Co.« fik efterhånden flere af Orients skibe i time-charter. Således m/s *»Indien«*, kaptajn *Harald Jacobsen*, og det i 1928 byggede m/s *»Victoria«*, kaptajn *Axel Broner*. Også Orients s/s *»Arabien«* gjorde en enkelt rejse for »Canadian Transport«. Denne »sporvognsfart«, som søfolk ofte kalder regelmæssig liniefart, medførte, at vi fik mange gode venner i de havnebyer, vi regelmæssigt anløb. I Canada og i U. S. A.s vestkysthavne var det navnlig canadiere og amerikanere, vi havde med at gøre og blev venner med. På øen Vancouver findes en mængde savmøller, der alle er finansieret af amerikanske firmaer og med amerikanske direktører — således i Chemainus, Nanaimo og Port Alberni, og vi havde ofte savværksledernes hustruer og andre pårørende med på et svip til Japan. I Japan var det de derboende danskere, som hovedsagelig blev vore venner. Jeg har allerede fortalt om »Bluff-Petersen«, men der var mange andre. En af mine bedste venner dengang var konsul *A. L. F. Jordan*, som var ansat i Standard Oil Co. i Yokohama. »Alf«, som han altid blev kaldt, var et storartet menneske, meget selskabelig anlagt og i det skjulte meget godgørende, og i hans hus på bluff'en har vi tilbragt mange fornøjelige timer. Alf var født i Nagasaki, hvor hans fader var bestyrer af Store Nordiskes telegrafstation. Han og hans tre brødre, som alle var født i Østen, men som havde fået deres skoleuddannelse i Danmark, fik deres livsgerning derude — to i Japan i Standard Oil Co.s tjeneste og en i Shanghai i det kinesiske toldvæsen. Alf, til hvem jeg var særlig knyttet, døde i slutningen af trediverne i Californien, hvor han i en ferie på vej til Danmark opholdt sig nogen tid. Af andre gode venner i Yokohama kan nævnes *Johan Albeck*, som var chef for det amerikanske filmselskab »United Artist«s salgskontor for hele Østen, og i denne egenskab havde foretaget lange rejser i Japan, Kina og Indien, fra hvilke han havde mange interessante oplevelser at fortælle og spændende filmoptagelser at fremvise. Albeck var gift med en indtagende russerinde, og parret henlever nu deres otium i Californien. I Tokio sad B. & W.s repræsentant ingeniør *Nyholm* og F. L. Smidths manager for Japan *Stig Nielsen*. Begge d'herrer med deres nydelige danske hustruer og søde børn har jeg tilbragt mange minderige timer sammen med.

En af de mest interessante af mine gode danske venner i Yokohama var en yngre maler, *Poul Larsen*, som var ikke så lidt af en original og et universelt sproggeni. Han var født i Korsør, men henlevede sine drenge- og ungdomsår i Helsingør, hvor hans fader var brovagt ved færgevæsenet i 42 år. Poul lærte malerfaget, og som malersvend tog han i 1921 »på valsen«. Han rejste »på professionen« hele Europa, Nordafrika og en del af Østasien igennem. I Japan

blev han ansat i bilfirmaet Fords samlefabrik i Yokohama, hvor han, da jeg traf ham, var avanceret til inspektør for lakeringen af automobiler. Han var en ganske habil landskabsmaler og talte, som sagt, alle mulige sprog. Han påstod, han ville påtage sig uden hjælp af lærere at tilegne sig et hvilket som helst fremmed sprog og tale det flydende i løbet af tre uger blot ved at opholde sig og leve sammen med stedets folk. Japanerne sagde, han talte deres sprog flydende og aldeles korrekt, og en araber, jeg traf i Yokohama, fortalte mig, at det samme var tilfældet med hans sprog. På Ford-fabrikken avancerede Poul Larsen senere til fabriksleder. Han tog navneforandring til *Bretow* og giftede sig med en i Japan født dame, der i 1941 — to måneder før Pearl Harbour-angrebet — sammen med sin mand flygtede fra Japan, året efter deres bryllup. Parret kom til Canada, hvor Bretow fik ansættelse under den canadiske regering. Efter krigen var der ikke mere for Bretow at gøre i Canada, hvorfor han tog til Venezuela, hvor der for en foretagsom mand som ham var nok at rive i. Han var på besøg med sin hustru i Danmark i sommeren 1953. Han fortalte, at han i Venezuelas hovedstad Caracas havde fået oparbejdet en god ingeniør- og entreprenørforretning med storartede forbindelser og fremtidsmuligheder. Bretow er dog ikke helt sikker på, at han nu vil falde til ro, skønt han har arbejdet i 26 forskellige lande og været jorden rundt 2 gange. Da han i 1953 kun var 52 år gammel, og da det piner ham lidt, at han aldrig har været sønden for Ækvator, er der mulighed for, at vi en skønne dag hører fra ham et sted på den sydlige halvkugle.

Af andre danske i Japan, jeg kom sammen med, var der *Clement*, som var kommet til Østen som kancellist på det danske gesandtskab i Tokio, men som senere fik en ledende stilling hos Ford. Der var også de danske chargés d'affaires *Wickfeldt* og *Værum*, den danske konsul *Hansen* og mange andre.

Det er jo som regel således, at søfolk, selv når de avancerer til skibsførere, ikke får ret meget at se af de lande, hvis havne de anløber med deres skibe. Skibets arbejde optager dem, og at rende alene rundt i et fremmed land finder de ikke altid lige morsomt. Det var vel noget anderledes i sejlskibenes tid, da opholdene ved land var betydelig længere end nu. Således var det også med mig, indtil jeg begyndte at få min hustru med ud at sejle. Hun ville se noget, og så måtte jeg jo med for at vise hende det. I denne rutefart, hvor vi kendte så mange mennesker, kom vi derfor i de sommerrejser, hvor min kone var med, ret vidt omkring — også uden for havnene. Tokio med dets store forretningskvarter blev vi således godt kendt med. At spadsere op gennem forretningsgaden »Ginza-Dori« med de enorme stormagasiner var ganske usædvanligt.

I nærheden af hovedbanegården findes et kvarter med forretnings- og kontorbygninger — meget imponerende og monumentale bygninger, som er helt moderne indrettet. Her findes også det mærkelige Imperial Hotel, der er bygget af en amerikansk arkitekt, og som med sin lave, men i areal udstrakte byggemåde virker noget distraherende første gang, man ser det. Det er et udpræget luksushotel, og det viste sig under jordskælvskatastrofen at være næsten 100% sikkert.

Fra Yokohama gjorde vi mange udflugter, bl. a. til Kamakura med den

mægtige bronze-Buddhafigur og til Mianoshita, hvor der findes et pragtfuldt hotel i vidunderlig smukke omgivelser. Hotellet er fuldt moderne med alle amerikanske finesser. Til det store køkken var der fri adgang for alle — det skinnede af blanktpudset kobbertøj, hvidklædte kokke og den pinligste renlighed. Man kan fra Mianoshita hurtigt komme til Hakone med den smukke sø og videre til vejene op mod Japans hellige bjerg Fujiyama (»Sorte bjerg«), der rejser sig som en meget regelmæssig formet, snedækket kegle 3778 meter i vejret. I klart vejr ses den smukke bjergkegle langt væk. Personlig har jeg engang set den i en afstand af over 100 sømil. Der siges, at i Japan findes der to slags idioter — dem, der aldrig har været oppe på Fujiyama, og dem, der har været der to gange. Jeg må desværre bekende, at jeg hører til den første slags.

Om byen Nikko siges det almindeligt, at er man interesseret i templer, skal man blot tage hertil, så behøver man ikke at tage andre steder hen. Der findes et utal templer — jeg har glemt, hvor mange hundrede der var. De ligger lige ved siden af hinanden, og der er både shinto og alle mulige afskygninger af Buddhatempler.

Også fra Kobe og Osaka gjorde vi mange udflugter. Til Kioto, som indtil 1868 var Japans hovedstad, og som har mange gamle og morsomme bygninger — bl. a. det gamle mikadoslot bygget af træ. Et af de gamle templer har verdens største bronzeklokke — den er 5.2 meter høj og vejer 700 tons. Foran Buddhatempler er som regel opstillet en klokke. Disse klokker adskiller sig fra vore ved, at kneblen ikke hænger inde i klokken, men er ophængt vandret uden for klokken på en sådan måde, at den kan svinges ind mod klokkens ydre. Når der kaldes til bøn, må gudernes opmærksomhed vækkes ved et slag på klokken. Fra Kioto var det nemt at komme til Nara, der er en af Japans ældste byer, som også i sin tid har været residensstad. Ved templet Todaiji findes en 16 meter høj bronze-Buddhafigur fra det ottende århundrede. I den 1000 år gamle dyrehave findes der store flokke af sjældne dværghjorte (Cervus Shika), som er fuldstændig tamme.

Jeg var en gang inviteret på en meget interessant tur op i bjergene »to shoot rabbits« (skyde kaniner). Da jeg mødte ved bilerne, udtalte jeg min forundring over, at der ingen geværer var taget med. »Hvad skal vi med geværer?» »Well, to shoot rabbits.« Nå, så blev jeg vel ordentlig grint ud. Selskabet bestod af nogle danskere og en del amerikanere af begge køn. Det viste sig, at jeg havde misforstået ekspeditionens formål — vi skulle »shoot rapids«. Med rapids menes de flodstrømme, der til tider får karakter af hele vandfald, der risler ned ad bjergsiderne. Sejladsen ned ad disse hvirvlende farvande er meget spændende og ikke fri for et vist nervepirrende faremoment. Sejladsen foregår i store, velbyggede, flade fartøjer med to à tre mands besætning. Hele selskabet var klædt i badetøj, da man til tider fik ret drøje overhalinger, ligesom man, på de strækninger, hvor floden var bred og dyb med forholdsvis rolige strømforhold, kunne springe ud og svømme ved siden af båden. Bådejerne havde afrettede kormoranter ombord. Kormoranter er svømmefugle med ret lang hals og næb med ligesom en krog i spidsen. Disse fugle er meget grådige, og japanerne dresserer

dem til at fiske for sig. For at fuglen ikke skal sluge den fisk, den har fanget, har dens ejer omkring dens hals anbragt en ring, som forhindrer byttet i at glide ned i svælget. Når fuglen kommer tilbage til båden, er det en nem sag ved et tryk på halsen at få den til at opgive sit rov.

Ofte var vi inviteret til Sukiaki på en af de japanske restauranter. Når man kommer ind i en af disse restauranter, må man tage skoene af, da man ikke i Japan kan gå ind på de rismåtteklædte gulve med sko på. Husene er let bygget af cedertræ, og indvendig består væggene af trærammer, som er udfyldt med papir. Der er gerne mange små værelser, men ønsker man et større lokale, kan dette nemt fås ved blot at fjerne en eller flere af disse lette vægge. Når man ser, hvor let disse huse er konstrueret, forbavses man over at se, at de er dækket af meget svære teglstenstage. Det viser sig også gang på gang ved de hyppigt forekommende ildebrande, hvor som regel hele bykvarterer brænder, at når det først begynder at futte, så bliver de største ulykker forvoldt af de svære, nedstyrtende tegltage; men dette synes ikke at gøre noget indtryk på japanerne.

Når man er kommet ind i »spisestuen«, sætter man sig til bords — dette vil i Japan sige, at man sætter sig på gulvet, thi stole kendes ikke, og bordet er kun hævet ca. 40 centimeter fra gulvet. Japanernes måde at sidde på hug på virker anstrengende på os, så vi kommer nok til at sætte os ret ned på vor dertil indrettede legemsdel. På bordets midte er anbragt et fyrfad med trækul og en masse skåle med alt muligt spiseligt. Kød skåret i stykker, fisk, mange forskellige slags grøntsager, alt gjort omhyggeligt rent og skåret i stykker. Alle disse ingredienser bliver nu blandet i en stor pande over fyrfadet, og over det hele hældes soy, en pikant brun sauce, som ved en gæringsproces er fremstillet af sojabønnen, og som ikke har spor at gøre med det, vi kender under navnet soja. Der bliver nu øst op til hver af gæsterne i porcelænsskåle, og maden spises med spisepinde; er man ikke øvet i dette, beder man snart om at få en europæisk gaffel, hvis den kan fremskaffes, ellers må man bruge de små porcelænsskeer, som japanerne spiser suppe med. Til dette spises ris, som jo er Østens erstatning for brød. Sukiaki er en meget velsmagende ret, som kan varieres ved at komme mere eller mindre af de forskellige substanser i den over fyrfadet stående pande, som stadig holdes fyldt. Til måltidet drikkes »sake«, en japansk risbrændevin. Det indeholder ca. 15 % alkohol og nydes varmt af små porcelænskrus uden hank. Vil man gøre de opvartende piger en opmærksomhed, kalder man hende over til sig og lader hende nippe af ens sakekrus. Er det en særlig fin festlighed, har værten sørget for »geisha«-piger til underholdning. Disse er en slags skuespillerinder, der gennemgår en ret omfattende skole, hvor de foruden det meget indviklede japanske høflighedsceremoniel tillige lærer sang og dans og ofte også at spille på »yamisin«, et strengeinstrument, der minder meget om en guitar. Man må ikke misforstå en geishas stilling. Den er lige så legitim og agtværdig som en europæisk skuespillerindes. På den anden side var der meget offentlig prostitution i Japan med særligt tilholdssted i de store »tehuse«, der egentlig ikke har meget med tedrikning at gøre. Prostitution så man — i alle tilfælde i tidligere tid — ikke på i Japan, som vi er vant til det i Europa. Mange piger blev sat ind i

disse huse af deres forældre — til tider for at kunne hjælpe med til at afdrage faderens gæld til herremanden — ofte for at de på denne måde kunne tjene til deres bryllupsudstyr. Et af de største og fineste »tehuse« i Yokohama var i sin tid »Number Nine«, som betragtedes som en kuriositet af amerikanske turister. Ejeren af det elegante luksushotel i Mianoshita havde tjent sine penge i »Number Nine«, og han betragtedes som en fuldt ud hæderlig og agtværdig forretningsmand, der var blevet gift ind i en meget gammel og fin familie. For at dette kunne finde sted, havde han dog, da han var af almuefamilie, måttet lade sig adoptere af sin tilkommende svigerfamilie.

Jeg havde på en rejse fra Japan til Amerika som passager en ung japansk-amerikaner af meget velhavende familie. Hans fader var kommet til staterne i sine unge dage uden en cent i lommen. Han havde begyndt en forretning med import af japanske krabber i dåser og havde tjent en stor formue. Sønnen var født i Amerika, og efter at have gennemgået et af de store amerikanske colleges, sendte faderen ham til Japan, for at han skulle lære landet at kende, bl. a. også at skrive japansk. De japanske skolebørn har det betydeligt vanskeligere end deres danske kammerater, idet de skal lære tre systemers læsning og skrivning. De skal lære det gamle system, som Japan har arvet fra Kina, hvor hvert ord eller sætning har sit bestemte tegn, og hvor man for blot at kunne skrive et nogenlunde læseligt brev må kunne 3000 tegn — helst 10.000. Desuden det japanske alfabet med 40 bogstaver og det engelske med 24. Min unge ven havde under sit toårige ophold i Japan ikke lært mange japanske skrifttegn, men han havde opnået at blive forelsket og genelsket af en ung pige af meget fornem familie. Familien syntes godt om den unge mand, men dens betingelse for at optage ham som svigersøn var den, at han først skulle lade sig adoptere af familien, da hans fader oprindelig hørte til arbejderklassen. Min unge vens fader var imidlertid blevet så meget amerikaner og demokrat, at han truede sønnen med at gøre ham arveløs, hvis han lod sig adoptere af den aristokratiske familie, så min ven var nu i en frygtelig kattepine om, hvad han skulle gøre.

Vi havde nogle meget hårde rejser over det nordlige Stillehav om vinteren. Til Japan havde vi altid en stor dækslast, men dette gik endda. Under de 18 rejser, jeg gjorde til Japan (incl. 2 rejser, hvor vi også anløb Shanghai), mistede vi ikke et stykke træ fra dækslasten. Hjemrejsen i ballast var til gengæld ikke altid så morsom. Vi var bogstaveligt tomme, når vi sejlede øst efter, og det var som at sejle med en stor udspilet ballon.

Ladning med tilbage til Canada var der ikke megen chance for at få. Dog fik vi som oftest nogle tusinde baller råsilke, som skulle behandles med stor omhu og stuves i særligt beklædte rum; hver balle silke vejede 60 kg og havde i 1929 en værdi af kr. 32.000. På visse tider af året fik vi også en del mandariner (små appelsiner) med som ladning til Canada. Det er forbudt at importere nogen art af citrusfrugt til De forenede Stater.

I september-oktober 1928 gjorde jeg en rejse fra Vancouver til New York og New London og retur, men gik derefter igen ind i Japan-ruten.

Mit rederi var godt i gang med et nybygningsprogram, og i 1929 fik jeg ordre

til at overgive skibets kommando til førstestyrmand *Lorentzen* og at komme hjem for at tilse bygningen af et nyt skib, som jeg derefter skulle føre. Den 10. august 1929 sejlede jeg fra Vancouver, hvor jeg måtte deltage i en række afskedsselskaber med befragterne og deres medarbejdere og andre gode venner, som jeg havde erhvervet under sejladsen derovre. Den 18. august 1929 forlod jeg så skibet i Seattle og rejste over til mit hjem i Victoria for at starte hjemturen til Danmark.

Jeg havde fået besked om, at det ikke hastede med at komme hjem, så på vejen over land til New York stoppede vi op i Banff, der ligger oppe på toppen af »Rocky Mountains«, den bjergkæde, som løber nord—syd i Nordamerika, og som deler landet i to dele. Jernbanekompagniet »Canadian Express« har i Banff et meget stort og imponerende luksushotel, som tillige er et yndet kursted. Vi blev her nogle dage og gjorde mange udflugter bl. a. til bjergsøen Lake Louis. Omkring Banff og Lake Louis opholder der sig en masse store bjørne, der dog alle er så tamme, at de lader sig fodre med hånden.

Vi fortsatte vor rejse gennem Canada, blev en dags tid i Montreal og nogle dage i New York, hvorefter vi i begyndelsen af september sejlede fra New York med den svenske m/s *»Kungsholm«*. Efter en meget fornøjelig overrejse ankom vi i midten af september 1929 til København. Mit nye skib var godt på vej i sin opbygning, og den 22. oktober 1929 blev det søsat og fik i dåben navnet *»Olympia«*. Skibets gudmoder var godsejer *Reimanns* 12-årige datter Lykke. Jeg var nu beskæftiget ved skibet på dets byggeplads i Nakskov og opslog min bopæl dernede, mens jeg fik installeret min familie i en møbleret lejlighed i København, da mit hus i Charlottenlund var lejet ud. Henimod jul var *»Olympia«* faktisk sejlklar, men de dårlige tider var indtrådt, og det var umuligt at få en acceptabel fragt, hvorfor skibet blev lagt op i Nakskov. Jeg måtte ud på en lille ekstra sejltur, idet jeg måtte afløse min kollega, kaptajn *Broner*, som var fører af m/s *»Victoria«*, mens han tog til København for at blive gift. Jeg løste Broner af den 4. december i Immingham i England og blev igen afløst af ham den 19. samme måned i Antwerpen. På grund af togstandsninger var jeg nær ikke kommet hjem til jul. Der var ikke dengang fast luftforbindelse mellem Hamburg og København, men jeg fik samlet et selskab på 4 svenskere og 2 danskere — mig selv indbefattet — og vi lejede en flyvemaskine, som bragte os til København, og vi landede i Kastrup juleaftens dag — meget forkomne, thi selv om kabinen var lukket, suste det gennem den fra alle sider. Det var frostvejr og blæste nærmest en storm, så min familie, som jeg havde telegraferet til, var meget ængstelige over, hvordan denne flyvetur ville spænde af. Tænk, hvad der dog er sket med luftbefordring i løbet af de ca. 30 år.

KAPITEL 12

Elendigt år for skibsfarten. Mange oplæggere. Chinchillas. Episoder. Sojabønner Vladivostok–København. Oplægges.

Forholdene for dansk skibsfart i 1930 var, som fortalt andet sted, fortvivlende, og det var ikke muligt for mit rederi at få det nye skib anbragt til en fragtrate, som kunne skaffe balance. Skibet var lagt op i næsten hele 1930, og jeg — på halv gage — ansat på kontoret. Da rederiets skibsinspektør var sygemeldt næsten hele året, kom min assistance godt tilpas. For resten var der ret travlt på rederikontoret. Ikke fordi skibene forøgede kontorets arbejde, thi efterhånden kom en del af dem hjem og blev lagt op. S/s »*Bolivia*« lå oplagt i flere måneder i Japan og måtte, da det var for kostbart at have skibet liggende ledigt så langt fra hjemlandet med fuld besætning ombord, tilsidst tage en tabbringende fragt hjemover. Det er imidlertid det mærkelige ved rederivirksomhed, at særlig i sløje tider, hvor man ellers skulle tro, at der ikke ville være så meget at bestille for kontorpersonalet, da er der travlt. Man får en masse tilbud fra forskellige mæglerfirmaer rundt omkring i verden, og hvert eneste tilbud må kalkuleres ud, for at man kan blive klar over, om der kan tjenes så meget, at det kan betale sig at lade skibet gå ud på rejse. Det er ret indviklede kalkulationer, og mange oplysninger skal fremskaffes — et stort arbejde, der som oftest ikke giver noget resultat; men det må naturligvis gøres. Skibenes tvungne lediggang benyttes i øvrigt til at lade foretage reparationer, klasseeftersyn m. v., hvilket selvfølgelig kan give skibs- og maskininspektionen nok at gøre.

Imidlertid lykkedes det mit rederi at få fragtet »*Olympia*« ud i tidsbefragtning til et spansk-amerikansk firma, Garcia & Diaz i New York. (Med tidsbefragtning (»time-charter«) menes der, at et firma lejer et skib for en bestemt periode og betaler en fastsat sum for dette. Som regel betales der en vis sum pr. dødvægtton pr. måned, og befragteren betaler derud over alle udgifter med hensyn til skibets fremdrivning, losning og lastning. Det vil altså sige brændsel (kul eller olie), havne-, slæbebåds- og lodsudgifter, kanalafgifter og lign. — rederiet betaler faktisk kun folkehyre og kost samt skibets assurance og vedligeholdelse.)

»*Olympia*« afgik fra Nakskov den 18. oktober 1930 — bestemt for Swansea i Wales, hvor vi indtog en ladning anthracitkul til Montreal i Canada. Vi havde en meget stormfuld overrejse og fik en del ovenbords skade. Således slog en mægtig sø mod midtskibshuset med så stor kraft, at hele den forreste del af styrbords side blev trykket ind, og en redningsbåd blev knust. Det var ret kostbare reparationer, der måtte foretages i Montreal. Efter udlosningen gik »*Olympia*« til New York, hvor tidsbefragterne overtog skibet. Skibet blev sat i fart mellem Nord- og Sydamerikas østkyst. Vi anløb pladserne New York og Philadelphia i Nordamerika, Havana på Cuba og derefter Montevideo, Buenos Aires og Rosario (på Paranafloden) i Sydamerika. Vi havde på hver rejse en halv snes passagerer med, og nogle af disse var ret interessante. Således skulle vi engang fra Rosario have en svensker med op til New York. Dagen før passagererne skulle ombord,

kom *Nielsson* og præsenterede sig for mig og spurgte samtidig, om jeg havde noget imod, at han tog nogle kaniner med op til New York — han havde 4 par, der skulle op til en udstilling. Jeg sagde, jeg skulle give ham besked den næste dag. Imidlertid forhørte jeg mig på det amerikanske konsulat, om der var noget forbud eller andre hindringer for at lande kaniner i staterne, og da det blev mig forsikret, at det var der ikke, gav jeg Nielsson den ønskede tilladelse mod, at han selv sørgede for dyrenes pasning, fodring etc. Jeg spurgte om aftenen min gamle ven i Rosario, den danske skibshandler *Pablo Hansen,* om han kendte denne Nielsson og hans kaniner. »Nielsson og hans kaniner? Har De set dem?« »Ja, og det er nogle løjerlige kaniner.« »Det er slet ikke kaniner — det er chinchillas,« sagde Don Pablo. »Nå, og hvad er så det?« —og så fik jeg historien. Nielsson havde i sin tid haft en stor forretning i Buenos Aires, men det var gået tilbage for ham. Han mistede mange penge og vidste ikke sine levende råd; men en dag havde han det storartede held, at der opstod ildebrand i forretningen, og den og hele hans højtassurerede varelager blev fuldstændig fortæret af flammerne. Desværre viste det sig, at branden var opstået ved »selvantændelse«, idet det var indehaveren »selv«, som havde stukket tændstikken til, og efter behørigt forhør og bekendelse blev Nielsson idømt en længere fængselsstraf. Denne straf blev afsonet i en argentinsk straffekoloni i Andesbjergene på grænsen mellem Argentina og Chile. Nielsson var en eksemplarisk fange og gik snart helt frit omkring. Han blev en slags opsynsmand over de andre fanger, som var beskæftiget med skovrydning. Under dette arbejde fik Nielsson held til at fange sin første chinchilla. Denne er et ca. 30 centimeter langt, livligt dyr, der hører til gnaverne. Den ligner nærmest et egern med sine korte forben og buskede hale. Farven er sølvgrå med sorte stænk, og dens pels er noget af det fineste og blødeste, man kan tænke sig — som det fineste edderdun. Det er det absolut dyreste pelsværk, som kendes. En pels af chinchillaskind er sine 50.000 dollars værd. Nielsson kendte værdien af det lille dyr, og inden han som fri mand forlod fangelejren, havde han fanget 4 par chinchillaer, som han tog med sig til Rosario. Hans idé var at tage videre med dem til New York og starte en chinchilla-farm i bjergene i den sydlige del af staten af samme navn, hvor han havde forbindelse med pengestærke folk. Imidlertid er der i Argentina udførselsforbud for dette dyr, men netop derfor tog han skib i Rosario, hvor told og andre eftersyn ikke er så strenge, og hvor i alle tilfælde de toldmænd, som så Nielsson gå ombord med dyrene, ikke havde mistanke om, hvad det var for kreaturer. Så snart vi var kommet til søs, fortalte jeg Nielsson, der sov og spiste på dækket sammen med sine dyr, at jeg var klar over hans forehavende. Han fortalte mig, at han af det amerikanske konsortium ville få udbetalt 8000 dollars, hvis dyrene kom sunde i land. Han var egentlig en rar og fornuftig mand, og nu var hans bekymring blot, hvad det amerikanske toldvæsen ville sige. »Det klarer vi nok,« mente jeg. Jeg opgav til toldvæsenet i New York, at mr. Nielsson havde nogle levende dyr at deklarere. »Hvad er det for nogle?« »Han kalder dem for chinchillakaniner.« »Chin- hvad for noget?« Jeg gentog min oplysning, og tolderen ville se dyrene. »Det var nogle søde små fyre, men hvad skal manden med dem? Og

hvad kan de være værd til toldbehandling?« »Nielsson siger, de skal på en udstilling — hvad de er værd, véd jeg ikke — jeg har ikke brug for dem.« »Skal vi sige, mr. Nielsson betaler 2 dollars i told for dyrene?« »Ja, det er vist meget rimeligt.« Nielsson betalte 2 dollars i told for sine luksusdyr, og da han tog afsked med mig, sagde jeg til ham, at jeg ventede, han snart ville sende mig en chinchillakåbe til min kone. »Det gør jeg ikke, men jeg sender dig i morgen en check på 500 dollars.« Jeg har ikke set Nielsson senere — heller ikke hans check.

Den følgende rejse havde vi en mrs. Davis ombord. Hun skulle til New York for at besøge en gift datter. På rejsen sad hun altid og syede på en pels, som hun omhyggeligt holdt skjult i et stort pudevår. Hun havde kun et lille stykke af pelsen fremme ad gangen, og selv dette blev skjult, hvis nogen kom for nær. En dag gik jeg lige hen til mrs. Davis, stak hånden i posen og sagde straks: »Chinchilla«. Mrs. Davis blev noget forvirret, men nu viste hun mig hele pelsen, som havde været i en sørgelig forfatning, men som nu blev restaureret af fruens flittige fingre. Pelsen skulle, når den var færdig, være en foræring til datteren. Vi ankom til New York sent om eftermiddagen lørdag den 21. februar. Der var ordre til mig om at ankre skibet op ved Bedloo Island (Libertystatuen) til mandag morgen. Jeg havde en halv snes passagerer, og de ville naturligvis ikke ligge herude på floden og kigge ind på byen, så jeg bad om ordrer med hensyn til dem. Omsider kom der brev fra kontoret, at hvis passagererne havde udfyldt deres tolddeklarationer og immigrationsautoriteterne var tilfredsstillet, kunne passagererne gå i land, men måtte så møde tidligt mandag morgen ved skibets fortøjningsplads for at blive toldklareret. Passagererne var ikke længe om at få tilkaldt en båd og gik i land. Tidligt mandag morgen gik vi ind til vor pier og fortøjede, og så snart landgangen var firet ned, kom der en større flok mænd ombord og ville tale med kaptajnen. De ville have fat i mrs. Davis — hun skulle arresteres. »Hvad har den pæne dame gjort?« »Hun er storsmugler, og det bliver en alvorlig sag for dig, at du har ladet hende gå i land, før toldvæsenet har været her.« Det var detektiver, og efter at de havde vist mig deres skilte, viste jeg dem mit brev fra kontoret, hvilket naturligvis klarede frisag for mig. »Politiet her har fået brev fra politimesteren i Buenos Aires angående mrs. Davis, som beskyldes for at ville smugle en chinchillapels og forskellige kostbare smykker ind i Staterne. Mens vi venter på hende, vil vi gerne have åbnet til hendes kahyt.« Sporhundene endevendte alle mrs. Davis' kufferter og andre ejendele. »Nå, har I fundet noget?« spurgte jeg, da de gik. »Masser — se her — diamantringe — og her to flasker med hvidt pulver — cocain.« Uha, den var ikke så gunstig. Der kunne skibet nemt få en masse ubehageligheder, så jeg sov ikke godt den nat. Der gik et par dage. Politiet havde taget alle fruens sager i land. Så en dag løb jeg på lederen af det hold detektiver, som havde hjemsøgt mit skib. »Har I fået hængt mrs. Davis?« »Uha, kaptajn, lad være at tale om det — det var vel nok en værre vandgang. »Diamantringene« viste sig at være købt i en 10 cents forretning — foræringer til mrs. Davis' baby-børnebørn, og »kokainen« var den slags hvidt pulver, man bruger til at drysse over juletræer. Har hun haft noget af det rigtige stof, har hun naturligvis taget det med i land

om lørdagen — det var en værre skiveskydning, og vi må være glade, hvis hun ikke anlægger sag mod os og forlanger skadeserstatning.« Jeg mødte mrs. Davis nogle dage efter, og hun fortalte mig, at hun i Buenos Aires havde haft en stor modeforretning, og at en stor del af hendes klientel bestod af byens letlevende piger. En af disse havde i mange år været »veninde« med byens politidirektør, der for en halv snes år siden havde foræret hende en brugt chinchillapels, som mrs. Davis havde til salg. Efter de mange års forløb havde den sjuskede »veninde« fået pelsen til at ligne en forreven las, som mrs. Davis købte tilbage for en slik. Lige før mrs. Davis skulle rejse, havde hun haft besøg af »damen«, og da denne så, hvor god skik mrs. Davis allerede da havde fået på pelsen, forlangte hun den tilbage igen. Dette nægtede mrs. Davis, og damen havde så fået sin fornemme ven til at skrive til sin kollega i New York — og så var spillet gående.

I januar 1932 hørte vort time-charter op, hvorefter skibet gik til Galveston og Houston i Texas og lastede en ladning bomuld i baller til Kobe og Shanghai. Efter udlosningen i Shanghai gik skibet til Vladivostok og lastede en fuld ladning sojabønner til Stettin. Det var for Ø. K., vi lastede denne ladning. Vi havde det egentlig fornøjeligt i Vladivostok i de 8 dage, vi var der. Bestyreren af Ø. K.s kontor var hr. *Lundsteen*, som efter lang tjeneste i Østen nu er ansat på hovedkontoret i København. Shippingmanden var hr. *Kars*, som jeg senere har truffet som manager i Buenos Aires, hvor han endnu opholder sig efter dog at have forladt Ø. K.s tjeneste. Befolkningen i Vladivostok havde det ikke godt, men det havde de heller ikke haft under czardømmet. De fremmede, der kom med skibe, blev der kælet en hel del for, da russerne havde brug for deres gode penge, og i de forretninger, der på havneområdet var oprettet for de fremmede, kunne man købe udmærkede varer til rimelige priser, ligesom de hoteller, kafeer og danselokaler, som var beregnet for fremmed besøg, var udmærket udstyret og havde god betjening.

Den 1. juni ankom vi til Stettin, og efter endt udlosning sejlede »*Olympia*« til København, hvortil det ankom den 10. juni 1932 — og blev oplagt i Sydhavnen.

KAPITEL 13

Elendigheden vedvarer. Årsagerne? Organisationsforviklinger. Kriseforlig. Skoleskibet »Danmark«.

Årene 1930, 1931 og 1932 var svære at komme igennem for dansk skibsfart. Det internationale fragtmarked var fortvivlende dårligt for alle lande, men man er naturligvis allermest interesseret i »sin egen lille Hassan med de skæve ben«. Der er også det at sige, at flere fremmede søfartsnationer, U. S. A., Italien, Japan og tildels også Storbritannien, ofrede store summer på statsstøtte til deres nationale skibsfart, hvilket gjorde det yderligere vanskeligt at konkurrere for de lande, der — som f. eks. Danmark — ikke anvendte en sådan politik.

Kloge folk har prøvet at finde ud af grunden til misèren og har givet mange forskellige grunde hertil, således de svære børs- og bankkrak i Amerika, overproduktion i forbindelse med svigtende købeevne, de politiske omvæltninger i Rusland og andre lande, skibssalg til meningsløst lave priser til nationer — her menes i første instans Grækenland — hvis udgifter til mandskab og kost ligger under de fleste andre landes. Også sølvprisens katastrofale værdiforringelse nævnes som årsag. For et land som Kina betyder en halvering af pengene naturligvis en mærkbar formindsket købeevne, og alene dette lands formindskede import satte spor i alle lande.

Hvad man nu end giver som grund, bunder det vel alligevel i den gamle læresætning om »tilbud og efterspørgsel«. Verdenstonnagen var endnu for stor til den internationale handel. Rederne gik ind for et program med udrangering og ophugning af gamle skibe og forsigtighed med kontrahering af ny tonnage. I Danmark var oplægningerne af skibe voksende og kulminerede i august 1932, da der var oplagt 130 skibe på i alt ca. 405.000 tons dødvægt. I den sidste del af året kommer en del skibe ud at sejle, og fragtmarkedet bedrer sig, men egentlig stabilitet i raterne kommer der dog først i 1934, da de fleste rederier igen kan betale deres aktionærer et beskedent udbytte. For 1931 og 1932 har selv så konsoliderede rederier som Ø. K., Dansk-Fransk, Orient og Myren måttet undlade at betale dividende til aktionærerne. Torm har givet 15%, men dette skyldes navnlig dette rederis meget lille aktiekapital og dets rigelige reserver. Noget lignende gør sig gældende for Hejmdal, Norden og Pacific, som har betalt et meget beskedent udbytte på 5%. Dannebrog er med sin relativt store aktiekapital hårdt ramt. For året 1931 konstateres et driftsunderskud på kr. 743.000. Efter at 1933 var begyndt forholdsvis godt, blev der dog midt på året foretaget ret store oplægninger. 1934 begyndte godt og holdt sig således året ud. 1935 lå igen mindre godt, og i 1936's første del var oplægningerne igen ved at tage fart, men i årets sidste halvdel skete der et bemærkelsesværdigt omslag til det bedre, der bevirkede, at de fleste rederier kunne møde med ret gode regnskaber for året i sin helhed. Grunden til bedringen var, som så ofte før, af sørgelig art. Hovedårsagen var misvækst både i Europa og i U. S. A., en hektisk rustningsindustri bl. a. med Japans indfald i Kina og borgerkrigen i Spanien. Misvæksten nødvendiggjorde transport af mægtige kornladninger fra Sydamerika og Australien, hvilket naturligvis bragte fragterne i vejret. 1937 var et virkelig godt år for skibsfarten, og selv om 1938 blev knapt så godt, ville der have været grund til at se med fortrøstning på fremtiden, hvis ikke de politiske forhold i verden havde kastet deres skygge af tvivl og uvished over alle menneskelige foreteelser. Jeg skal ikke komme ind på alle de spændende og nervepirrende politiske begivenheder, der fandt sted i 1938 og 1939. Fragtmarkedet lå også i 1939 ret godt, indtil krigen i september satte et skel, der tvinger os til at betragte den efterfølgende tid helt for sig.

For at danne os et skøn over dansk skibsfarts stilling umiddelbart før den anden verdenskrig vil jeg her oplyse om aktiekurserne på rederier samt nærbeslægtede selskaber pr. 31. december 1939, idet jeg i parentes også vedføjer

kurserne pr. 31. december 1938: D. F. D. S. 111 (118) — Norden 139 (156) — Dannebrog 149 (197) — Orient 134 (156) — Ø. K. 162 (183) — Torm 306 (305) — Myren 113 (165) — Vendila 107 (140) — Progress 102 (135) — Dansk-Fransk 120 (158) — B. & W. 88 (91, begge kurser for præfer. aktier) — Orion 65 (93) — Hejmdal 169 (215) — »D/s af 1912« 315 (350) — D/s Svendborg 320 (342) — Svitzer 76 (78) — Aalborg Værft 60 (60) — D/s Rødby Havn ? (190).

Tillige meddeles her de dividender, selskaberne har udbetalt deres aktionærer for årene 1938, 1939 og 1940 i rækkefølge: Svitzer 6, 0 og 5 — Forenede Bugser 10, 6 og 10 — Vendila 0, 12 og 0 — Dansk-Fransk 10, 15 og 5 — Orion 0, 5 og 5 — Ø. K. 8, 8 og 10 — D. F. D. S. 8, 8 og 0 — Norden 10, 10 og $7^2/_3$ — Progress 10, 15 og $8^1/_3$ — Dannebrog 10, 15 og $9^2/_3$ — Torm 25, 20 og 12 — Myren 7, 12 og 8 — B. & W. 6, 6 og ? — Dansk-Norsk 0, 10 og $5^2/_3$ — Orient 10, 15 og $7^4/_9$ — Pacific 15, 20 og $12^7/_9$ — Hejmdal 12, 15 og $8^7/_9$ — Dania 7, 12 og $6^1/_3$ — »D/s af 1912« 20, 25 og 10 — D/s Svendborg 20, 25 og 10.

De mærkelige brøker, der forekommer i rederiernes dividender for året 1940, hidrører fra en kongelig anordning, der fastsatte begrænsningen af aktieselskabernes udbytte. Anordningen blev senere gjort til lov af 30. juni 1941 — ændret ved lov af 30. november 1948.

Fra den 1. januar 1930 er den »direkte rorkommando« blevet indført i danske skibe. Det vil sige, at der fra denne dag skal styrerattet — og dermed også selve roret — drejes til den side, som kommandoen forlanger det, idet betegnelserne »styrbord« og »bagbord« bibeholdes. (I U. S. A. f. eks. bruger man betegnelserne »højre« og »venstre«). Det lyder indlysende, men indtil nævnte dato har det omvendte faktisk været tilfældet. Det mærkelige forhold stammer fra den tid, da roret drejedes ved hjælp af en rorpind, som blev skiftet til styrbord, når skibet skulle drejes til bagbord. At det varede så lang tid, før denne naturlige reform blev indført i danske skibe, efter at den i mange år havde været brugt bl. a. i norske og tyske, skyldes, at Danmark ønskede at følge England, som med sædvanlig britisk modvilje over for nye ting i lang tid holdt fast ved det gamle.

I 1931 blev overenskomsterne med de forskellige organisationer fornyet ved fredelig forhandling. Herunder blev det også vedtaget at afskaffe pristalsordningen.

I *Søfyrbødernes Forbund* var der i årene op til 1931 en stærk modvilje mod ledelsen, som bebrejdedes inaktivitet og en for eftergivende holdning over for rederne. Oppositionen nægtedes adgang til at fremsætte sine synspunkter i medlemsbladet *»Faklen«*, hvorfor den selv udgav et blad *»Lanternen«*. Ved forbundets 5. ordinære kongres i august 1931 kom det til et alvorligt brud. Efter en heftig diskussion mellem hovedbestyrelsen og oppositionen forlod 15 delegerede med hovedbestyrelsesmedlem *Richard Jensen* i spidsen kongressen. Oppositionen gik straks i gang med en voldsom agitation på skibene og blandt de arbejdsløse medlemmer, og to timer efter, at de havde forladt kongressen, mødte de dele-

gerede igen i spidsen for 500 demonstranter. Dørene til kongreshuset fandtes imidlertid låst og bevogtet af politi, og ingen af demonstranterne blev indladt. Det var ikke nogen flatterende situation for forbundet, og den varede lige til den næste kongres i august 1933, da der igen kom ro i lejrene.

I *Sømændenes Forbund* havde udviklingen gået for sig under roligere former. Der havde længe været talt om, at forbundet skulle anskaffe et hus, og i maj 1926 var en byggefond blevet dannet. Da fagets arbejdsløshedskasse i august 1931 blev opsagt fra sine lokaler i Knippelsbrogade, og det viste sig vanskeligt at skaffe andre passende lokaler, blev spørgsmålet om køb af eget hus aktuelt. Resultatet af det nedsatte udvalgs arbejde blev købet af ejendommen Herluf Trollesgade nr. 5, som blev overtaget den 1. december 1931. Købesummen var kr. 284.206, som erlagdes med kr. 50.000 kontant, overtagelse af ejendommens gamle prioriteter og udstedelse af et 5% pantebrev på kr. 55.003. Ved købet blev der samtidig udbetalt kr. 10.000 på en ældre prioritet. Ombygning af lokalerne kostede ca. kr. 30.000, så det var små 100.000 kr., forbundet måtte ud med, før det med de forskellige afdelinger var installeret under eget tag.

Var året 1932 strengt for rederierhvervet, var det ikke mindre tungt for fagets udøvere. Arbejdsløsheden kom op på så store talstørrelser, at omtrent halvdelen af de menige organisationers medlemmer var arbejdsløse. I slutningen af 1932 opsagde arbejdsgivernes organisation alle bestående overenskomster til ophør den 1. april 1933. Da arbejderne ikke ville gå ind på lønreduktioner, bebudede arbejdsgiverne lock-out, som til at begynde med regnedes at ville omfatte 100.000 mand. Også rederne havde opsagt overenskomsterne med deres folk. Forinden havde sømændene ved en urafstemning vedtaget ikke at sige op (974 stemmer mod at sige op og 671 for), mens søfyrbøderne med overvældende majoritet havde besluttet at opsige. Det så således ud til at ville trække op til storkamp. Forligsmanden opgav straks at finde et forhandlingsgrundlag, men regeringen greb ind og fik i rigsdagen vedtaget en lov, der forbød arbejdsstridigheder i 1 år, og som forlængede de gældende overenskomster til 1. februar 1934. Denne lov var i øvrigt et led i kriseforliget, der også omhandlede vinterhjælp til de arbejdsløse, socialreform og andre foranstaltninger til lindring af den nød, der var skabt af verdenskrisen.

Den 6. januar 1933 udsendtes fra søfartsministeriet »Bekendtgørelse vedrørende skibes bemanding«. Denne gav kun regler for det menige dæksmandskab. Antallet af dæks- og maskinofficerer var jo bestemt ved sønæringsloven, og der fandtes ingen anledning til at lovfæste den menige maskinbesætnings størrelse. En nedsat kommission havde arbejdet med dette spørgsmål siden den 11. december 1925 — stærkt modarbejdet af rederne. Den lovfæstede bemandingslov blev ikke modtaget blidt af hverken rederne, som fandt den unødvendig, eller af sømændene, som påstod, at den betød en forringelse af besætningernes størrelse.

På søfyrbødernes kongres i august 1933 blev bestyrelsens beretning forkastet, og oppositionen fik stemt formanden *Erik Jacobsen* og flere andre ud af ledelsen. Den nye forbundsformand blev *G. Hegner*, mens *Richard Jensen* blev formand for Københavns-afdelingen.

Den 23. oktober 1933 opsagde Dansk Dampskibsrederiforening alle overenskomster til ophør 1. april 1934. Efter urafstemning i de to mandskabsorganisationer opsagde disse ligeledes de løbende overenskomster.

Også i land havde arbejdsgiverne opsagt overenskomster omfattende ca. 150.000 mand. Regeringen fandt det ikke opportunt at forlænge strejkeforbudsloven, men valgte i stedet at vedtage en ny forligsmandslov, der gav forligsmanden meget vidtgående beføjelser. Ifølge den nye lov skulle arbejderne i alle fagene stemme om et mæglingsforslag under ét — en sammenkædningsafstemning, der særlig ved denne lejlighed kom søfolk og fyrbødere meget på tværs. Efter lange forhandlinger om 19 fags overenskomster kunne mæglingsforslaget endelig gå ud til afstemning, og den 26. marts kunne forligsmanden meddele, at det var vedtaget med 121.000 ja-stemmer mod 35.700 nej-stemmer. Søfyrbøderne havde forkastet forslaget med 1223 stemmer mod 143, sømændene havde gjort ligeså med 1576 mod 236, og begge forbund udsendte varsel om strejke, som skulle iværksættes fra kl. 12 nat den 11. april. Arbejdsgiverne klagede til den faste voldgiftsret over ulovligt strejkevarsel og etablering af ulovlig strejke. Den 7. april erklærede voldgiftsretten, at strejkevarslet var ulovligt, og da strejken fandt sted til den fastsatte tid, blev hvert af forbundene idømt en bod på kr. 20.000. Denne bod blev betalt af sømændene 3 dage senere. Strejken medførte en del uroligheder og spektakler, hvor politiet måtte tilkaldes for at beskytte arbejdsvillige. Forretningsudvalget for De samvirkende Fagforbund i Danmark gik stærkt imod den ulovlige strejke. Der var således ingen mening i at fortsætte denne kamp, og på en ekstraordinær generalforsamling i Sømændenes Forbund vedtoges det at søge strejken bilagt. Den tabte strejke medførte naturligvis en del misfornøjelse og indbyrdes kiv i de to organisationer. Alt trak sig dog i lave igen, og på henholdsvis generalforsamlingen i Sømændenes Forbund i 1935 og på søfyrbødernes kongres samme år synes der at være opnået intern ro i begge organisationerne. Dog må det siges, at denne fredeligere stemning var fremkaldt på vidt forskellig måde inden for de to kategorier af søens arbejdere. I Sømændenes Forbund var det nemlig den socialdemokratisk prægede ledelse med Chr. Borgland som formand, der havde fået overtaget over et forholdsvis fåtal af kommunistisk indstillede medlemmer, men det modsatte var tilfældet i Søfyrbødernes Forbund, hvor kommunisten Richard Jensen i spidsen for oppositionen fik væltet den gamle ledelse.

Søfyrbødernes Forbund var ligesom Sømændenes Forbund af den faste voldgiftsret blevet idømt en bod på kr. 20.000, men mens sømændene betalte boden prompte, erklærede fyrbøderne, at de ingen penge havde og lod forbundet erklære konkurs. Der var ikke nogen af forbundets ejendele, det kunne betale sig at gøre udlæg i, og bøden blev faktisk aldrig betalt. Efter konkursen fortsatte forbundet sin virksomhed, og rederiforeningen har vel ment det fornuftigst at lade den ubetalte bøde gå helt i glemmebogen.

Også i 1935 blev overenskomsterne opsagt både af officerernes og mandskabernes organisationer. Efter langvarige forhandlinger med rederne endte det dog

med, at overenskomsterne med samtlige organisationer blev fornyet med to års varighed og først kunne opsiges med tre måneders varsel til 1. april 1937.

I løbet af året 1936 udkom en del love og anordninger angående forholdene til søs. Således blev kostreglementet revideret med henblik på nyere tids ernæringsmæssige erfaringer. Blandt forbedringerne var, at smør blev indført i stedet for margarine. Lille juleaften vedtoges en lov om krigsforsikring for sejlads på spanske havne i anledning af den spanske borgerkrig. Lov om statsforhyring afløste den gamle lov om forhyringsagenter af 1892. Også tillæg til sømandsloven om erstatning i forlistilfælde. (Lov nr. 96 af 7. april 1936.)

Overenskomsterne blev af organisationerne opsagt til udløb den 1. april 1937, men efter forhandlinger med rederiforeningen, ved hvilke der opnåedes en del forbedringer for alle kategorier, vedtoges det at forny overenskomsterne. De fornyede overenskomster forblev i kraft gennem hele den resterende førkrigsperiode.

Den 1. juli 1938 trådte loven om ferie til lønarbejdere i kraft, og også søens arbejdere er medtaget i dette lovforslag.

Den 27. januar 1932 højtideligholdt *Dansk Styrmandsforening* sit 25 års jubilæum under stor deltagelse og opmærksomhed såvel fra de andre søfartsorganisationers som fra de myndigheders og institutioners side, som foreningen gennem årene havde haft forbindelse med. I dagens anledning hædrede Hans Majestæt kongen styrmandsstanden ved at udnævne foreningens forretningsfører H. J. Christiansen til ridder af Dannebrog.

Den 24. februar 1932 fyldte admiral *A. du Plessis de Richelieu* 80 år og modtog på denne dag bl. a. en fællesskrivelse fra skibsførerforeningen og styrmandsforeningen, i hvilken de to organisationer hyldede og takkede den gamle sømand for hans aldrig svigtende kærlighed til og interesse for sin gamle stand. Admiralen var allerede da alvorligt syg, og den 25. marts afgik han ved døden. Budskabet om hans død blev modtaget med vemod af navigatørerne, af hvis rækker han var udgået, og den danske ungdom læser med interesse om denne danske styrmand og reserveløjtnant, som gennem sin storartede indsats i Siam nåede til de højeste poster i dette eksotiske land, og som leder og organisator af den siamesiske flåde fik stor indflydelse og blev kong Chulalongkorns ven og fortrolige. Mange dygtige danske skaffede han ansættelse i ledende stillinger i Siam, og det kan siges, at Richelieu og de mænd, han fik ansat, har øvet en varig gerning i dette land og hjulpet det til den udvikling mod moderne, civiliserede forhold, som Siam har gennemgået. Richelieus bisættelse fandt sted den 31. marts 1932 og blev overværet af Hans Majestæt Kongen, mange af kongehuset, fremmede gesandter, myndighederne og repræsentanter for de mange institutioner, han gennem årene havde haft forbindelse med, siden han i 1902 efter 30 års virksomhed i det fremmede vendte hjem til Danmark.

Den 15. marts 1932 vedtoges af rigsdagen »Lov om Skoleskib«. Planerne til dette skib blev udarbejdet af overingeniør *Aage Larsen* ved statens skibstilsyn, og efter indhentet tilbud fra de danske værfter blev det den 2. april overdraget Nakskov Skibsværft at bygge skibet. Allerede den 17. december løb skibet af

stabelen og blev døbt af frk. *Hannah Lorck*, en datter af formanden for det af regeringen valgte bestyrelsesråd for skoleskibet. Skibet, der ikke er indrettet til at tage last, fik navnet »*Danmark*«. Den 3. og 4. maj 1933 var skibet på prøvetur i Langelandsbælt, Østersøen og Øresund med forskellige eksperter og repræsentanter for myndighederne og andre ombord. Længden af skibet er 63 meter og bredden 10 meter. Det er rigget som 3-mastet fuldskib med dobbelte mærssejl, enkelte bramsejl og røjler. Det måler 777 brutto register tons, 555 tons netto og har et deplacement på 1430 tons. Sejlarealet er 1600 kvadratmeter. Stormastens højde over dækket er 35 meter. Undermaster og mærseræer er af jern, mens de øvrige rundholter er af lærketræ. For at give rigelig stabilitet har skibet 325 tons stenballast, foruden at dobbeltbunden kan tage 200 tons vandballast. Skibet har en (Frichs, Aarhus) hjælpemotor på 250 hestes kraft, der kan give en fart på godt 6 knob. Desuden er der elektrisk lys samt motorkraft til ankerspil m. v. »*Danmark*« er forsynet med radiostation samt med de mest moderne navigationsmidler.

Skibet førtes på sin første rejse af kaptajn *Anker Emil Ankersø*, der havde været ansat i D. F. D. S., og som bl. a. i flere år havde ført det tidligere skoleskib »*Viking*«. Ankersø førte »*Danmark*« på 4 togter indtil 1937, da han måtte gå i land på grund af svigtende helbred. Foruden kaptajnen bestod den faste besætning af 3 styrmænd, 4 understyrmænd, 1 lærer, 1 læge, 1 maskinmester, sejlmager, motormand, telegrafist, tømmermand, hovmester og kok. Skibet medførte normalt fra 80 til 100 elever ved dets afgang fra København om forsommeren. Senere på året mødte så yderligere fra 20 til 40 elever fra skoleskibet »*Georg Stage*«, således at »*Danmark*«, når det gik ud på sit udenrigske togt, normalt havde ca. 120 elever ombord.

Kaptajn Ankersø blev i 1937 afløst af *Knud Laurids Hansen*, der også kom fra D. F. D. S., og som i 2 år havde været styrmand på »*Danmark*«. Under den sidste verdenskrig blev »*Danmark*« midlertidig overtaget af den amerikanske regering og blev brugt til uddannelse af officerer til Amerikas kystforsvarstjeneste (»coast guard«). Under ledelse af kaptajn Hansen uddannede skibets danske officerer og lærere i løbet af $3^1/_2$ år 5000 unge amerikanere, hvoraf over 3000 mand blev udnævnt til officerer. Kaptajn Knud Hansen og hans danske officerer skabte stor anseelse om den danske sømandsstand hos amerikanerne. Efter krigen kom »*Danmark*« atter tilbage til Danmark for efter en grundig overhaling ved Orlogsværftet at fortsætte som skoleskib for vordende danske navigatører.

Skoleskibet har i de senere år været lidt af et »problembarn«. Under søfartslovens behandling blev det klart, at dets fremtidige virksomhed måtte lægges helt om — måske helt ophøre. Der fremkom mange planer om skibets fremtid — de fleste ikke videre godt gennemtænkt. Sideløbende med et af handelsministeriet nedsat udvalg nedsatte også Danmarks Rederiforening et udvalg med direktør *J. Chr. Aschengreen* (Ø. K.) som formand. Udvalgets indstilling, der blev afgivet den 25. april 1958, gik ud på, at skoleskibets drift var af stor værdi for den danske navigatøruddannelse, og at »*Danmark*«*s* værdi som en slags »over-

søisk ambassadør« måtte tillægges stor kommerciel betydning. Efter lange forhandlinger med handelsministeriet og folketingets finansudvalg blev resultatet, at staten skulle bekoste skibets forestående klassificering samt de nødvendige ombygningsarbejder, nødvendiggjort ved omlægning af skibets uddannelsesplan, samt ved at efterkomme de nye regler for besætningens beboelsesforhold og påbudte sikringsforanstaltninger. Skoleskibet skulle fortsætte som statsskib og administreres af handelsministeriet gennem »*Navigations-Uddannelsesrådet*«, for hvilket navigationsdirektør Knud Hansen nu er formand. Efter modtagne tilbud på reparationsarbejderne fra flere danske værfter fik Aalborg Værft for en sum af 1.2 mill. kr. arbejdet overdraget. Yderligere arbejder blev foretaget på Holmen i København, og da skibet endelig var klart til at gå ud på sit første togt — praktisk taget som et helt nyt skib — stod omkostningerne den danske stat i ca. 1.5 mill. kr. Danmarks Rederiforening har forpligtet sig til at yde et årligt bidrag på kr. 600.000 de første år, men ellers bidrage med et beløb svarende til 50 øre (tidligere 16 øre) pr. nettoton af hvert skib under Rederiforeningen på over 100 brt. Skibet, som stod ud på sit første togt i juni 1959, har nu plads til 80 elever, som skal gennemgå en 6 måneders uddannelse. For at give tid til eftersyn, reparationer etc. mellem sejladserne er det beregnet, at der skal gennemføres 3 togter på 2 år. I 1960, hvor årstallet ender på et lige tal, påbegyndes togterne omkring den 15. marts og den 15. oktober. Ender årstallet på et ulige tal, påbegyndes togtet ca. 15. juni. Kaptajn Knud Hansen, der den 1. maj 1960 havde 25 års jubilæum som navigatør i »*Danmark*« — deraf de sidste 23 år som fører — er stadig den sikre fører og sejlskibssømand og udmærkede pædagog på vort smukke skoleskib.

Bruttofragten for danske skibe i udenrigs fart var i årene 1931 og 1932 nede på det laveste beløb siden verdenskrigens gyldne dage, hvor for året 1920, da krigskonjunkturerne endnu varede ved, beløbet havde været nær ved de 400 mill. kr. Dette var et stort spring fra året 1905, hvor beløbet var 60 mill. kr., men direkte kan det naturligvis ikke sammenlignes, da prisniveauet i den mellemliggende tid havde forandret sig så meget. For årene 1931 og 1932 var indtjeningen for hvert af årene henholdsvis 154 mill. og 146 mill. kr., men med de bedre tider i 1933 var beløbet for dette år vokset til ca. 180 mill. kr.

De dårlige år havde været næsten katastrofale for flere af de danske rederier, som endnu ikke havde fået de til krigspriser anskaffede skibe nedskrevet, og flere rekonstruktioner måtte foretages. Et af de ældste og største hjemlige rederier, Dampskibsselskabet Dannebrog, var således i 1934 ude for en voldsom, men nødvendig, åreladning. Allerede i 1927 var aktiekapitalen blevet nedskrevet fra 15 til 11.2 mill. kr. uden udbetaling til aktionærerne, men det var langt fra tilstrækkeligt, og bestyrelsen besluttede nu at skære meget dybt. I løbet af 1933 var 6 af selskabets ældste og mest uøkonomiske skibe — de fleste af dem over 30 år gamle — blevet solgt så langt under deres bogførte værdier, at der fremkom et tab på kr. 1.110.451, som blev påført gevinst- og tabskontoen, der derved blev betydelig overbelastet. Der måtte en sanering til, da selskabets øvrige 19 skibe også var for højt bogført. Aktiekapitalen blev nedskrevet fra 11.2 til



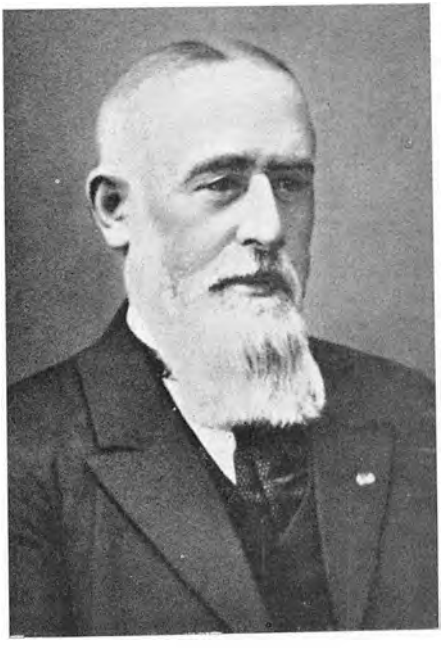
Skoleskibet »Danmark«.



Kaptajn Knud Hansen taler ved »Danmark«s tilbagelevering fra U. S.'s Coast Guard efter 2. verdenskrig.



»Søfartsgården«, Amaliegade 33.



Danmarks Rederiforenings første formand, kaptajn Theo. Kock.



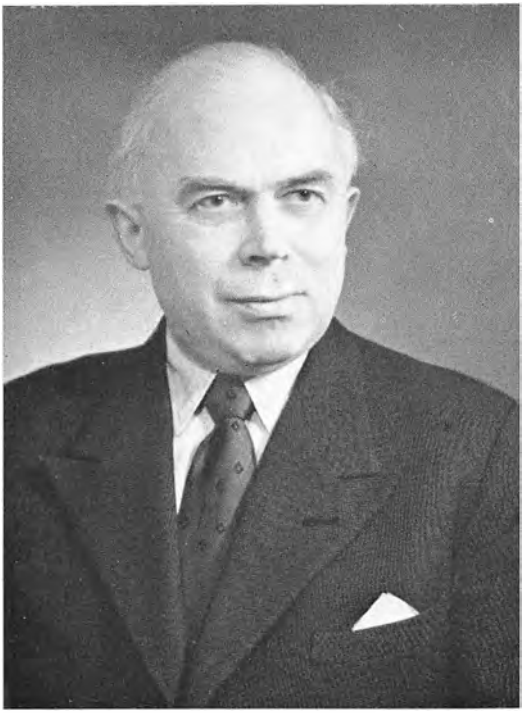
Direktør J. Chr. Aschengreen (ØK) Rederiforeningens formand 1959-61



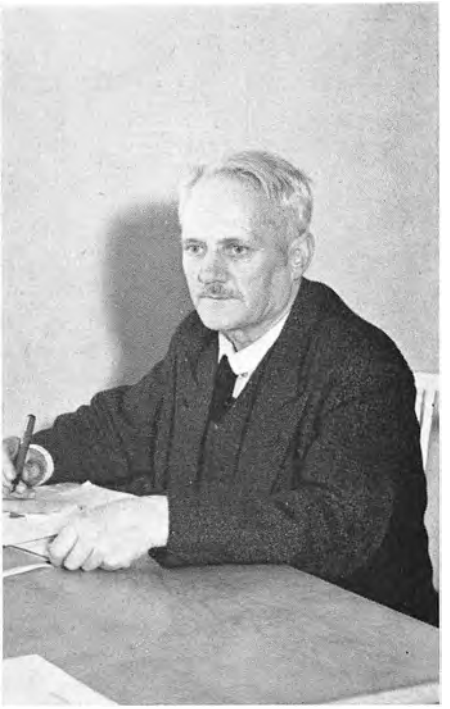
Cand. jur. E. Maegaard. Direktør for Danmarks Rederiforening 1920—1956.



Henning Rønne. Oldermand for Københavns Skipperlav 1831-1844.



Skibsfører Harry Rosfeldt. Formand for Københavns Skipperforening fra 1945. (Forhen Kgl. Grønlandske Handel).



Forstander Heinrich Gille, Københavns Maskinistskole fra 1935. »Clearingmyrdet« februar 1945.







Øverst t. v.: Københavns Maskinskole. Øverst t. h.: Civilingeniør Erik Mathiesen, forstander for Københavns Maskinskole fra 1945. T. v.: J. Harald Larsen, formand for Maskinmesterforeningen 1947-1953, maskinmester og folketingsmand O. Bouet og K. A. Rasmussen, formand 1920-1947.



Admiral Billes pris overrækkes maskinmester Olesen af skibsreder E. Hahn-Petersen. I baggrunden formand for Maskinmesterforeningen H. P. Larsen og kontorchef B. von Munthe af Morgenstierne.

2.8 mill. kr. I 1927 var kapitalen nedsat ved at annullere beholdningen af 1 mill. kr. egne aktier og derefter nedskrive aktiernes pålydende med 20%, således at en 1000 kr. aktie derefter kom til at lyde på kr. 800. Den nu stedfundne nedskæring på 75% bragte en akties pålydende ned til kr. 200. Det var en hård, men nødvendig kur, og det ved saneringen fremkomne provenu brugtes til på skibene at afskrive kr. 3.076.000, på selskabets ejendom i Amaliegade kr. 300.000, til at henlægge kr. 400.000 til klassifikations- og fornyelsesfond og til at overføre kr. 27.442 til næste år.

Også Det dansk-franske Dampskibsselskab måtte sanere for at få afskrevet på den ældre tonnage, hvortil fornøden afskrivning i de senere, dårlige år ikke har kunnet finde sted. Aktiekapitalen blev nedskrevet fra 4 til 2.4 mill. kr. — hver 1000 kr. aktie kom således efter saneringen til at lyde på kr. 600. Af det ved saneringen frigjorte beløb på kr. 1.600.000 blev kr. 100.000 henlagt til reservekontoen, mens resten blev anvendt til nedskrivning af skibene, hvorefter selskabets motorskibstonnage på 16.500 dødvægtstons med en gennemsnitsalder af 5 år blev bogført til kr. 200 pr. ton, mens dampskibstonnagen, ligeledes på 16.500 tons dødvægt med 15.4 års gennemsnitsalder, blev bogført til kr. 89 pr. ton.

Det var kun få af de danske rederier, der kunne give deres aktionærer noget udbytte for året 1933. Selv Ø. K. måtte nøjes med at give 4%, og Norden gav 5%. Naturligvis — Torm mødte med 20%, og de A. P. Møller'ske selskaber gav 15%. Disse selskaber indtager en særstilling med de små kapitaler, de arbejder med, og ved den forudseende nedskrivningspolitik, de har ført. Der er dog et lille rederi, der giver sine få aktionærer et vældigt udbytte. Det er Middelfart Dampskibsselskab, der ejer færgeoverfarten Middelfart—Snoghøj, og som oprindelig blev startet af en skibsfører og en maskinmester, der så, at der lå en formue i at begynde en færgeoverfart med biler på dette sted. For året 1932 betalte selskabet en dividende af 250% — for året 1933 betaltes der 300%. Dette selskab var en guldgrube, indtil Lille Bælts-broen den 14. maj 1935 blev åbnet for trafik og derved overflødiggjorde al færgetrafik over Lille Bælt.

KAPITEL 14

»Dansk Dampskibsrederiforening« – nu »Danmarks Rederiforening«.

Den 17. januar 1934 fejrede Dansk Dampskibsrederiforening sit 50 års jubilæum. Tiderne indbød ikke til storstilede festligheder, men begivenheden fejredes ved udgivelsen af et smukt festskrift.

Foreningen, som de første år hed Dampskibsrederi-Foreningen, blev startet på initiativ af skibsreder *L. H. Carl*, som gennem sin søn og kompagnon *Adolf Carl* fik samlet en kreds af redere til et møde på Hotel Phønix, hvor der blev optaget en protokol om foreningens stiftelse og stifternes navne. Til formand for

foreningen valgtes kaptajn *Theo. Koch*, der gennem sit slægtskab med direktøren i D. F. D. S. stod C. F. Tietgen nær. Til viceformand valgtes grosserer *Adolf Carl* af firmaet L. H. Carl og til sekretær højesteretssagfører *R. Strøm*. Foreningens formål, som blev nærmere præciserede, mundede ud i »varetagelse af fælles interesser«.

Ved foreningens stiftelse talte den 20 medlemmer med 140 dampskibe på i alt ca. 103.000 brt. På jubilæumsdagen havde foreningen 50 medlemmer med 448 skibe på i alt ca. 830.000 brt. En anden målestok for foreningens vækst er denne, at dens udgifter dens første leveår var kr. 700, mens de i jubilæumsåret udgør ca. kr. 150.000. Det bemærkes, at Ø. K. først blev medlem af foreningen i 1945.

Foreningen har haft umådelig stor betydning for dansk skibsfart og derved for hele det danske samfund. I jubilæumsskriftet gives en redegørelse for hele foreningens virksomhed, som særlig under verdenskrigen var af stor og vidtrækkende betydning. Skønt foreningen naturligvis er inde i og har føling med alt, hvad angår dansk søfart, er det dog efter de forskellige faglige organisationers dannelse omkring århundredskiftet ganske særligt mandskabsforholdene, der er det vigtigste arbejdsområde for bestyrelsen og for den store funktionærstab, som Dansk Dampskibsrederiforening nu beskæftiger.

På initiativ af Dansk Sejlskibsrederiforening stiftedes den 9. juni 1897 Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Hensigten med denne repræsentation var, at man ved at samle søfartens organisationer i et fælles organ kunne optræde over for myndighederne med mere vægt i alle spørgsmål vedrørende erhvervet. Foruden Rederiforeningen blev følgende foreninger straks tilsluttet fællesrepræsentationen: Dansk Sejlskibsrederiforening, Den alm. danske Skibsførerforening, Foreningen til Søfartens Fremme, Københavns Skipperforening, Maskinmesterforeningen og Sømands-Foreningen. Senere indmeldtes De fire københavnske Søforsikringsselskaber og Dansk Navigatørforening. Denne sidste udmeldtes fra den 1. januar 1910, og i stedet indmeldtes Dansk Styrmandsforening.

Naturligvis kom Dampskibsrederiforeningen til at øve den største indflydelse på alle de af repræsentationen tagne beslutninger. Andre steder i dette værk er behandlet de forskellige stridigheder med mandskaberne, som Rederiforeningen i sin egenskab af arbejdsgiverorganisation har været indblandet i. At bølgerne også inden for foreningen kunne gå højt, ser man i flere beretninger i festskriftet, hvorfra de fleste af disse oplysninger er hentet. Særlig under konflikten med sømænd og fyrbødere i 1902 har det ofte været vanskeligt for direktør *Jacob Brandt* fra Det forenede Dampskibsselskab at holde disciplin i rækkerne, og med sin sædvanlige håndfasthed går han strengt i rette med de redere, der ikke nøje følger parolen. At disse stridigheder også har kostet rederne store summer at føre igennem, får man et lille indblik i, når man ser, at ved strejken i 1902 var alene udgifterne til anskaffelse af strejkebrydere, disses ophold og forplejning ombord i kaserneskibe etc. mere end kr. 85.000 — en formidabel sum i de tider. Og dette var endda blot en af udgifterne. Hertil kommer store tab ved forsinkelse af skibene og dårligt og langsomt arbejde udført af uøvede folk. Denne konflikt har kostet de danske redere — og også det danske samfund — store

summer, og mange var de redere, der mente, at resultatet ikke var omkostningerne værd. At »diktatoren« Jacob Brandt fik sat sin krig igennem og for nogle år lammet fagforeningerne, må vel for mange have stået som en Pyrrhussejr.

Den 16. november 1905 stiftedes på et internationalt redermøde i København en organisation af redere med skibe beskæftiget i Nord- og Østersøfarten. Denne organisations oprindelige navn var *»The Baltic And White Sea Conference«*, senere omdøbt til *»The Baltic And International Maritime Conference«*. Conferencen fik og har stadig hovedsæde i København, og til dens første præsident blev valgt Dansk Dampskibsrederiforenings formand, skibsreder Adolf Carl. Formålet med sammenslutningen var i første række at få indført ensartede og for dens medlemmer tilfredsstillende certepartibetingelser. Gennem årene har institutionen gjort et stort arbejde også på andre områder — f. eks. i forbindelse med forbedring af havne, laste- og losningsforhold, hvor en sådan forbedring var tiltrængt. Dampskibsrederiforeningen var sammen med Grosserer-Societetet virksom for at få oprettet et selvstændigt ministerium for handel og søfart, og da et resultat af dette arbejde nåedes, var det rederen, generalkonsul *Johan Hansen*, der blev dette ministeriums første chef.

Et meget vigtigt led i foreningens mange virksomheder til gavn for dens medlemmer og skibsfartserhvervet er »lægekontoret«, som begyndte sin virksomhed allerede i 1906, og hvor alle søfolk, der mønstrer ud med skibe under Rederiforeningen, skal lægeundersøges før udmønstringen. I de senere år er hertil kommet »tuberkulosekontrollen«, som for søfolk skal foretages mindst én gang årlig. Hvor omfattende lægekontorets virksomhed har udviklet sig kan ses heraf, at der i året 1954 ved kontoret i København blev foretaget 8700 undersøgelser af forskellig art, 3900 koppevaccinationer samt 12.000 tuberkuloseundersøgelser. Derudover er der også i provinshavne foretaget mangfoldige lægeundersøgelser. Lægekontorets arbejde har stor betydning for helbredstilstanden i handelsflåden, og det højt udviklede system med sygerapporter fra skibene samt kontrollen med hver enkelts helbredstilstand har vist sig at være til stor nytte, men det medfører naturligvis et meget stort arbejde for Rederiforeningens stab.

Om Dampskibsrederiforeningens arbejde under 1. verdenskrig og dens medvirken ved de af krigssituationen nødvendiggjorte institutioner har jeg tidligere fortalt. Med støtte af Det østasiatiske Kompagni oprettede foreningen efter krigen flere fonds til afhjælpning af trang og nød hos krigsramte eller deres efterladte. I 1917 oprettedes til dette formål en dispositionsfond på 1 mill. kr., som kom til at danne grundlaget for det den 9. juli 1919 indstiftede *»Danske Danmpskibsrederes Understøttelsesfond«*, der er en selvejende institution, som administreres af en af Dansk Dampskibsrederiforening valgt bestyrelse. Denne fond er gennem årene vokset og androg ult. 1958 over 2½ mill. kr., af hvis renter der samme år blev betalt understøttelser til 405 personer med et samlet beløb af kr. 113.900. Af en ekstrafond på ca. 1 mill. kr. betaltes der til 142 personer i alt kr. 39.370. Af *»Den danske Sømandsfond«*, der blev stiftet af Rederiforeningen den 24. februar 1944, blev der i 1958 udbetalt kr. 85.900. Fonden er 31/12 1958 på kr. 866.064, så udbetalingerne overstiger langt kapitalens

afkastning og må delvis tages fra selve kapitalen. Det har også været hensigten, at det var den øjeblikkelige trang efter krigen, som fonden skulle afhjælpe.

Som tidligere fortalt har Dampskibsrederiforeningen ved flere lejligheder været virksom for at afhjælpe følgerne af arbejdsløshed. Dette var særlig mærkbart efter den første verdenskrig, da depressionen satte ind, og spørgsmålet om arbejdsløshedsunderstøttelse endnu ikke var blevet organiseret. Det samlede beløb, som af foreningen blev udbetalt, androg ca. kr. 600.000.

I 1925 oprettede Rederiforeningen *»Danske Rederes Retsværn«*, som skal bistå værnets medlemmer i alle juridiske spørgsmål — eventuelt overtage og føre sager for medlemmerne til retsforfølgning eller voldgift. Der var i 1958 i retsværnet indmeldt 303 skibe på i alt 1.629.692 brutto tons. Siden retsværnets oprettelse har det ført 287 processer for dets medlemmer, hvoraf 162 er vundet, 54 tabt, 44 forligt, 23 opgivet og 4 endnu løbende. Det har i dette tidsrum for medlemmerne indkasseret kr. 104.151.769 (ult. 1958).

Den 1. januar 1925 udmeldte Dansk Dampskibsrederiforening sig af *»Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«*, hvorefter denne førte en hensygnende tilværelse. Dansk Dampskibsrederiforening tog derfor initiativet til at danne et nyt organ for den samlede skibsfart, og den 21. december 1926 afholdtes det konstituerende møde i *»Søfartsrådet«*, i hvilket råd følgende institutioner fik sæde: Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Den alm. danske Skibsførerforening, Københavns Skipperforening og Foreningen til Søfartens Fremme. Dansk Dampskibsrederiforenings formand er rådets formand, og denne forenings kontor fungerer som rådets sekretariat.

I 1949 meldte Skibsførerforeningen sig imidlertid ud af Søfartsrådet. Årsagen til denne udmeldelse var den, at skibsførerne mente, at de som decideret mindretal ikke kunne få nogen indflydelse på rådets beslutninger, hvortil kom, at de anså sig forfordelt ved besættelse af sæderne i det i henhold til lov af 31. marts 1937 oprettede forhyringsråd, i hvilke der var 4 repræsentanter for rederne og 1 for hver af de 4 organisationer for styrmændene, maskinmestrene, sømændene og søfyrbøderne. De 4 reder-repræsentanter var valgt af Søfartsrådet, som mente, at Skibsrederforeningens sekretær, kaptajn Th. Petersen kunne repræsentere skibsførerne. Forhyringsrådet havde til at begynde med ikke mange beføjelser, men under krigen fik det flere og flere vigtige opgaver tildelt, hvorfor ministeriet besluttede at oprette et råd med større område og myndighed og en anden sammensætning. Resultatet blev *»Søfartens Fællesråd«*, der blev oprettet som en følge af lov af 23. marts 1949 om sømandsuddannelsen. I dette nye råd med de mange beføjelser mente skibsførerne, de måtte have en selvfølgelig ret til at blive repræsenteret, mens de frygtede for, at de ved at forblive i Søfartsrådet løb fare for ikke at få sæde i det nye råd, hvorfor de meldte sig ud af det gamle. I anordningen angående fællesrådet blev det udtrykkeligt pointeret, at Skibsførerforeningen skal være repræsenteret.

Dansk Dampskibsrederiforening har gennem årene haft nogle af vore mest betydende redere som formænd. Den første formand, kaptajn Theo. Koch, sad

til 21. marts 1894 og blev afløst af direktør i D. F. D. S. *Chr. Kronman,* der sad til 14. oktober 1910. Derefter rykkede direktør *C. M. T. Cold* (D. F. D. S.) ind og forblev til 27. april 1921. Skibsreder *Chr. Sass* (Myren) var derefter formand til 3. september 1925. Han afløstes af direktør *A. O. Andersen,* (D. F. D. S.), som virkede til sin død den 31. september 1934. Direktør Andersen havde været knyttet til foreningen hele sit forretningsliv — sekretær fra 1895, bestyrelsesmedlem fra 1908, næstformand fra 1912 til 1921 og tilsidst som formand fra 1925. Efter A. O. Andersen var skibsreder *H. A. Hansen* (Holm & Wonsild) formand til 1939, derefter direktør *J. A. Kørbing* (D. F. D. S.) til den 29. april 1946. Skibsreder *C. J. C. Harhoff* (C. K. Hansen) afløste Kørbing til 30. juni 1950, da direktør *Hakon Christiansen* (Ø. K.) overtog hvervet. Etatsråd H. N. Andersen havde altid vægret sig ved at lade Ø. K. indtræde som medlem af organisationer. Efter etatsrådens død i december 1937 kom de hektiske krigsår, men straks efter krigsophøret i 1945 indmeldte de nye ledere af kompagniet Ø. K. i Rederiforeningen, og dets skibsfartsdirektør blev næstformand for efter Kørbings afgang at blive formand. Det har i de senere år været således i redernes forening, at næstformanden er en slags kronprins, der overtager tronen, når formanden går. Direktør Hakon Christiansen trak sig tilbage den 28. maj 1953 og blev efterfulgt af den hidtidige næstformand *L. O. Normann* (D. F. D. S.). Til næstformand valgtes den forholdsvis unge, men meget initiativrige reder for a/s Det dansk-franske Dampskibsselskab *Eigil Hahn-Petersen.* Samtidig indvalgtes i bestyrelsen *J. Chr. Aschengreen* fra Ø. K. På generalforsamlingen den 12. juni 1958 udtrådte næstformanden, skibsreder E. Hahn-Petersen efter eget ønske af bestyrelsen, som derefter valgte direktør Aschengreen til denne post. Ved generalforsamlingen i 1959 trak direktør Normann sig tilbage fra formandspladsen, og direktør Aschengreen rykkede op i dennes stilling. Han blev som næstformand afløst af skibsreder *Ove Amsinck* (Progress). På denne forsamling blev det også vedtaget, at foreningen fra 1. januar 1959 skulle skifte navn til *»Danmarks Rederiforening«* — dampskibene er jo nu en fortidslevning.

Til at lede foreningens daglige arbejde var der til at begynde med ikke nogen fast organisation. A. O. Andersen havde som ung kontorist på L. H. Carl's kontor varetaget stillingen som sekretær, lige fra hans chef Adolf Carl i 1894 blev formand, til han selv i 1908 blev valgt ind i bestyrelsen. Også derefter varetog A. O. Andersen tilsynet med foreningens daglige arbejde, der udførtes på L. H. Carl's kontor, og således foregik det, lige til der i 1914 ansattes en lønnet sekretær. Denne blev fhv. skibsreder *F. V. Greibe,* som fra 1. oktober fik kontor i Holbergsgade nr. 1.

Som sekretær i det under første verdenskrig oprettede fragtnævn var gennem årene 1916—1920 ansat den juridiske kandidat *Eilert Maegaard,* der havde været assistent i Statistisk Departement og i Landsoverskatterådet. I 1919 blev cand. jur. Maegaard tillige ansat som sekretær i Dansk Dampskibsrederiforening, hvis virkeområde imidlertid var blevet så omfattende, at et større personale måtte antages, og med vedtagelse af nye love af 28. april 1920 blev foreningens virksomhed lagt i faste rammer. Til daglig leder valgtes foreningens sekretær Maegaard med titel af administrerende direktør.

vere. I året 1959 udgjorde forbundets udgifter netto kr. 2.693.257. Danske Rederes Retsværn og Dansk Radio Aktieselskab er tidligere omtalt.

Som det ses, er det et betydeligt område, Dansk Dampskibsrederiforening spænder over, og det her ovenførte kunne endda suppleres på mange områder — alt i alt et stort og meget interessant arbejde.

KAPITEL 15

Søfartens organisationer.

Den 22. december 1934 fejrede *»Københavns Skipperforening«* sin 300 års fødselsdag. Oprindelsen til denne forening var *»Københavns Skipperlav«*, som i 1634 fik sin »lavsskrå« af byens borgmestre og råd. At lavets stiftelsesdag blev den 22. december har sin forklaring, idet St. Nicolaj var de danske søfolks skytshelgen, og på St. Nicolaj dag den 22. december skulle alle byen Københavns skippere og styrmænd forsamles for at betale gæld og indkassere tilgodehavender og give bidrag dels til erhvervets forbedring, dels til hjælp til de fattige. Sådanne lav som Københavns Skipperlav fandtes i alle danske søkøbstæder, men som det største fik det københavnske lav den afgørende betydning. Skipperlavet — og senere *»Skipperforeningen«* — havde en meget omfattende virksomhed gennem de mange år, og om dette er fortalt i et af Skipperforeningen i anledning af jubilæet i 1934 udgivet festskrift.

Blandt de mange privilegier, Skipperlavet havde, var også at fungere som søret. Grundloven af 5. juni 1849 indeholdt forbud mod alle indskrænkninger i den frie og lige adgang til erhverv, og dette gennemførtes bl. a. ved loven af 1857 om næringsfrihed og om afskaffelsen af lavsvæsenet. Dette betød, at det nu var forbi med det københavnske skipperlavs privilegerede stilling. Lavet forandrede navn til Københavns Skipperforening. Blandt andre privilegier blev også lavets søret ophævet og afløst af den i dag eksisterende sø- og handelsret i København. Til denne søret har Skipperforeningen dog endnu indstillingsret for rettens søkyndige medlemmers vedkommende. For at blive optaget som medlem af Københavns Skipperforening skal man have borgerskab som skibsfører i København eller føre skib derfra. Det må erindres, at der i alle landets øvrige søkøbstæder var lignende foreninger. Skipperforeningen har det gamle privilegium, at den har ret til at flage med splitflag.

Københavns Skipperforening er i vore dage en ren velgørende forening, der kun i kraft af sit gamle navn bevarer en vis indflydelse i søfartens almindelige anliggender. At den stadig bevarer indstillingsretten til sø- og handelsretten er mærkeligt nok, men denne ret kan næppe bevares ret længe. Under foreningen er henlagt en legatkapital på over 3/4 mill. kr., og den ejer desuden ejendommen Østbanegade 17 og stiftelsen på Australiensvej 29-33. Foreningens status pr. 31. december 1952 viser, at foreningens samlede formue var da ca. 2 mill. kr. (incl. legatformuen). Dette lyder jo meget fornemt, men udgifterne er steget betyde-



K. A. Bornum (K. A. Christensen), stifter af Radiotelegrafistforeningen.



C. A. Gottschalck, formand for Radiotelegrafistforeningen.



J. Madsen, sekretær for Radiotelegrafistforeningen fra 1928.

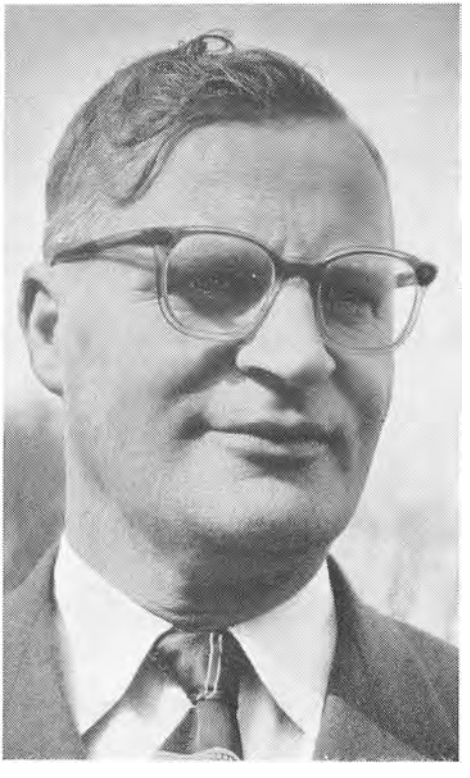


Chr. Andersen, søfyrbødernes »pioner«.









Øverst t. v.: Axel Svendsen, stifter af Sømændenes Forbund. Øverst t. h.: S. Chr. Petersen, den første formand i Sømændenes Forbund. Herover: Formand Chr. Borgland. T. h.: Svend From Andersen, formand fra 1954.



Sømændene og fyrbødernes fællesudvalg 1947. Fra venstre til højre Rich. Jensen, Harry Rasmussen, Th. Lausen, A. V. Lundstrøm, Mathias Nielsen og Rasmus Danielsen.



Statens kursus for skibskokke, »svendeprøver« 1957.









Øverst t. v.: Hans Jensen, stifter af Fyrbødernes Forbund. T. h.: Formand Chr. Jæpelt. Nederst t. v.: Formand Erik Jacobsen og over disse linier: Erik Berthelsen, formand fra november 1959.



Chr. Ulrichsen, stifter af »Dansk Sø-Restaurationsforening«.



Chr. (»Siam«) Rasmussen, foreningens første lønnede forretningsfører.



Peter Jensen, formand for foreningen fra 1942-1958.



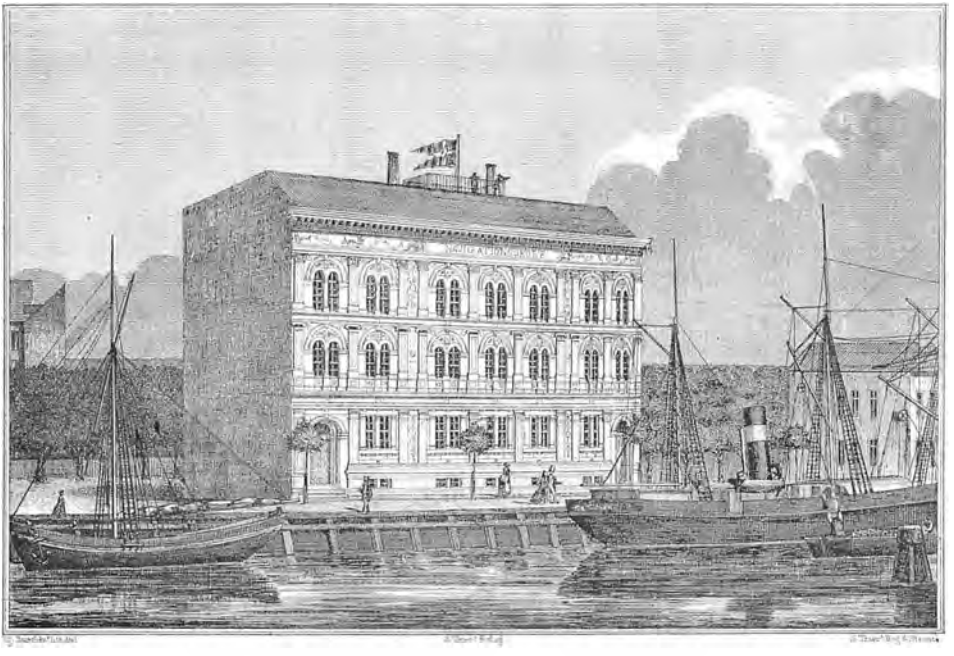
Eiler Pedersen, formand fra 1958.



Kontreadmiral M. J. P. Bille, stifter af »Foreningen til Søfartens Fremme«.



Kontreadmiral F. H. Kjølsen, formand fra 19. september 1958.



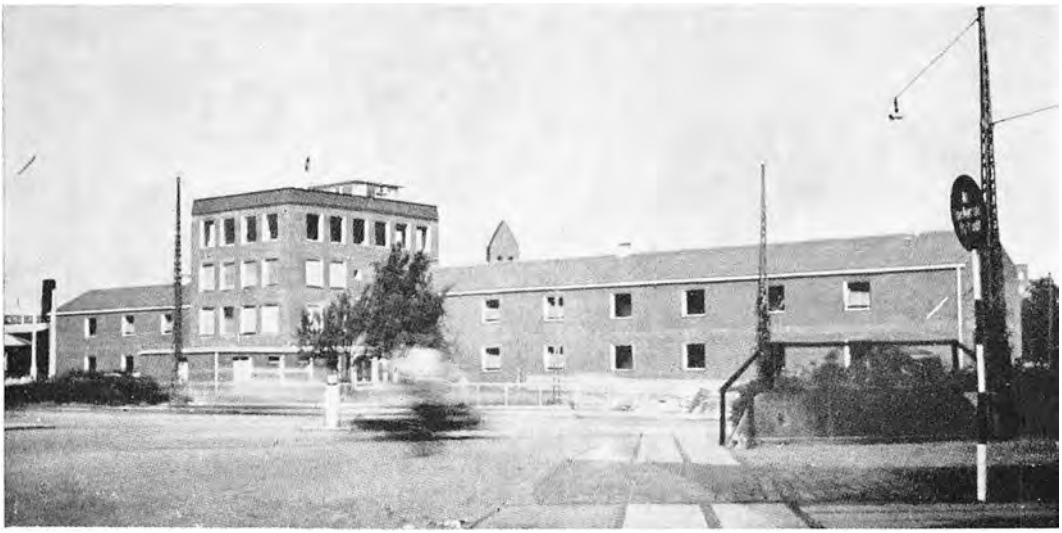
Havnegade 23. Navigationsskole fra september 1865 til april 1891.



Skippernes Laugshus, Holmens Kanal 18. Navigationsskole fra oktober 1893 til 1908.



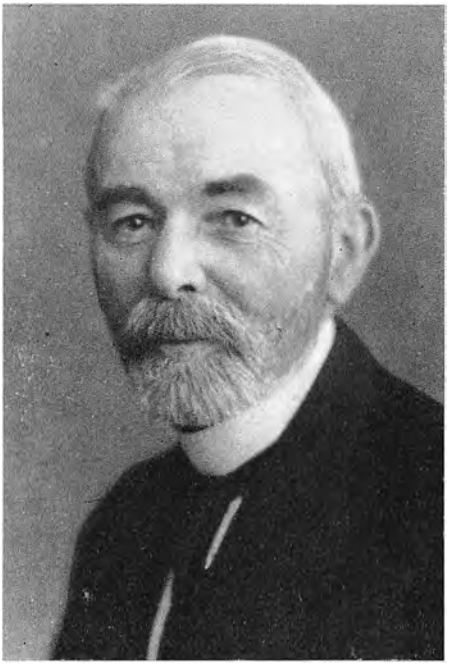
Toldbodgade 23. Navigationsskole fra 1908 til august 1955.



Københavns Navigationsskole siden august 1955.



Professor Carl G. F. Schwartz. Ved Københavns Navigationsskole 1856-1905.



Carl D. Neergaard, navigationsskolebestyrer, navigationsdirektør fra 1921-1928.



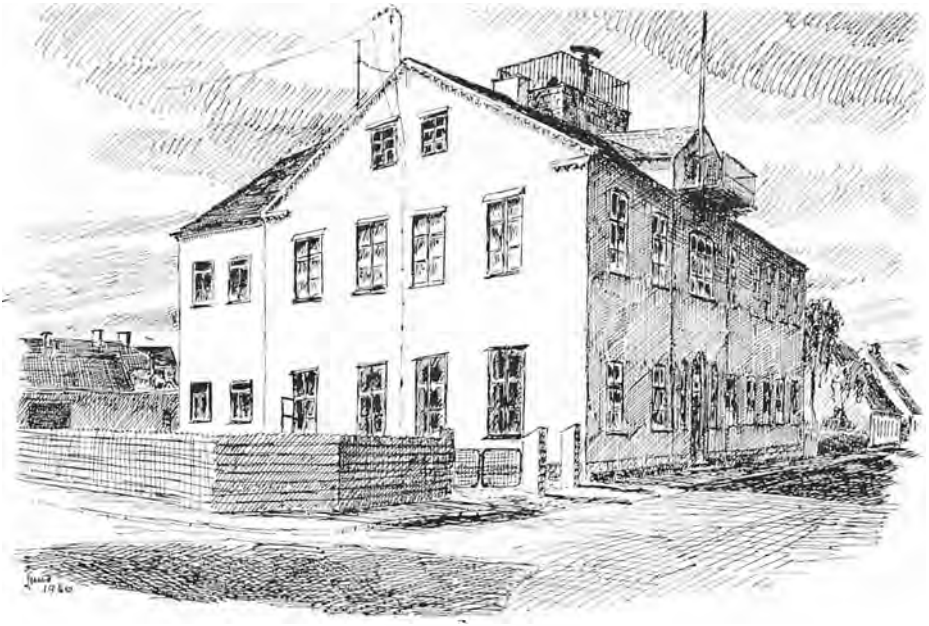
H. A. Guldhammer, navigationsskolebestyrer, navigationsdirektør 1941–1956.



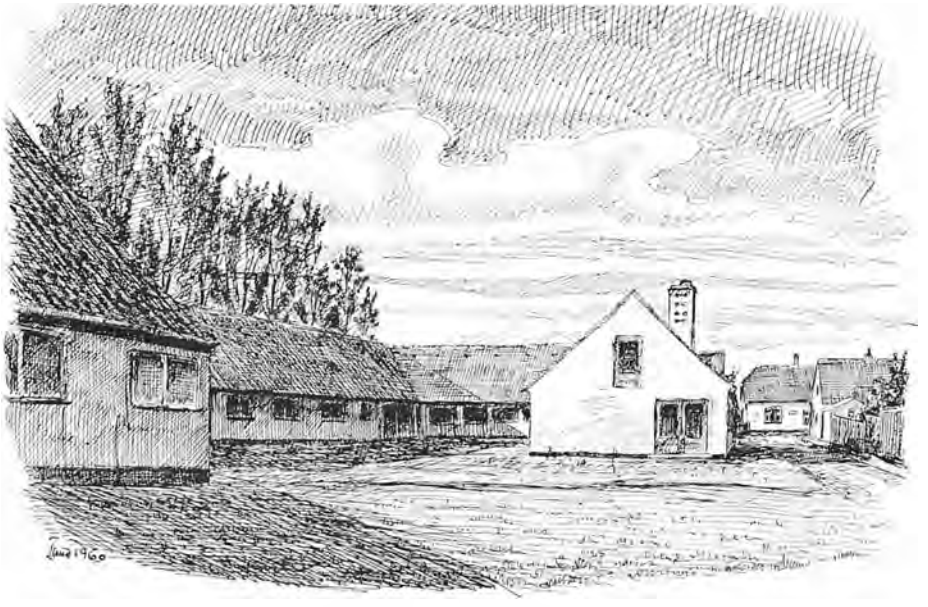
Knud Hansen, navigationsdirektør fra 1. november 1956.



Fanø Navigationsskole (Nordby).



Marstal Navigationsskole.



Marstals Sømandskollegium.

ligt med det stigende prisniveau, og indtægterne kan ikke følge med. Foreningen stagnerer, og medlemstallet er dalende. Den 31. december 1960 havde foreningen 229 medlemmer. Af disse er ca. 65 % skibsførere — resten styrmænd, som kun betaler 30 kr. årligt i kontingent mod skibsførernes 50 kr. Over 100 medlemmer er ikke-farende og betaler kun 20 kr. i kontingent.

Som et middel til at bedre foreningens driftsøkonomi skete der i 1954 en forhøjelse af kontingentet til dets nuværende størrelse.

Skipperforeningens formand er siden 1945 kaptajn *Harry Rosfeldt*, der har været ansat i Den kgl. grønlandske Handel som fører i mange år.

Den 22. december 1874 — på Skipperforeningens fødselsdag — stiftedes *»Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874«*. Grunden til denne forenings stiftelse var dels, at Københavns Skipperforening var en lokal forening, som ikke optog udenbys medlemmer, dels at stifterne mente, at de lokale skipperforeninger ikke tilstrækkelig kraftigt og fyldigt kunne repræsentere hele den danske skibsførerstand.

Den nye forening fik straks stor tilslutning, og den 5. januar 1875 åbnede den sine lokaler i det såkaldte Prins Vilhelms Palæ, St. Annæ Plads nr. 13, hvor den havde til huse i 46 år, indtil den d. 6. november 1920 flyttede til sine nuværende lokaler i *»Navigatørernes Hus«*, Havnegade 55.

Foreningens første formand var kaptajn *H. E. Hansen*. Mange udmærkede mænd har stået i spidsen for skibsførernes forening. Formandshvervet var i foreningens første år et ulønnet tillidshverv, men efterhånden, som foreningen voksede og fik større indflydelse, fik man øjnene op for, at arbejdet krævede sin mand fuldt ud, og den 1. marts 1921 valgtes kaptajn *H. P. Hagelberg* som foreningens første lønnede formand. Kaptajn Hagelberg gjorde et stort arbejde for sin stand som repræsentant for dens forening gennem 26 år. Den 1. august 1947 trak kaptajn Hagelberg sig tilbage til et velfortjent otium († 1/3 58) og blev afløst af kaptajn *Johannes Kastrup Olsen*, der havde været mønstringsbestyrer i København 1941—47. Under hans ledelse er foreningen yderligere vokset i anseelse, og fra 1. januar 1953 er det ved en ændring i funktionærloven endelig lykkedes skibsførerne at få forhandlingsretten knæsat. Ved lov er det således nu slået fast, at skibsførernes organisation kan forhandle i alle forhold på sine medlemmers vegne. De danske redere har været imod dette, idet de gjorde gældende, at en skibsførers stilling som rederens tillidsmand var af så speciel art, at det ville være uheldigt, om et fremmed element — som de angav, at en forening ville være — kom mellem de to parter. Dette lyder ret besnærende, men har ingen rod i nutidens grå realiteter, hvor skibsfører og reder som oftest begge er funktionærer i et stort aktieselskabs koncern, og hvor en fører, hvis han står alene, ikke har megen lejlighed til at blive hørt af sin foresatte.

På Skibsførerforeningens generalforsamling den 21. februar 1951 vedtoges det at oprette et *»Skibsførerråd«*. Rådets 11 medlemmer vælges af Skibsførerforeningens bestyrelse blandt standens mest erfarne mænd og er sammensat således, at det er gjort så alsidigt som muligt, idet dets forskellige medlemmer har været beskæftiget som førere på alle de ruter og med alle arter af sejlads, som

dansk skibsfart spænder over. Skibsførerrådets opgave er at afgive udtalelser i maritime sager for derigennem at vejlede myndigheder, private og offentlige institutioner, rederier m. fl. i søfartsspørgsmål, der har tilknytning til stillingen som skibsfører.

Skibsførerrådet er en selvstændig institution. På rådets konstituerende møde den 21. maj 1951 valgtes kaptajn *H. C. Røder* (fh. Orient) til formand og kaptajn *K. Nielsen* (fh. D. F. D. S.) til næstformand.

»Maskinmestrenes Forening« har sin oprindelse i den d. 1. april 1873 stiftede *»Maskinmestrenes Enke- og Pensionskasse«*, der året efter forandrede sit navn til *»Maskinmestrenes Forening samt Enke- og Pensionskasse«*. I 1893 blev denne forening sammensluttet med *»Skibsmaskinmestrenes Union«*, som var blevet stiftet 31. maj 1890 — vel nok som opposition mod den gamle forenings ledelse. Denne forening gik meget aktivt til værks, men hæmmedes i sit arbejde en del derved, at alle dens medlemmer var farende. Unionen begyndte udgivelsen af et medlemsblad *»Skibsmaskinisten«*, som blev redigeret og til at begynde med udelukkende skrevet af maskinmester *G. de la Laing* — en mand, som de danske maskinmestre er stor tak skyldig for hans pionerarbejde i standens organisering, et arbejde, som for det meste blev foretaget i hans fritid.

Imidlertid blev det klart, at det var forkert at have to foreninger med samme formål, og efter en del forhandlinger blev på en fælles generalforsamling den 8. juli 1893 sammenslutningen fuldbyrdet. Foreningen fik navnet Maskinmestrenes Forening, hvis medlemmer består af såvel farende som ikke-farende danske maskinmestre og eksaminerede maskinassistenter. Den 11. november 1893 indvilgede Hs. kgl. Højhed prins *Valdemar* i at overtage foreningens protektorat.

Maskinmestrenes Forening udgiver foruden medlemsbladet *»Maskinmesteren«* tillige *»Tidsskrift for Maskinvæsen«*, hvis artikler om skibs-, maskin- og elektrotekniske emner har været til stor nytte ikke alene for foreningens medlemmer, men for mange teknikere uden for foreningens rammer.

I maj 1918 købte foreningen ejendommen St. Annæ Plads 16, hvor foreningen siden oktober 1922 har haft kontor og lokaler.

Maskinmestrenes Forening havde i 1920 valgt maskinmester *K. A. Rasmussen* til formand. K. A. Rasmussen var allerede i 1908 kommet ind i bestyrelsen og var i 1919 blevet ansat som sekretær. Det var således en med organisationsforholdene allerede meget rutineret mand, der i 1920 kom til at stå i spidsen for den gamle organisation, og i de 27 år, K. A. Rasmussen stod som leder for de danske maskinmestre, kan det med sandhed siges, at han har forstået at føre deres forening efter dens gamle motto: *»Opad og fremad«*. På foreningens generalforsamling i 1946 valgtes den fra England hjemvendte maskinmester *J. Harald Larsen* til lønnet næstformand. J. H. Larsen var en kendt mand inden for foreningen, hvor han i en snes år havde været medlem af bestyrelsen. Som maskinchef i s/s *»Oregon«* (D. F. D. S.) var han kommet i engelsk tjeneste under krigen, og i 1943 overtog han hvervet som forretningsfører og daglig leder af *»De sammensluttede danske Skibsofficersforeninger«*, hvis hovedsæde var i

Newcastle-on-Tyne. Han gjorde her et meget fortjenstfuldt arbejde, og det var naturligt, at hans kolleger ved hjemkomsten hædrede ham ved at vælge ham til deres forenings næstformand, en stilling, hvorfra han ved generalforsamlinegn i 1947 rykkede op til formandshvervet, da K. A. Rasmussen efter en hel generations arbejde for standen nedlagde scepteret for at trække sig tilbage til et velfortjent otium. Til næstformand valgtes den hidtidige sekretær *H. P. Larsen.* På Maskinmesterforeningens generalforsamling den 7. februar 1953 trak maskinmester J. Harald Larsen sig tilbage fra den betydningsfulde formandsstilling og blev hyldet af sine kolleger for sin mangeårige indsats i foreningsarbejdet. Som formand for foreningen efter J. Harald Larsen blev ved akklamation valgt foreningens tidligere næstformand H. P. Larsen. H. P. Larsen som først tiltrådte sin post den 1. juli 1953, efter at alle stemmesedlerne var kommet ind fra de fraværende medlemmer, har fået sin uddannelse i marinen. Han har ved sit mangeårige arbejde i foreningen som sekretær og næstformand erhvervet sig et udstrakt og dybtgående kendskab til organisationsarbejdet.

»Radiotelegrafistforeningen af 1917« havde en forgænger ved en af brødrene *Jens* og *Victor Sund* i 1916 dannet forening, som de kaldte *»Skandinavisk Radiotelegrafistforening«*, og som på et vist tidspunkt talte 60 medlemmer. Foreningen blev udsat for brydninger og sygnede hen. Imidlertid var det den som værnepligtig radiotelegrafist i marinen indkaldte *Knud Aage Christensen,* der tog initiativet til oprettelse af en ny forening, og som efter et ihærdigt agitationsarbejde på et møde i København fik dannet *»Skandinavisk Radiotelegrafistforening af 1917«*, hvori der straks blev indmeldt 80 medlemmer. Fra 1. december 1917 blev radiotelegrafist *R. Rasmussen* antaget som sekretær og daglig leder af foreningens arbejde. Da der i Sverige i juli 1919 stiftedes en svensk radioforening, og der allerede eksisterede en i Norge, besluttedes det fra 1. januar 1920 at forandre foreningens navn til det nuværende Radiotelegrafistforeningen af 1917. Foreningen udviklede sig normalt, og forholdene medførte, at der kom nye folk i ledelsen; men den 1. maj 1922 ansattes radiotelegrafist *Johannes Madsen* som foreningens sekretær, i hvilken stilling han stadig (1961) virker, og i hvilken han har gjort en stor og fortjenstfuld indsats for sin stand. Formand for bestyrelsen er radiotelegrafist *C. A. Gottschalck.*

»Sømændenes Forbund« blev stiftet den 5. maj 1897 på initiativ af matros *Aksel Svendsen,* der senere blev ansat i havnevæsenet og døde som pensionist i 1955. Aksel Svendsen var næstformand og agitator i forbundet indtil 1911. Som første formand blev valgt matros *S. Chr. Petersen,* der ledede forbundet gennem de første svære år til 1905.

Sømændenes Forbund fremtræder så ofte gennem dette værk, at en samlet beretning om dets historie er overflødig. Blandt de skiftende formænd, foreningen har haft, er der måske ingen, der har gjort en større indsats og tillige ved sin bramfri optræden og ofte maleriske sprog — der tit kastede et forsonende skær over de alvorlige dyster, han som foreningsmand udkæmpede med forbundets naturlige modstandere, rederne — gjort sig selv og forbundet mere respekteret end den gamle kæmper *Christian Borgland.* Borgland var med i organisa-

tionsarbejdet for sømændene fra første færd og blev den 23. juni 1918 første gang valgt til forbundets formand. Der havde længe været planer om en sammenslutning af de to mandskabsorganisationer, Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund, og efter langvarige forhandlinger blev der den 3. marts 1920 ved en fælles generalforsamling vedtaget regler for en slags fællesledelse af de to forbund. Til forretningsfører for begge organisationerne valgtes på generalforsamlingen Chr. Borgland, hvorfor på en ny generalforsamling hos sømændene *Poul Hansen* valgtes til formand for dette forbund.

Samarbejdet med søfyrbøderne blev ikke af lang varighed. På en fælles generalforsamling den 25. august 1920 blev forretningsførerposten ophævet, og fællesledelsen derved bragt til afslutning. Poul Hansen var formand til 1925, da han blev afløst af *Peter Back,* der til stor sorg for alle, han kom i forbindelse med som formand, afgik ved døden i 1930. Chr. Borgland, der stadig havde været medlem af bestyrelsen og haft andre tillidshverv, blev nu valgt til formand og bestred dette hverv med stor myndighed og indsigt til 1940, da han måtte trække sig tilbage på grund af svigtende helbred. Borgland havde sammen med formanden for Søfyrbødernes Forbund *Richard Jensen* været passager med toget, som den 2. november 1919 blev udsat for den frygtelige jernbaneulykke ved Vigerslev, hvor 47 personer dræbtes og 27 blev hårdt såret. Borgland var blandt de sårede, men kom efter kortvarigt hospitalsophold på benene igen, men denne hændelse har vel nok været medvirkende til den mere og mere fremskridende gigtsygdom, han kom til at lide af, og som hans forcerede arbejde ikke gjorde bedre. Det fortælles, at han efter et hospitalsophold for en nervelidelse havde fået en lægeerklæring, der bl. a. attesterede, at hans åndsevner var blevet reduceret. Ved den påfølgende generalforsamling i forbundet ville Borglands modkandidat til formandsposten benytte sig af dette, idet han fremhævede, at man på en så betydelig post ikke kunne have en mand med formindskede åndsevner, men da rejste Chr. Borgland sig med sin sædvanlige aplomb og sagde, idet han tog et dokument op af lommen: »Se, her har jeg bevis for, at jeg er i besiddelse af mindst 3/4 af mine normale åndsevner, men du, min gamle ven« — henvendt til modkandidaten — »kan ikke bevise, at du nogen sinde har haft andet end et minimum af åndsevner.« Borgland blev valgt med stor majoritet.

Efter sin afgang som formand forblev Borgland endnu til 1950 — da han fyldte 70 år — medlem af forbundets hovedbestyrelse, ligesom han også i en årrække var medlem af sø- og handelsretten. I sit otium beskæftigede Borgland sig med at skrive sine erindringer, der ved Nationalmuseets foranstaltning udkom i bogform i 1953, og som giver et interessant billede af mellemkrigstidens organisationsliv. At rederne — hans gamle organisationsmodstandere — ikke bar nag til den gamle, standhaftige sømand, viste det faktum, at de var med til at indstille Borgland til det ridderkors, som kongen dekorerede ham med kort før hans død den 30. oktober 1956.

Efter Borglands afgang blev den 22. april 1940 forbundets repræsentant i Århus *Thomas Laursen* valgt til formand, en stilling han med stor dygtighed vare-

tog til sin alt for tidlige død i januar 1954. Efter Laursens død valgtes *Børge Petersen* til fungerende formand, men kort tid efter måtte han trække sig tilbage på grund af sygdom. Petersen blev som formand efterfulgt af *Svend From Andersen*, hvis valg blev godkendt på generalforsamlingen i maj 1955.

Som formand og kasserer for arbejdsløshedskassen fungerede fra 1928 til 1952 *Mathias Nielsen*, da svigtende helbred nødte ham til at trække sig tilbage fra dette slidsomme job — men ikke forhindrede ham i endnu en række år at varetage en del af sine mange tillidsposter.

En anden af forbundets veteraner er fhv. forbundskasserer *A. V. Lundstrøm*, der blev ansat som kassererassistent i 1922, blev kasserer i 1928 og den 1. september 1956 trak sig tilbage. Lundstrøm var en meget populær kasserer og desuden kendt for sin interesse for sport, og det var på hans initiativ, at »*Sømændenes Idrætsklub*« blev stiftet i 1933. Lundstrøm holdt sig ikke længe i ro — trods sin fremskredne alder sejler han nu som matros i den danske handelsflåde.

Inden for de menige søfolks rækker har der i mange år været ønske om at få bygget et hotel særlig beregnet for søfolk. Til fuldbyrdelse af dette ønske blev der af den efter krigen i 1947 foretagne mindeindsamling til fordel for krigens ofre givet søfolkene en grundkapital på kr. 500.000. Der blev straks indkøbt en grund i Amaliegade (ruinerne af det saboterede Domus Medica), og forskellige projekter udarbejdedes. Det viste sig dog hurtigt, at denne plan ville blive alt for kostbar, idet omkostningerne ville overstige 4 mill. kr. Mindehotellets bestyrelse besluttede resolut at sælge grunden og afvikle hele det påbegyndte foretagende. Dette skete ikke uden tab, som dog kunne overses. Det blev derefter besluttet at købe ejendommen i Peder Skramsgade nr. 19 (Hotel Larsens Gård) for en pris incl. indbo for kr. 510.000. Imidlertid blev det kalkuleret, at restaurering af bygningen plus montering af lokaler og værelser ville komme til at koste mindefonden ca. kr. 800.000, og der syntes ingen mulighed for at rejse disse mange penge. Dog, de gode år for skibsfarten gav også bonus for planerne om mindehotellet, idet Dansk Dampskibsrederiforening i midten af december 1952 gav organisationerne det glædelige budskab, at den var villig til at yde et tilskud på ikke mindre end kr. 500.000, og dermed var sagen i orden. Man kan ikke helt lade være at tænke på, at rederne i 1919 tilbød søfolkene ½ mill. kr. til en administrations- og forsamlingsbygning, hvis folkene ville frafalde kravet om indførelse af 3-skiftet vagt i skibene. Folkene nægtede dette, hvorefter redernes tilbud blev frafaldet. Nu er princippet om 3-skiftet vagt indført, men rederne giver alligevel sømændene den halve million. Dette er både et velgørende tegn på mere fremskredne tider, på bedre forhold for den menige mand ombord og i land, og en largesse fra redernes side, som må anerkendes.

Det var fornuftigt af mindehotellets bestyrelse at gå væk fra det første kostbare prospekt. Tabet herved var til at overse, og foruden de to nævnte store beløb på tilsammen 1 mill. kr. er der også på anden måde kommet større og mindre beløb ind. Det nye hotel blev indviet den 20. december 1954.

Også »*Søfyrbødernes Forbund i Danmark*« dukker ofte op i dette værk. Allerede i 1883 var der gjort forsøg på at samle søfyrbøderne i et forbund, men

dette forsøg sygnede hen af mangel på tilslutning. I 1889 dannedes på initiativ af fyrbøder *Chr. Andersen*, som i 1883 havde været kasserer i den første mislykkede forening, en *»Fyrbødernes Fagforening«*, som hurtigt fik stor tilslutning. En 4 måneder lang strejke i sommeren 1890 blev imidlertid tabt og gav den nye organisation sit dødsstød. Ved strejkens slutning var medlemstallet i foreningen dalet fra 600 til 150. I 1893 fik pioneren Chr. Andersen igen dannet en forening, men ved hans død kort efter opløstes denne.

Grundlæggeren af den nuværende søfyrbøderorganisation er fyrbøder *Hans Jensen*, som med flere andre kammerater gjorde det grundlæggende arbejde i vinteren 1896—97, og som den 12. februar 1897 på en restauration i Lille Strandstræde stiftede *»Søfyrbødernes Fagforening for København«*, for hvilken Hans Jensen blev valgt til formand og *Niels Christensen* til kasserer. Fra et medlemstal ved stiftelsen på 40 medlemmer var foreningen inden årets slutning nået til at have næsten 800 medlemmer. Den 13. marts 1898 dannedes en fællesorganisation for hele landet under navnet Søfyrbødernes Forbund i Danmark med lokalafdelinger i de forskellige havnebyer.

Af de forskellige formænd, som gennem årene ledede forbundet, er der særlig grund til at nævne *Chr. Jæpelt*, som stod i spidsen for foreningen fra januar 1906 til januar 1919. Jæpelt kom til roret lige før, de forhadte »skudsmålsbøger« i juli 1906 blev afskaffet. Jæpels første arbejde var at sørge for at få forhandlings- og organisationsretten anerkendt for forbundet, hvilket dog først skete i 1910. Formand Jæpelt var en dygtig og myndig leder af forbundet gennem første verdenskrig og de første urolige år derefter. Imidlertid rådede der efter krigens ophør en stærk kampstemning blandt søfyrbøderne, som mente, at deres formand ikke var energisk nok i sit forhold til rederne, hvorfor han ved generalforsamlingen i januar 1919 blev afsat. Den 4. maj 1919 tiltrådte fyrbøder *Rich. Jensen* sin første formandsperiode i forbundet, men nedlagde i juli 1920 — trods protest fra medlemmernes side — sit mandat, hvorefter *Erik Jacobsen* valgtes til formand. Jacobsen var en anerkendt dygtig forbundsleder og holdt stillingen som formand gennem ret bevægede tider til august 1933. Der havde imidlertid oparbejdet sig en heftig opposition mod ledelsen, som beskyldtes for at have været for eftergivende over for rederne og for manglende initiativ, og på forbundets kongres i august 1933 blev Erik Jacobsen suspenderet. Fra 1. april 1934 var *Georg Hegner*, som fra suspensionen af Erik Jacobsen havde været konstitueret som formand, blevet valgt til forbundets leder, og han sad som sådan til juni 1940, da han nedlagde sit mandat efter en alvorlig strid inden for foreningen foranlediget ved, at Danmarks kommunistiske Parti havde ekskluderet Richard Jensen. Georg Hegner fastholdt, at dette spørgsmål måtte være forbundet uvedkommende.

Rich. Jensen overtog derefter hvervet som forretningsfører, men efter nogle bevægede hovedbestyrelsesmøder blev han suspenderet, til der var afholdt ekstraordinær kongres, ved hvilken han blev frataget alle funktioner i forbundet og truet med eksklusion. Georg Hegner tiltrådte derpå atter som formand, mens Rich. Jensen blev arresteret på tyskernes foranledning. I juni 1941 måtte Georg

Hegner »gå under jorden«, og som formand konstitueredes *Jens Thomsen* fra Esbjerg. Den 8. maj 1945 — efter kapitulationen — overtog Georg Hegner atter det hverv, han oprindelig var valgt til. Tillige blev det vedtaget, at Richard Jensen, som var kommet hjem fra Sverige, hvortil han var flygtet, skulle fungere som formand for Københavns-afdelingen. På kongressen i oktober 1945 nedlagde Georg Hegner af private grunde formandshvervet og blev afløst af *Harry Rasmussen*, som igen i maj 1950 måtte vige pladsen for Rich. Jensen, der holdt stillingen til 30. juni 1956, da Harry Rasmussen igen blev formand. Harry Rasmussen kom på grund af forskellige uheldige forhold i konflikt med sin bestyrelse og måtte trække sig tilbage den 3. november 1959. Han blev afløst af *Einar Berthelsen*, hvis valg senere blev bekræftet ved en urafstemning.

Richard Jensen har både som foreningsmand og på mange andre felter ført en meget omtumlet tilværelse. I de senere år har han været en ivrig forkæmper for afholdssagen. Han har alle sine dage været lidt af en original, og hans ubestridte begavelse har bl. a. nedfældet sig i et par bøger, som er maleriske og interessante og har fremkaldt en del debat og kritik.

»*Dansk Sø-Restaurationsforening*« blev stiftet den 12. oktober 1907. På opfordring af hovmester *Chr. Ulricksen* besluttede en kreds af fagets udøvere at danne en organisation, som på stiftelsesdagen havde et medlemstal af 47 restaurationsfolk af alle grader. På den konstituerende generalforsamling den 17. oktober 1907 valgtes hovmester *Emil Nejendam* til formand. Det var foreningens formål i første række at bedre dens medlemmers kår, men den har også gennem årene under skiftende formænd gjort et stort arbejde for at fremme og højne uddannelsen af fagets udøvere. Foreningen begyndte trangt, men den 16. januar 1908 var medlemstallet dog steget til 220 og formuen til kr. 2.050, hvilket virkelig var penge dengang. Det er interessant at se, hvorledes kostpengeniveauet var omkring året 1908. I D. F. D. S. og i mange andre større selskaber var hovmesteren restauratør og havde altså kosten i entreprise. I D. F. D. S. betaltes der for kaptajn og officerer kr. 1.50 pr. dag — for den øvrige besætning kr. 1.20. Til kaptajn og officerer leveredes daglig 2 bajere samt snaps. I de andre rederier var regelen: Kaptajnen kr. 2.00, officererne fra kr. 1.50 til 1.75 og for mandskabet kr. 1.00—1.20. Der blev ikke betalt kostpenge for kokken og messedrengen — dem måtte hovmesteren udrede af sine indtægter. Restauratørens gage som hovmester var kr. 150 mdl.

Den egentlige leder af foreningen de første år var hovmester *Kelvig Hansen*, der som forretningsfører gjorde en fortjenstfuld indsats for den unge forening lige fra dens start til sin død den 29. marts 1914. Efter Kelvig Hansen har foreningen haft mange gode mænd, dels som formænd, dels som forretningsførere. Af disse kan nævnes *Carl Onsager* og *K. Spliid*. Spliid var en evnerig og tillige meget diplomatisk formand, som dog på grund af svigtende helbred måtte fratræde den 6. april 1924. Hans efterfølger *H. Fritzner* holdt stillingen til sin død den 30. december 1933. Også hans efterfølger *Vilhelm Rasmussen* fik sin gerning afbrudt ved døden, der indtraf den 28. marts 1941.

I 1942 blev hovmester *Peter Jensen* valgt til foreningens formand og virkede

som sådan til den 31. september 1958. Han var blevet træt, men han havde også i disse 16 år gjort mere end nogen anden for at højne sin stand, og det skyldtes navnlig hans utrættelige virke, at en obligatorisk uddannelse blev stadfæstet ved lov. Han var et for sin stands interesser altid glødende menneske — dog altid beskeden og trofast. Han fik ikke lov at nyde sit otium længe, men døde den 31. oktober 1959 — 68 år gammel. Hans efterfølgers dybtfølte nekrolog kan tilfulde underskrives af den, der skriver denne beretning. Peter Jensen var i mange år min udmærkede, trofaste hovmester — og min højtskattede ven til sin død.

Som formand for foreningen blev Jensen afløst af hovmester *Eiler Pedersen.*

KAPITEL 16

Foreninger tilknyttet søfarten. Navigations- og Maskinistskolerne i København.

Af foreninger, som uden at være fagorganisationsmæssige dog alligevel har haft stor betydning for dansk skibsfart, må først og fremmest nævnes *»Foreningen til Søfartens Fremme«*. Foreningen blev stiftet på initiativ af kontreadmiral *Michael Johannes Petronius Bille*, der i en årrække havde været lodsinspektør i Helsingør, men forlod denne stilling for at blive navigationsinspektør i Preussen. Bille var en fremragende videnskabsmand på navigationens område og var stærkt interesseret i, at unge koffardisøfolk skulle få en god og tidssvarende uddannelse som navigatører. Da han kom tilbage til Danmark i 1838 fik han tildelt flere vigtige opgaver inden for skibsfarten, og efter et større forarbejde blev hans idé om at danne en forening til fremme for søfarten også virkeliggjort ved hjælp af en kreds af formående mænd, der satte sig i spidsen for den nye forening, hvis stiftelsesdag blev fastsat som 1. august 1844. Det blev ikke den gamle admiral længe forundt at lede sin forening, idet han døde efter et slagtilfælde den 27. marts 1845.

Andre interesserede fortsatte imidlertid i den første formands spor, og fra første færd havde foreningen til huse i »Skippernes Laugshus«, Holmens Kanal nr. 18, hvor senere Københavns Skipperforening flyttede ind. Til trods for en ret anspændt økonomi gik den unge forening straks i gang med sit arbejde for unge sømænds uddannelse ved at oprette en aftenskole og holde forelæsninger, som blev godt besøgt af søfolkene. Ved slutningen af det første år havde foreningen 266 medlemmer. I slutningen af 1852 begyndte undervisningen i styrmandsskolen oprettet af foreningen med lokaler på førstesalen af laugshuset. Af de mange fremtrædende mænd, der som formænd har ledet foreningen, må fremhæves kaptajn, baron *Dirckinck-Holmfeld*, som særlig har fortjenesten af styrmandsskolens oprettelse. Han var formand fra 1850 til 1855.

Det første tiår af foreningens levetid var meget frugtbringende for den. Mange interesserede indmeldte sig som medlemmer, og ret store pengegaver skænkedes til foreningens formål. Foreningen gjorde sig snart gældende på

mange måder — også som konsulent for staten i spørgsmål vedrørende søfarten, sønæringen og de mange andre nye maritime love, der netop i denne tid så lyset. Foreningens største interesse samlede sig dog om navigatørundervisningen, som efterhånden blev organiseret og forbedret. Det kneb imidlertid med plads i de gamle lokaler, men flere planer om bygning af en navigationsskole måtte skrinlægges på grund af manglende interesse fra det offentliges side og derfor manglende kapital. Det kom imidlertid til en klimaks i 1861, da den nystiftede »Sø- og Handelsretten i København« ønskede at leje lokaler i Skippernes Laugshus, og foreningen derfor blev opsagt til fraflytning. På dette tidspunkt bragte foreningens bestyrelse i erfaring, at *»Livrente- og Forsørgelsesanstalten af 1842«* søgte nye, brandsikre lokaler på Gammelholm, og ved en overenskomst mellem denne anstalts direktion og foreningens bestyrelse blev det besluttet, at foreningen skulle bygge skolen på en grund, der blev den overladt af finansministeriet på fordelagtige betingelser, at forsørgelsesanstalten skulle yde et kontant lån på 50.000 rigsdaler til bygningens opførelse, samt at der blev oprettet kontrakt mellem parterne om betingelserne for anstaltens leje af en del af bygningen. Den kendte arkitekt, professor *Meldahl* udarbejdede tegninger til bygningen, og den 2. juli 1864 blev grundstensnedlæggelsen foretaget af kong *Christian den Niende*. Selve skolebygningen, der var beliggende i Havnegade nr. 23, blev indviet den 1. september 1865. Københavns Styrmandsskoles første inspektør var lærer *P. L. Larsen*, som i 1856 blev afløst af den hidtidige andenlærer *Carl G. F. Schwartz*, som var knyttet til skolen lige til oktober 1905. De mange navigationsskoler, som efterhånden oprettedes i søkøbstæderne, kom til at betyde en konkurrence for den københavnske skole, og for at stille Københavns skole bedre i denne konkurrence blev den fra 1. oktober 1879 overtaget af den hidtidige inspektør Schwartz, der som forstander skulle føre skolen videre for egen regning. Betingelserne for dette blev fastlagt i kontrakt mellem forstanderen og foreningen. Denne forbindelse blev videreført indtil april 1889, da det efter indgående overvejelser besluttedes at føre skolen tilbage til de forhold, som var rådende før 1879 — den indgåede kontrakt ophævedes, foreningen overtog skolens hele administration, medens Schwartz fortsatte i sin stilling, men nu som lønnet bestyrer. I 1891 skete der en stor omvæltning. Forsørgelsesanstalten måtte have mere plads og tilbød Foreningen til Søfartens Fremme at købe ejendommen for en sum af kr. 280.000. Navigationsskolens husleje måtte under de daværende forhold ansættes til kr. 6000 årligt, hvilket var alt for meget for foreningens økonomi, og da andre forhold også gjorde sig gældende, så foreningen sig nødsaget til at sælge for den tilbudte sum, og til april flyttedag 1891 flyttede skolen til lejede værelser i Peder Skramsgade, som dog ikke blev godkendt af marineministeriet, under hvilket navigationsvæsenet henhørte. Oktober flyttedag 1893 flyttede skolen da tilbage til sine første lokaler i Skipperforeningens ejendom i Holmens Kanal nr. 18. Lokaleforholdene her blev dog efterhånden for umulige, og i 1908 lejede foreningen 2. og 3. salen i de Brockske handelsskolers bygning på hjørnet af St. Annæ Plads og Ny Toldbodgade, hvortil skolen derefter flyttedes samtidig med, at der i samme bygning lejedes bolig til

bestyrer *Carl D. Neergaard*, som havde afløst sin svigerfader, professor Schwartz i 1896. Da der under første verdenskrig var tale om, at Grosserersocietetet, der var ejer af bygningen, tænkte på at sælge, besluttede bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme, der var bange for, at skolen ved eventuelt salg ville blive opsagt, at indlede forhandlinger om køb. Resultatet af disse forhandlinger blev, at foreningen købte ejendommen for en sum af kr. 400.000, hvoraf kr. 150.000 udbetaltes kontant. Ejendommen overtoges fra april flyttedag 1918. Fra Dansk Dampskibsrederiforening modtog foreningen til hjælp til bestridelse af de store udgifter et beløb på kr. 20.000, ligesom flere af de store rederier gav løfte om årlige bidrag. Københavns kommunes bidrag til skolen, som for året 1918—19 havde været kr. 2000, blev efter ansøgning forhøjet til kr. 3000 samt 50 kr. årligt for hver elev, hvilket bragte tilskuddet op til kr. 8500 årligt. Dette tilskud øgedes gennem årene, men fra april 1922 overtog staten driften af de 6 daværende navigationsskoler. For Københavns vedkommende stillede Foreningen til Søfartens Fremme dog vederlagsfrit lokaler med inventar til rådighed for skolen. En noget lignende ordning blev gennemført for skolerne i Aalborg, Marstal, Svendborg, Bogø og Fanø — blot at det her var kommunerne, der bekostede lokalerne.

Den 1. marts 1921 overtog bestyrer *Carl D. Neergaard* det vigtige hverv som navigationsdirektør, og som bestyrer udnævntes lærer *Th. P. Funder*, som i over 25 år havde virket ved skolen. Også efter at staten havde overtaget skolen, fik denne tilskud fra Københavns kommune, men dette tilskud gik nu direkte ind i skolens kasse.

Den 1. juli 1939 fratrådte bestyrer Funder på grund af alder sin stilling ved skolen og afløstes af *H. A. Guldhammer*, der i sin tid bl. a. havde været bestyrer af Bogø Navigationsskole og siden 1930 havde tjenestegjort i Navigationsdirektoratet. Guldhammer blev i 1941 udnævnt til navigationsdirektør efter kommandør *Lorcks* død og virkede i denne stilling til 1956, da han afgik ved opnået pensionsalder og blev afløst af *Knud Hansen*, der har haft en meget alsidig uddannelse, efter at han — som de fleste af lederne af vore navigationsskoler — var begyndt på det nederste trin af sømandsuddannelsen med sejltid som motorpasser, radiotelegrafist, styrmand og skibsfører. Derefter har han taget eksamen som navigationslærer og uddannet sig videre både herhjemme og i udlandet og har sidst været lærer ved navigationsskolerne i Marstal og i København.

Som bestyrer af Københavns Navigationsskole blev Guldhammer i 1941 afløst af lærer *E. Strubberg*, der siden 1909 havde været ansat ved navigationsvæsenet. Bestyrer Strubberg afgik på grund af alder den 30. april 1954 og blev afløst af lærer ved Svendborg Navigationsskole *P. Sommer Dyrhauge Hansen.*

Kommandør *Münter*, som i 25 år havde været formand for Foreningen til Søfartens Fremme, nedlagde af helbredshensyn sit hverv på generalforsamlingen den 15. april 1926 og blev afløst af admiral *V. C. A. Jøhnke.*

I april 1940 valgtes kommandørkaptajn *Niels Juel-Brockdorff* til foreningens formand, i hvilken stilling han med stor iver virkede indtil 1950. »Baronen«s

virke ikke alene i orlogsmarinens, men også i handelsmarinens tjeneste — bl. a. som fører af skoleskibet *»København«* og andre af Ø. K.s skibe samt som leder af kompagniets skibsinspektion — gjorde ham særlig godt skikket til det vidtspændende formandshverv i foreningen, som i de senere år har udviklet sig til at blive noget andet, end det før har været tilfældet. Gennem de tidligere år var det således, at Foreningen til Søfartens Fremme havde et ret beskedent medlemstal, men at disse medlemmer til gengæld næsten udelukkende bestod i personer nær knyttet til dansk skibsfart — marinens højere officerer, skibsredere og mæglere og aktive skibsofficerer. Foreningen var dengang skibsfartens talerør ved næsten alle lejligheder og i alle forhold vedrørende skibe og søfolks tarv. I de senere år havde dette ændret sig på grund af de forskellige faglige organisationers voksende indflydelse, som bevirkede, at mange af de opgaver, der før optog den gamle forening, nu naturligt blev taget op af organisationerne — ikke alene af officerernes og mandskabernes foreninger, men fuldt så meget af redernes sammenslutninger. Da organisationerne dog alle er medlemmer af foreningen, og da flere af dem ved deres ledere er repræsenteret i dens bestyrelse, vil den dog stadig have en vis indflydelse. Foreningen til Søfartens Fremme er til gengæld i de senere år gået ind for et stort informationsarbejde for dansk skibsfart. Til at lede foreningens daglige arbejde blev museumsinspektør *Bredo v. Munthe af Morgenstierne* i 1948 ansat som sekretær, en stilling, som ved foreningens voksende arbejde — særlig efter stiftelsen af Dansk Skibsadoption — blev ophøjet til kontorchef.

På et møde i København den 21. september 1948 mellem repræsentanter for undervisningsministeriet, Ministeriet for handel, industri og Søfart samt skolens og søfartens organisationer stiftedes *»Dansk Skibsadoption«* på initiativ af Foreningen til Søfartens Fremme. Som repræsentant for Dansk Dampskibsrederiforening blev skibsreder *E. Hahn-Petersen*, Dansk-Fransk d/s valgt til formand. Komitéen kom til at bestå af 27 medlemmer, som af deres midte valgte en bestyrelse på 7 medlemmer. Som sekretær (senere kontorchef) valgtes B. v. Munthe af Morgenstierne. Skibsreder Hahn-Petersens store interesse for sagen samt Munthe af Morgenstiernes ildhu og ihærdige arbejde kan man takke for, at denne gode idé er blevet virkningsfuldt gennemført.

Idéen med skibsadoptionen er at gøre Danmarks befolkning »seaminded« — give den kendskab til og forståelse af den store betydning, dansk skibsfart har for landets økonomi. Idéen udformes på den måde, at skolerne — eller rettere børnene i visse skoler — »adopterer« skibe. Ved korrespondance mellem skibsbesætningerne og skoleeleverne opnås den ønskede kontakt — eleverne skriver til det adopterede skib og fortæller, hvad de mener interesserer søfolkene, sender dem blade, tidsskrifter og smågaver. På den anden side fortæller søfolkene i deres breve til eleverne træk fra livet ombord og i land, og denne korrespondance fra skibene har vist sig at være af stor værdi for børnene, som derved får kendskab til søfolkenes kår, lærer en del geografi og får fortalt mange både oplysende og til tider spændende beretninger fra fremmede lande. Gennem børnene lærer forældrene også om skibsfarten — og børnene bliver jo selv med ti-

den voksne og vil da være ganske godt orienteret om dette erhverv. Er det adopterede skib i dansk havn, arrangeres besøg ombord, ligesom skibsofficererne ofte besøger skolerne og fortæller børnene om skibets indretning, dets drift og det daglige liv ombord. Tillige sender søfolkene ofte særprægede gaver hjem til skolernes naturhistoriske samlinger.

Foruden denne direkte kontakt mellem skole og skib sender Dansk Skibsadoption foredragsholdere ud til skolerne for at fortælle eleverne om dansk skibsfart, skibsbygning, søfartshistorie og lign. Som oftest er foredragsholderne selv søfolk, der også fortæller om selvoplevede begivenheder fra livet ombord såvel i fred som i krig.

I december 1960 var antallet af adopterede skibe 195. Fra institutionens stiftelse og til ultimo 1959 er der i alt afholdt 1621 foredrag på skoler fordelt over hele landet for 207.000 tilhørere. En meget stor del af foredragene er holdt af skibsadoptionens leder, medens nærværende forfatter har været skyldig i 444 foredrag for ca. 80.000 tilhørere.

Dette omfattende oplysningsarbejde over for ungdommen bliver hovedsagelig finansieret af Danmarks Rederiforening. Foreningen til Søfartens Fremmes oplysnings- og propaganda-arbejde gennemføres foruden gennem skibsadoptionen også gennem afholdelse af foredrag over aktuelle emner med tilknytning til dansk skibsfart, ved udgivelse af tidsskriftet »*Søfart*«, som har fået en stor og interesseret læsekreds, samt ved tilrettelæggelse af en af dagspressen stærkt benyttet og højt værdsat nyhedstjeneste.

Foreningen har i de senere år stiftet lokalafdelinger i Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Fredericia, Odense og Svendborg, og det samlede medlemstal ultimo 1960 er 4098. Medlemmerne er nu ikke alene personer direkte eller indirekte beskæftiget med søfart, men tæller folk i alle mulige erhverv, som ved at være medlemmer manifesterer deres interesse for dansk skibsfart.

På foreningens generalforsamling i april 1950 blev foreningens tidligere kasserer, kammerherre, kommandør *Hans Greve Bildsøe* valgt til formand i stedet for kommandørkaptajn Juel-Brockdorff, som ønskede at trække sig tilbage. Kommandør Bildsøe var formand til juni 1954, da han nedlagde sit mandat og blev afløst af kontreadmiral *E. M. Dahl*, hvis indsigt foreningen ikke længe kom til at nyde godt af, da han pludselig døde den 13. maj 1955. Til der kunne vælges en ny formand, overtog skibsreder E. Hahn-Petersen hvervet. Den nye formand, som kom i funktion fra december 1955, blev kommendør *Gustav Paulsen*. Denne ranke og i sin færd meget populære søofficer, der også ved i et par år at have ført skib i handelsflåden var særlig godt kendt med dennes forhold, døde uden foregående sygdom den 12. juli 1958. Fra den 19. september 1958 blev derefter den kendte kontreadmiral *Frits Hammer Kjølsen* den gamle forenings formand.

Med hensyn til foreningens ejendomsforhold til Københavns Navigationsskole, da er dette spørgsmål, som har været brændende i mange år, endelig løst tilfredsstillende ved bygning af den nye skole, som blev indviet den 22. august 1955. Skolen er tegnet af kongelig bygningsinspektør Axel Maar, og for de 2½

mill. kr., den har kostet at opføre, er der skabt en af de mest moderne navigationsskoler i Europa med plads til ca. 250 elever, hvilket skulle være tilstrækkeligt langt ud i fremtiden. Finansieringen af skolen er foretaget ved en slags tredeling, idet Københavns kommune står som skoleejer og har bidraget med kr. 800.000, handelsministeriet administrerer skolen og har også bidraget med kr. 800.000, og endelig som den tredie part kommer Danmarks Rederiforening ind med den sidste trediedel. Hertil kommer så Foreningen til Søfartens Fremme, der har ydet sin medvirken ved at skænke kr. 100.000, der er blevet anvendt til montering. I Københavns kommunes part indgår byggegrunden, som er beliggende på Jagtvejen ved siden af den nye *»Københavns Maskinskole«*, som blev indviet den 30. januar 1943, og som er opført efter tegninger af arkitekterne *Henning Hansen* og *Carl H. Nimb*. Der er grund for enhver dansk at føle sig stolt over denne skole, hvor alt er tilrettelagt for at give eleverne den høje grad af teknisk viden, som den danske maskinmesterstand altid har været bekendt for at besidde.

Den forbindelse, som Foreningen til Søfartens Fremme så virkningsfuldt har haft gennem årene med Københavns Navigationsskole, er hørt op med den nye skoles indvielse. At foreningen dog stadig vil følge skolen med interesse er en selvfølge, og mange af foreningens legater er jo også knyttet til skolen og dens elever.

Foreningens ejendom på St. Annæ Plads, i hvilken den gamle navigationsskole havde til huse, blev i marts 1954 solgt til boligministeriet for kr. 935.000. Den betydelige sum, som blev tilovers, efter at pantelånene var udbetalt, gik ind i foreningens formue, som hovedsagelig består af legater skænket af velyndere.

KAPITEL 17

Navigationsskoler. Sømandsskoler. Institutioner. Bibliotek. Museum. Sejlskibsrederne. »Bombebøssen«. Sømandshjem.

Når navnlig Københavns Navigationsskole er omtalt, er det på grund af dens tidligere så nære tilknytning til Foreningen til Søfartens Fremme. Også flere af landets øvrige søkøbstæder har haft navigationsskoler, som har betydet meget for dansk skibsfart. Flere af disse er nu nedlagt, men endnu findes der skoler i Marstal, Svendborg og på Fanø. I Marstal var der i 1863 ikke mindre end tre navigationsskoler, men begyndelsen til den nu igangværende var den, der i dette år oprettedes af skibsfører *J. Chr. Jepsen*. I 1881 opførte Marstal kommune en ny tidssvarende navigationsskole, som i 1892 blev udvidet med en tilbygning. Skolen har haft en meget stor betydning for Marstal, der i sin tid havde en af landets største skonnertflåder.

I de senere år var elevantallet gået noget tilbage, og det har flere gange været under overvejelse at nedlægge skolen. Det skyldtes vel navnlig den gamle havnefoged, kaptajn *R. M. Jensens* ihærdighed, at skolen overlevede, men man var

klar over, at den i lighed med landets andre navigationsskoler måtte fornyes eller moderniseres. Dette arbejde blev straks iværksat, og med betydelige ofre fra staten, kommunen og privat side blev arbejdet sat i gang, og den 13. juni 1956 fandt ved en smuk højtidelighed genindvielsen sted. Marstal Navigationsskole står nu fuldt på højde med landets tre andre skoler for vordende navigatører. Skolen har haft mange udmærkede bestyrere, siden *F. Hansen* efter at have ledet skolen i 42 år i 1935 faldt for aldersgrænsen. Bestyrer *A. Joemsen* var leder fra 1950 til 1955 og blev afløst af den nuværende bestyrer *P. Pålsson.* Pålsson har bl. a. været meget virksom for det *»4. maj kollegium for vordende Navigatører«*, som blev indviet den 16. september 1960, og er bolig for 36 navigationselever. Bygningen vil få et tilskud fra Frihedsfonden på kr. 300.000, fra rederiet A. P. Møller på kr. 100.000, fra Marstal kommune og Marstal navigationsskolefond på kr. 200.000 foruden den 2000 kvadratmeter store byggegrund. Foruden mange andre bidrag har kong Frederik og dronning Ingrid skænket kr. 5000.

Også i Svendborg har der været privatundervisning i sømandsskab og navigation lige fra begyndelsen af det nittende århundrede. Ved en ordning mellem Svendborg kommune og Svendborg Søassurance blev der den 1. november 1852 begyndt en navigationsskole, ved hvilken marineløjtnant *A. O. Tuxen* blev ansat som forstander — en stilling, han med stor dygtighed bestred i 50 år. I 1920 overdrog han skolen til sin søn, der havde været lærer ved skolen fra 1891. Også denne Tuxen var på mange områder en foregangsmand, der ligesom sin fader gjorde sig fortjent af dansk søfart. I 1934 døde *Aage Volmer Tuxen* og afløstes som bestyrer ef lærer *L. Rasmussen.* I 1945 trak bestyrer Rasmussen sig tilbage og blev afløst af *L. A. Møller,* der atter den 1. august 1952 gav plads for *Lars Landerslev,* som nu leder skolen.

Den 1. juli 1952 indviedes Svendborgs nye navigationsskole. Den gamle skolebygning havde været i brug siden 1865, så det var på tide, den blev afløst. Den nye skole, som sagdes at være den mest moderne i Norden, er bygget på en højt beliggende grund med vid udsigt over byen og sundet. Omkostningerne ved bygningen af skolen og dennes indretning beløb sig til 1.7 mill. kr., hvoraf Svendborg kommune har ydet de 900.000 kr. Fra rederside er der — særlig fra Ø. K. og A. P. Møller — ydet bidrag på i alt kr. 250.000. De øvrige omkostninger er dækket med et rentefrit lån fra staten. Skolen har plads til 180 elever, heraf 140 navigatører og 40 radiotelegrafister.

I Nordby på Fanø indviedes den 6. oktober 1860 den første rigtige navigationsskole på øen. Skolen ejedes af et aktieselskab, og dens første bestyrer var navigationslærer *S. Hempel* fra Københavns Navigationsskole. I marts 1892 købte *L. Nic. Sørensen,* som havde været lærer ved skolen siden 1875, skolen af dens daværende ejer og bestyrer *C. Drewsen.* Ved hjælp af lån, som Nordby kommune kautionerede for, fik Sørensen bygget den skolebygning, hvori skolen endnu den dag i dag har til huse. I Fanø-sejlskibenes storhedsperiode omkring århundredskiftet havde Fanø Navigationsskole sin store tid. Nic. Sørensen var en fremragende pædagog. Da han efter 40 års virke ved skolen døde i 1914,

fortsatte hans søn *Gustav* virksomheden. På dette tidspunkt havde Fanø ikke mere så mange sejlskibe, og efter krigen var der slet ingen. Efter denne tid er skolens elever kun i ringe grad blevet rekrutteret blandt øens ungdom, men ihærdig agitation fra skolens side og den interesse, som særlig rederiet J. Lauritzen har vist den, har dog bevirket, at skolen har kunnet holde elevantallet oppe på et niveau, der har gjort dens fortsættelse forsvarlig til trods for, at der ofte har været tale om at nedlægge den. Fanøs ledende borgere anser skolens eventuelle nedlæggelse for en katastrofe for øen. Skolen bringer unge sømænd til Fanø, og en stor del af dem bliver »hængende«. De bliver simpelt hen forlovet med øens unge piger, og det viser sig i de fleste tilfælde, at parrene, når de bliver gift, tager bopæl på øen, og Fanø har god brug for de gode skatteydere, som navigatørerne nu engang er.

I 1948 afløstes Gustav Sørensen som bestyrer af mangeårig lærer ved skolen af *J. P. Pedersen,* som igen i 1955 afløstes af lærer *Arne Eskesen,* som nu leder skolen.

Efter den anden verdenskrig steg elevantallet betydeligt og nærmede sig 100. Man var klar over, at en modernisering blev nødvendig, og i februar 1954 fik man tilsagn om materialebevillinger og statslånsstøtte. Den 25. januar 1956 foregik genindvielsen, og Fanø Navigationsskole står nu fuldt ud på højde med enhver moderne europæisk navigationsskole.

Ved lov af 30. marts 1892 om navigationsvæsenets ordning blev i alt 7 af de da eksisterende skoler godkendt. Af disse 7 har vi nu hørt om de 4, som endnu består. Aalborg Navigationsskole blev nedlagt i 1931, Bogø Navigationsskole i 1931 og Rønne Navigationsskole allerede i 1922. Om Bogø-skolen har der altid stået særligt gny. Den blev oprindelig oprettet af Venstres fører gennem de politiske kampår i Danmark *Christen Berg* og blev senere økonomisk sammensluttet med »de Bergske blade«. Skolen blev drevet som kostskole, og i lighed med skolen på Fanø — og i nogen grad Marstal, som dog havde sine fleste elever fra Ærø — kan man sige, at den var et vigtigt middel til at få øens piger afsat til de unge sømænd, som drog til Bogø for at få kundskaber, men som i mangfoldige tilfælde fik en ekstra gevinst i form af en god sømandskone. Blandt de bestyrere, Bogø Navigationsskole har haft, kan særlig nævnes professor, cand. mag. *S. Svendsen* og *H. P. Hjelm.* Senere navigationsdirektør *H. Guldhammer* var bestyrer af skolen, da den blev nedlagt. Den i sin tid kendte socialdemokratiske folketingsmand *K. M. Klausen* virkede i nogle år som lærer ved skolen og fik dér den store interesse for og kendskab til søens folk, som han siden hen så ofte fik lejlighed til at vise.

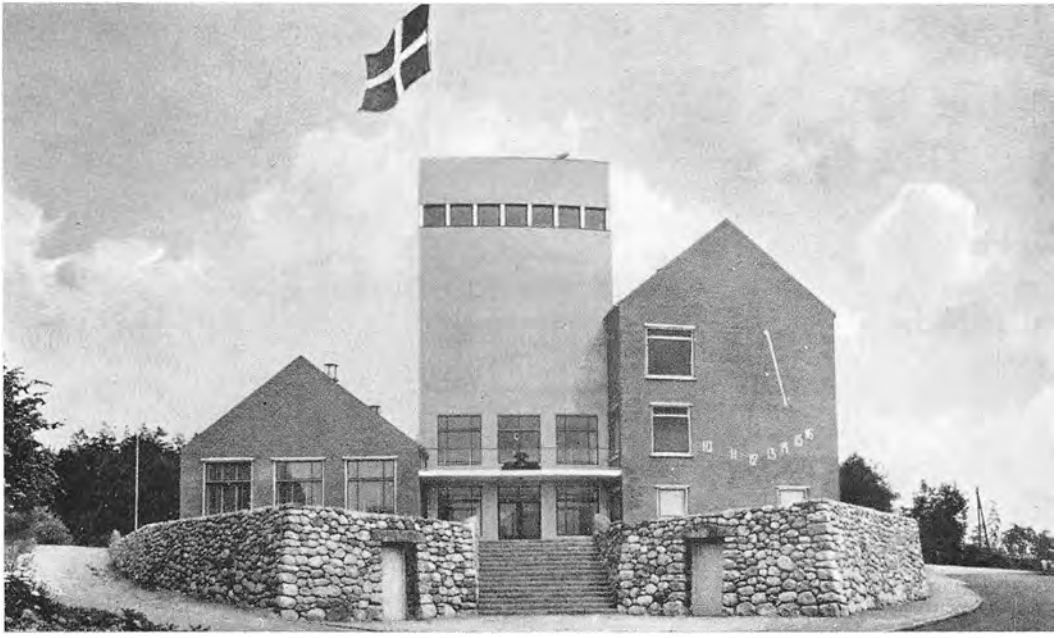
Thorshavns Navigationsskole oprettedes 1. oktober 1927. Der er tillige kursus for radiotelefoni samt for maskin- og motorpasserprøven. Navigationsundervisningen på Færøerne er for tiden under overvejelse og vil snart blive overtaget af øernes myndigheder.

Københavns Maskinskole på Jagtvejen, som toges i brug i 1943, afløste den gamle skole på Nørrebrogade nr. 5, hvor den havde haft til huse siden dens oprettelse den 1. januar 1906. Siden 1874 har der i lovgivningen været fastsat krav

til eksaminer, som søfarende maskinmestre skulle opfylde. Undervisningen foretoges på private kursus. I 1906 oprettedes imidlertid »*Kjøbenhavns Maskinistskole*« ved sammenslutning af to kursus, der ejedes henholdsvis af Maskinmestrenes Forening og Smede- og Maskinarbejdernes Forbund. Både rederne, maskinmestrene, forbundet, arbejdsgiverforeningen og kommunen er repræsenteret i skolens ledelse. Den nye bygning er tilvejebragt ved støtte fra Dansk Dampskibsrederiforening, Københavns kommune (skænket grunden, vurderet til kr. 274.000), staten, Dansk Arbejdsgiverforening og forskellige andre institutioner. Den samlede byggesum incl. grund, inventar og teknisk materiel har andraget kr. 1.750.000.

Det er altid betydende mænd både som teknikere og som pædagoger, der har stået som ledere af maskinistundervisningen i Danmark. *A. D. Grathwohl* begyndte allerede i 1889 sin private skole for maskinister og var siden da sjælen i datidens maskinistundervisning. I 1902 sammensluttedes Grathwohls skole med to andre kurser til en skole med Grathwohl som forstander. Da i 1906 Københavns Maskinistskole blev oprettet, blev også her Grathwohl den ledende ånd, men han fik dog en medforstander i *Carl Nielsen,* indtil dennes død i 1924, da Grathwohl blev eneforstander med den dygtige cand mag. *Heinrich Gille* ved sin side som inspektør. Gille havde været ansat som lærer på skolen siden 1904. Af helbredshensyn tog Grathwohl sin afsked den 1. september 1935 og blev afløst af Gille. Forstander Gille lagde hele sit liv og interesse i skolens arbejde og i omsorgen for dens elever, og det var med den dybeste sorg og bestyrtelse, at man lørdag den 17. februar 1945 modtog meddelelse om, at denne højt skattede mand og beundrede lærer om natten var blevet myrdet af den tyske besættelsesmagts håndlangere — et af de uhyggelige og afskyelige såkaldte »clearingmord«. Forstander Gille blev 67 år gammel og havde i 41 år været beskæftiget med sin resultatrige gerning. Til at afløse Gille som forstander valgtes civilingeniør *Erik Mathiesen,* der siden 1935 havde været skolens inspektør og er kendt for sin tekniske dygtighed og sin evne til med myndighed og fasthed at lede skolen, hvor han nyder stor popularitet blandt lærere og elever.

Foruden navigationsskolerne opretholder staten nu i henhold til lov af 7. juni 1952 om sømandsuddannelse 3 skoler henholdsvis i Sønderborg, Esbjerg og Frederikshavn, hvor unge mænd, der agter at gå til søs, får et 3 måneders kursus i praktisk og teoretisk sømandsskab. Uddannelsen kan i det korte tidsrum blot blive ret elementær, men giver dog den unge mand et godt grundlag at bygge videre på. Skolen er obligatorisk for enhver, som ønsker at gå til søs for at forrette dækstjeneste, med mindre vedkommende i mindst tre måneder har deltaget i et togt med et skoleskib. Skolerne drives som kostskoler. Foruden de tre statsskoler er tillige to private sømandsskoler godkendt som ligeberettigede med statens. Rederiet J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved ved Svendborg er oprettet i 1940 og drives udelukkende for rederiets regning. Skolen har et årligt kursus af 11 måneders varighed. I de senere år er der på Kogtved også oprettet halvårs kurser for hovmesterelever samt for maskinelever. Disse sidste fortsætter deres halvårs kurser på skolen ved at blive overflyttet til henholdsvis a/s Atlas og



Svendborg Navigationsskole.



Sømandshøjskolen i Svendborg.

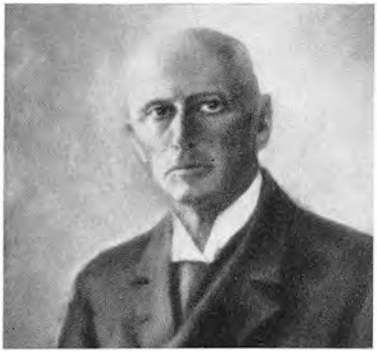




Øverst: Skoleelever på skibsbesøg formidlet af Dansk Skibsadoption. Til h.: »Bombebøssen«. Nye stiftelse indviet 17. marts 1956. Byggepris 1,2 millioner kr.









Øverst t. v.: Skibsfører E. Juel Hansen, bibliotekar 1927-1951, først ved »Navigatørernes« og fra august 1939 ved »Søfartens Bibliotek«. Øverst t. h.: Navigationsskolebestyrer Th. Funder, den egentlige stifter af »Navigatørernes Bibliotek«. Herover: E. P. S. Lund, direktør for »Kronborgmuseet« 1. august 1915 til 26. januar 1928. T. h.: Cand. mag. Knud Klem, fra januar 1928 leder og fra 1937 direktør for »Kronborgmuseet«.



M/s »Danholm« (Dania) 4.760 brt. – Bygget 1958.



Ø. K.'s kontorbygning i Frihavnen.



Ø. K.'s (nyeste) kontorbygning på Gammelholm.



Prins Axel.



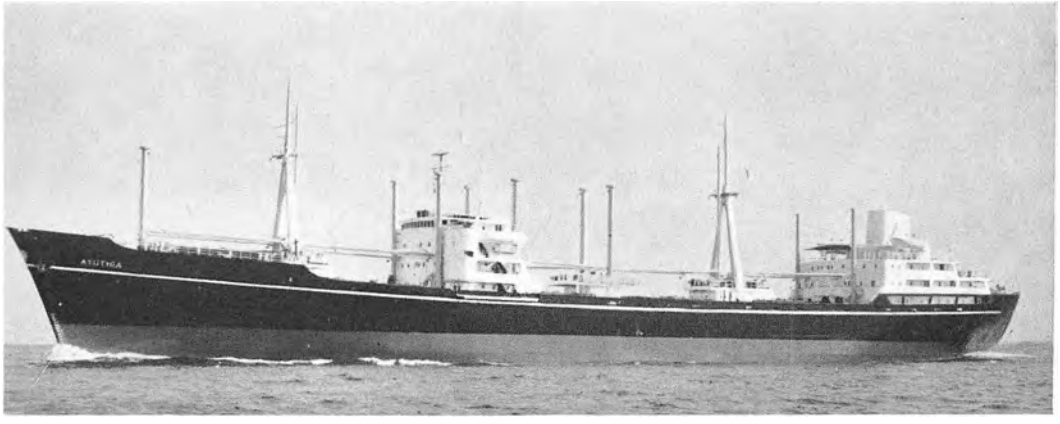
Dir. Hakon Christiansen.



Dir. Mogens Pagh.



M/t »Nordic Hawk« (Nordic Tankships I/S) 22.920 brt. Bygget 1959.



M/s »Ayuthia« (Ø. K.) 10.083 brt. Bygget 1960 af Nakskov Skibsværft.



»Orientkajen« i Frihavnen.



Ø. K.'s kontor, lager og pakhusbygning på Orientplads.

Aalborg Værft a/s — begge J. Lauritzen koncerner — hvor deres videre uddannelse til maskinister fortsættes. To af rederiets skibe gør tjeneste som skoleskibe for dæks- og restaurationselever.

Sømandshøjskolen i Svendborg er oprettet i 1906 og ejes af »Broderkredsen på Havet«. Skolen afholder et vinterkursus på 5 måneder for indtil 50 elever og et sommerkursus på 3 måneder for ca. 20 elever. De private skoler er undergivet handelsministeriets tilsyn.

»*Bombebøssen*« er en stiftelse for gamle, trængende søfolk og er oprettet 1819 af kommandør *Peter Sølling*. Stiftelsen er beliggende i Overgaden oven Vandet og har sit navn fra en bombe, som blev fundet i København efter det engelske bombardement den 2. september 1807. Bomben blev afmonteret og indrettet til at samle penge til Søllings institution, så dette ødelæggelsesinstrument, der vejede over 100 kilo, kom til at »sprede lykke i stedet for død«. Der begyndtes under beskedne former i 1822 i to lejede værelser med plads til 12 beboere. Senere fik stiftelsen i 1825 sit første hus på hjørnet af Dybensgade og Skvaldergade. I 1844 flyttedes til Brogade 8 og i 1891 til det nuværende sted, hvor det nye hus blev tegnet af arkitekt *Bindesbøll*. I 1881 gav *Christian den Niende* stiftelsen tilladelse til at flage med splitflag. Dog, tiden løb fra den gamle ejendom, og da stiftelsen i 1947 fra »Mindeindsamlingen« fik tildelt en gave på kr. 220.000, tog byggeplanerne fart, og i august 1956 indviedes den nye, højt moderne bygning, som er tegnet af stifterens tipoldebarn, arkitekt *Peter Norden Sølling* i samarbejde med arkitekt *Flemming Lassen*. Omkostningerne ved bygning og indretning androg ca. kr. 1.200.000, som er skaffet til veje ved tilskud fra rederier og andre velyndere samt ved betydelige statslån.

»*Søfartens Bibliotek*« blev stiftet den 16. august 1939 ved en sammenslutning af de allerede da eksisterende biblioteker tilhørende søfartskredse. Disse var Danske Navigatørers Bibliotek, Maskinmestrenes Bibliotek, Marinens Skibsbibliotek og J. Lauritzens Skibsbibliotek. Danske Navigatørers Bibliotek var det største. Det var i 1918 på initiativ af navigationsskolebestyrer *Th. P. Funder* blevet stiftet af interesserede inden for navigatørforeningerne. Alle til dansk søfart knyttede personer kan låne bøger fra Søfartens Bibliotek, som også sender bogkasser ombord i skibene. Fhv. skibsfører i Ø. K., kaptajn *E. Juel-Hansen*, som siden 1927 havde været bibliotekar ved navigatørernes bibliotek, blev ansat som bibliotekar ved det nye foretagende og har gennem årene gjort et meget fortjenstfuldt arbejde i forbindelse med indretningen af biblioteket og dettes organisation. Biblioteket råder tillige over en studieafdeling med en righoldig samling af nautiske lærebøger og bøger om søfartshistorie, sømandsskab, opdagelser, opfindelser og lignende. Biblioteket virker også som oplysnings- og informationsbureau. Den 1. januar 1951 trådte kaptajn Juel-Hansen tilbage fra den stilling som bibliotekar, som han med så stor og aldrig svigtende energi havde varetaget. Kaptajn *Aage Nielsen*, som blev knyttet til biblioteket i 1945, er siden Juel-Hansens afgang bibliotekets leder.

Tanken om et søfartsmuseum har ofte været fremme blandt folk med interesse for dansk søfart. I en række artikler i dagbladet »*Børsen*« slog således assistent

i Registrerings- og Skibsmålings-Bureauet, *Carl E. Aabye*, til lyd for idéen, som dog ikke blev til noget dengang. Tanken blev dog ved at dukke op, og det gjordes gældende, at der måtte gøres noget, før sejlskibene helt gik ud af sagaen og måske gjorde senere efterforskninger vanskelige. I begyndelsen af 1913 kom der endelig gang i sagerne, idet en kreds af mænd med generalkonsul *V. Glückstadt*, direktør for B. & W. *Martin Dessau*, generalkonsul *Johan Hansen* og formanden for Grosserersocietetets komité *H. Klitgaard* i spidsen fik lagt planerne til rette og dannet en komité bestående af indflydelsesrige mænd fra søfart, handel, industri og de politiske partier. Staten bevilgede kr. 10.000 årlig til planens gennemførelse, ligesom en række værelser på Kronborg stilledes til rådighed for museet. Det var naturligt at henlægge museet til det gamle, historiske slot, der blev bygget af kong *Frederik den Anden* for penge, som var indgået fra Øresundstolden. Til formand for komitéen valgtes handelsminister *Hassing-Jørgensen*, mens ovennævnte fire herrer kom til at danne forretningsudvalget. Som direktør ansattes museumsinspektør ved Frederiksborg-museet *E. F. S. Lund*.

Museet vandt straks stor tilslutning, og foruden kontante beløb indkom mange værdifulde genstande til samlingen. Museet åbnedes den 1. august 1915 og fik navnet *»Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg«*. Institutionen udviklede sig hurtigt, og man havde ydermere det held, at den garnison, der tidligere havde været indkvarteret på slottet, i 1922 blev flyttet fra byen, hvorved museet fik en hårdt tiltrængt udvidelse, der fordoblede dets areal. I 1929 skete der en gennemgribende ændring i lokaleforholdene, hvorved museet overtog hele slottets første etage. Senere er endnu en del lokaler i stueetagen overtaget.

Den 26. januar 1928 afgik direktør Lund ved døden, 70 år gammel. Direktør Lund havde gjort et stort arbejde til gavn for museet såvel udadtil som indadtil. Han efterfulgtes af museumsinspektør, cand. mag. *Knud Klem*, der i 1937 blev udnævnt til direktør. Gennem en lang årrække og indtil sin død i 1936 var den i søfartskredse kendte kaptajn *Kusk Jensen* knyttet til museet. Museet er i besiddelse af en seværdig samling minder med tilknytning til Danmarks søfart og søhandel og vore tidligere kolonier. Museet blev i 1959—60 besøgt af ca. 63.800 personer. Det har i 1960 ca. 24.000 katalogiserede genstande og ca. 17.500 fotografier. Samlingerne er pr. 31. marts 1960 vurderet til 1.9 mill. kr.

De danske sejlskibsredere har deres egne organisationer, hvoraf den største og ældste, *»Dansk Sejlskibsrederiforening«*, stiftedes den 22. juni 1895. Danmark havde jo dengang en ret anseelig sejlskibsflåde. Foreningen vandt hurtig tilslutning fra redere hele landet over. Som dens første formand valgtes konsul *Hintze* fra Rønne. Som næstformand valgtes den kendte kaptajn *Jacob Holm* af København og til sekretær redaktør *L. Drechsel* fra *»Dansk Søfartstidende«*.

Den 2. marts 1897 blev der oprettet en selvstændig afdeling for mindre skibe — op til 60 tons. Denne afdeling blev senere helt selvstændig under navnet *»Dansk sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, stiftet 1897«*. I 1941 stiftedes en tredie forening af mindre motorskibe. Denne forening kom til at hedde *»Rederiforeningen af 1941«*. Udviklingen havde ført med sig, at de store sejlskibe var gået ud af sagaen, og at de mindre sejlskibe, der endnu eksisterede, efterhån-

den alle var blevet forsynet med hjælpemotorer. Den nye forening bestod af småskibe uden sejlkraft. I 1950 blev denne forening sluttet sammen med Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe under navnet *»Dansk Sejlskibsrederiforening af 1897«*, og til at lede foreningen valgtes skibsreder *Kromann* til formand med tidligere forretningsfører i Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe *Peter Grube* som direktør. Navnet »Sejlskibsrederiforeningen« betyder i vore dage egentlig ikke så meget, da Danmark nu ikke har flere sejlskibe uden hjælpemotor, og mindre motorskibe helt uden sejl vil snart have afløst de sidste sejlførende skibe.

Småskibsfarten har i de senere år fået en stærkt tiltrængt »saltvandsindsprøjtning« ved de muligheder for billige lån fra «Marshall«-fondene, som lovene af maj 1950 åbnede for. Moderniseringen var nødvendig i konkurrencen med hollandske og særlig de flere og flere opdukkende tyske småskibe. Til april 1953 var der brugt 18 mill. kr. i Marshall-lån, hvoraf 13 millioner er brugt til nybygninger og resten til modernisering af gamle skibe.

»Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne« med hovedkontor i Oslo har en afdeling i København.

KAPITEL 18

»Det forenede Dampskibs-Selskab«. »Det Østasiatiske Kompagni«. Rederiet J. Lauritzen. Rederiet »Dania« A/S.

Som tidligere omtalt var *»Det forenede Dampskibs-Selskab«s* position ved begyndelsen af den anden verdenskrig solid og vel funderet. Selskabets speciale som ruterederi med de fleste af ruterne i indenrigs fart eller i fart på grænselandene er grunden til, at så forholdsvis få af dets skibe befandt sig uden for »spærringen«, da krigen udbrød. I alt 31 skibe var beskæftiget i »udenflåden«, hvoraf 22 under britisk flag. Under krigen gik 32 skibe tabt. I 1943 udvidedes aktiekapitalen fra 30 til 45 mill. kr. til kurs 105. Intet udbytte udbetaltes, men selskabets ledelse mente det rigtigt allerede da at tænke på udvidelse af selskabets flåde. I 1946 modtog selskabet fra England i brugsgodtgørelse og erstatning for skibe sejlende under krigen under engelsk flag kr. 8.876.787. For 3 skibe, som havde været overtaget af Brasilien, modtoges kr. 4.868.437 i brugsgodtgørelse, mens et erstatningsbeløb på kr. 700.000 for s/s *»Nevada«*, sænket den 22. november 1942, efter nogle forhandlinger også blev betalt. Med U. S. A. traf selskabet aftale straks efter krigen om betaling af de 5 skibe, der var beslaglagt i Nordamerika i 1941, samt om betingelserne for tilbagekøb af skibene *»Georgia«* og *»Tunis«*, som ikke forliste.

Ved kapitulationen stod selskabet med en meget stærkt reduceret flåde. I krigens sidste år havde tyskerne beslaglagt 13 skibe. 3 af de bedste af disse gik tabt. Et stort nybygningsprogram var dog allerede før kapitulationen begyndt og

kom efter krigen i rivende udvikling. De sidste af de fatale 30 mill. kr. reservefondsbeviser var blevet indfriet den 2. januar 1945, og de gode år på det internationale fragtmarked, som blev rådende efter krigen, gav selskabet en god økonomisk støtte til dets udvidelsespolitik. Mange af de ældre skibe blev efterhånden afhændet, og to af Aarhus-bådene blev forlænget. Ved udgangen af året 1960 bestod flåden af 59 motorskibe, 8 dampskibe, 4 bugserfartøjer, 3 søgående lægtere og 40 dækkede pramme med en samlet bruttoregistertonnage på 185.628 brt. eller 232.559 tons dødvægt. Hele det sejlende materiel var bogført for kr. 128.327.626, medens den totale kaskoforsikring androg 580 mill. kr. Bruttoindsejlingen for 1960 var 252,9 mill. kr., og af nettooverskuddet på 10,6 mill. plus saldo fra 1958 på 4 mill. udbetaltes der 15% dividende af den 60 mill. kr. store aktiekapital med 9 mill. kr. 1 mill. kr. overførtes til selskabets pensionskasse og 4 mill. til næste års regnskab. Selskabets reserver udgør over 141 mill. kr. foruden diverse andre henlæggelser. Under bygning havde D. F. D. S. ved årets slutning 5 lastskibe på ialt 12.500 tdw. og 1 passagerskib på 5000 brt.

Selskabets pensionskasse ejer en obligationsbeholdning på 72,1 mill. kr. nominel værdi samt 300.000 kr. i kontanter. I april 1961 udvidede D. F. D. S. sin aktiekapital til 80 mill. kr. ved udstedelse af for 20 mill. nye aktier til kurs 105.

»*Det østasiatiske Kompagni*«, som med hensyn til skibstab slap forholdsvis let gennem den første verdenskrig, havde store, alvorlige tab under den anden. Kompagniets rederivirksomhed havde udviklet sig i tidsrummet mellem de to krige, og den 1. januar 1940 havde kompagniet en flåde på 25 motorskibe på i alt 184.376 brutto tons. M/s »*Canada*«, bygget i Nakskov i 1935 og på 11.108 brutto tons, var blevet minesprængt og sænket allerede den 3. november 1939. Kompagniet mistede under krigen i alt 14 skibe på tilsammen 102.561 brutto tons. Ved udgangen af 1945 havde Ø. K. en flåde på 16 motorskibe på i alt 124.850 brutto tons, således at kompagniet havde mistet næsten halvdelen af sine skibe ved krigshandlinger. Også på anden måde var kompagniet blevet ramt, idet dets store smukke kontorbygning på Gammelholm den 19. december 1944 blev ødelagt og brændt ned til grunden af den tysk-danske Peter-gruppe. Skaden ansloges til ca. 6 mill. kr.

Kompagniets kontorvirksomhed måtte straks flytte ud til de gamle kontorer i Frihavnen, men her var naturligvis langt fra den plads, man skulle bruge. Tidligt på sommeren i 1945 erhvervede kompagniet den store ejendom i Kristianiagade 8 og indrettede her midlertidige kontorer. Ø. K. var straks efter katastrofen besluttet på at ville rejse en bygning på den gamle grund, og allerede i december 1945 var planerne så vidt fremskredet, at arbejdet kunne overdrages til arkitekt *Holger Jacobsen* med pålæg om at holde det udvendige af bygning så nær i stil som muligt med den gamle, af arkitekt *Gotfred Tvede* byggede, kontorbygning. Den nye bygning blev dog en etage højere. I marts 1947 kunne der holdes rejsegilde. Den 3. september 1949 begyndte Ø. K. at flytte ind i den nye bygning, hvis indvendige indretning og udsmykning dog langt fra var færdig. Først den 25. marts 1950 indviedes bygningen officielt, og ca. 900 indbudte tog i løbet af dagen det pragtfulde hus i øjesyn. Den monumentale bygning er en

virkelig seværdighed, og hele dens indvendige udsmykning bærer i alle henseender vidne om kompagniets verdensomfattende virksomhed. Næsten alt træværket er af teak fra Siams skove, undtagen hvor emnet gør endnu finere træsorter ønskeligt.

Den 30. december 1937 døde Ø. K.s geniale skaber og myndige leder gennem 40 år etatsråd *H. N. Andersen.* Etatsråden havde været svagelig det sidste årstid og havde ikke været i stand til at være til stede ved kompagniets sidste generalforsamling i marts måned. I juli samme år foretog etatsråden en fem dages rundtur i de danske farvande sammen med sin hustru og sin tjener. Rejsen foretoges med m/s *»Fionia«* og gik først til fødebyen Nakskov, som havde udnævnt H. N. Andersen til æresborger. Rejsen udmattede etatsråden, hvorfor han lod sig sætte i land i Mullerup ved Storebælt for derfra at køre til sit hjem »Vennerslund« på Strandvejen i Charlottenlund. Her døde han da på årets næstsidste dag. Efter hans ønske foregik begravelsen i dybeste stilhed — kun overværet af familie, venner og nærmeste medarbejdere i kompagniet. Blandt vennerne var også kong Christian den Tiende.

Etatsråd Andersen har i sit testamente bestemt, at der intet monument måtte opføres over ham. Ø. K. — og dette alene — skulle altid være hans minde. Da fremtrædende filmfolk året efter hans død udkastede tanken om at fremstille en film om etatsrådens eventyrlige liv, protesterede prins Axel og den nærmeste familie mod denne idé som værende fuldstændig imod etatsrådens tankegang som udtrykt i det efterladte testamente. Tanken blev naturligvis opgivet.

Såvel ved anden verdenskrigs begyndelse som i april 1940 befandt størstedelen af Ø. K.s flåde sig uden for spærringen og kom snart til under fremmede flag at gøre sin indsats for de allieredes sag. Tilfældigvis befandt der sig i København 7 af kompagniets skibe — et ganske usædvanligt stort antal. Kort efter Danmarks okkupation besluttede kompagniets chef i samråd med skibsafdelingens direktør, *Hakon Christiansen,* at sidstnævnte skulle tage til udlandet og derfra lede Ø. K.s afdelinger, så længe krigen varede. Tyskerne gjorde ingen vanskeligheder. Direktør Christiansen rejste gennem Tyskland til Italien, som dengang endnu ikke var trådt ind i krigen, og derfra kom han til New York. Under de lange, dystre krigsår gjorde direktør Christiansen mange rejser, som førte ham over hele jorden for at inspicere og organisere kompagniets filialer og forbindelser. At foretage oceanrejser under krigen var, som bekendt, ikke ufarligt, men Hakon Christiansen ræsonnerede som så, at hvad kompagniets kaptajner og øvrige sømænd kunne holde til, det måtte dets skibsfartsdirektør også kunne. Direktør Christiansens indsats ved sin lange udlændighed til gavn for kompagniet kan vanskeligt værdsættes højt nok.

Straks efter kapitulationen gik Ø. K. i gang med et stort nybygningsprogram, hvis resultat i form af de store dejlige skibe vore øjne ofte fryder sig over. Tillige erhvervede Ø. K. fra U. S. A. 3 af de såkaldte *»Victory«*-skibe og 3 *»Liberty«*-skibe på tilsammen 44.724 brutto reg.tons. Disse skibe er senere blevet solgt.

I 1952 modtog Ø. K. fra Den sydafrikanske Unions regering et beløb på 4

mill. kr. som brugsgodtgørelse for m/s »*Selandia*«, som under krigen havde sejlet under unionens flag og administration.

I 1952 og 1953 modtog kompagniet to nybygninger fra Deutsche Werft i Hamburg. Skibene, som fik navnene m/s»*Poona*« og m/s »*Passadena*«, var søsterskibe, hvert målende 8.607 brt. Skibene fik B. & W. motorer fra den kendte maskinfabrik »Augsburg« i Nürnberg, Bayern, og det er ganske interessant at huske på, at det var denne fabrik, som i 1910 skulle levere dieselmotorer til to skibe bygget hos Blohm & Voss for Hamburg—Amerika linien, men måtte opgive det, og de to skibe fik installeret dampmaskiner i stedet for, således at det første motorskib i det gamle verdenskendte rederis tjeneste blev det danskbyggede motorskib »*Fionia*«.

Ø. K.s første kontorbygning i Frihavnen var en efter datidens forhold ret imponerende bygning, men viste sig snart at være for lille, og selve kontorerne blev flyttet ind i bygningen på Gammelholm. Den gamle frihavnsbygning blev endnu i mange år brugt som residens for skibs- og maskininspektionen, ligesom også kompagniet fik råderum over en del pakhus- og lagerplads. Med årene blev alt dette dog for småt og for gammeldags, og der blev påbegyndt et omfattende byggeforetagende i Frihavnen, hvor der blev opført to store, helt moderne pakhuse ved 10-meter-bassinets sydkaj. Arealet, som blev lejet af Frihavnsselskabet på 80 år, andrager 10.000 kvadratmeter. Pakhusene rummer også lokaler for Ø. K.s proviantering- og udrustningsafdeling og kontorer for dets skibs- og maskininspektion. Byggeriet udførtes af firmaet Kampsax og påbegyndtes i 1953, og allerede den 16. juli 1955 fandt indvielsen sted. Hele området under Ø. K.s lejemål blev af Frihavnsselskabet døbt »*Orientplads*«. Det omfangsrige byggeforetagende med dets installation og udrustning kom til at stå Ø. K. i ca. 12 mill. kr., men så er her også skabt en institution, som er en pryd for havnen og en kilde til glæde og stolthed for Det østasiatiske Kompagni, hvis gamle pakhus på midtermolen er overgået til Frihavnsselskabet.

Ø. K.s oprindelige kontorbygning i Frihavnen er p. t. lejet ud til toldvæsenet. Trods flere fordelagtige købstilbud vil kompagniet ikke sælge ejendommen, og det har engang været på tale i denne minderige bygning at skabe et museum for dette eventyrlige foretagende — et minde om den skaberånd, som med sit fremsyn lagde kimen til dette danske værk og styrede det klar af alle skær gennem 40 år — sømanden H. N. Andersen.

Efter etatsråd Andersens død blev prins Axel af bestyrelsen valgt til administrerende direktør samt til formand for bestyrelsesrådet. Den 12. august 1953 fyldte prinsen 65 år og trak sig fra 1. oktober samme år tilbage fra den daglige ledelse, i hvilken stilling han blev afløst af skibsfartsdirektøren, Hakon Christiansen. Prins Axel fortsatte sit hverv som bestyrelsesrådets formand.

I september 1959 overtog kompagniet to nybygninger — søsterskibene »*Nordic Hawk*« og »*Nordic Heron*« — begge turbinetankdampere på hver 22.920 brt. (35.500 tdw.). Skibene er bygget til det nyoprettede interessentskab »*Nordic Tankships*«, hvis to interessenter er Det østasiatiske Kompagni og B. P. oliekompagniets danske afdeling. Skibene administreres af Ø. K., er dansk registre-

rede og har dansk besætning. Det var bemandingen af disse skibe, som gav det sidste og afgørende stød til, at bemandingsloven for danske skibe blev ændret. Skibene er bygget henholdsvis hos Fairfield Shippingbuilding i Glasgow og hos J. L. Thompson i Sunderland. Ø. K.s kapitaldeltagelse i interessentskabet andrager kr. 25.040.000.

Anskaffelsessummen for de to skibe andrager ca. 100 mill. kr., som er tilvejebragt af de to interessenter.

I 1959 måtte Ø. K. nedlægge sin Shanghai-afdeling og afbryde 60 års arbejde her. Den kinesiske Folkerepubliks nationaliseringspolitik nødvendiggjorde en ændring i de former, hvorunder omsætning med Kina kan finde sted.

Ø. K.s beretning for året 1960 danner et eventyrligt billede af kompagniets virksomhed — spredt over hele jorden. Regnskabet viser et bruttooverskud på 55,4 mill. kr., og efter at udgifterne er trukket fra, bliver der til disposition 28,3 millioner, af hvilke der betales en dividende på 15 % med 11,25 mill. kr. Status viser reserver på ialt 25,4 mill. kr. foruden forskellige fonds (til skatter, hjælpefond, forskningsfond, udbytteregulering etc.) på 22 mill. kr. I fremmede selskaber er investeret 111,6 mill. kr. Til Ø. K.s pensionsfond er henlagt 3 millioner, og fondens formue ultimo 1960 er 67,8 mill. kr.

Kompagniets flåde består ultimo 1960 af 41 motorskibe på ialt 359.013 brt. (443.677 tdw.), hvis bogførte værdi er 210,6 mill. kr.

Med en omsætning i 1958 på over 3 milliarder kroner er Ø. K. Nordens største handelsforetagende. Blandt de mange forskellige virksomheder, kompagniet er beskæftiget med i alle fem verdensdele, skal det nævnes, at Ø. K.s skove på Vancouverøen i Britisk Columbia, Canada, dækker et areal på 182.000 ha — altså større end Lolland-Falster, hvis areal kun er 175.425 ha. Pr. 1. marts 1961 talte kompagniets udsendte danske personale en stab på 368 personer.

I 1960 er Ø. K.s aktiekapital på 50 mill. kr. blevet forøget med 25 millioner. Dette skete ved stiftelse af et »*Ø. K. Holding Company*«, hvis aktier kunne erhverves af Ø. K.-aktionærerne til en kurs af 110. Hver 500 kr. aktie i Ø. K. gav ret til en 250 kr. aktie i »Holding«.

Den 20. september 1960 afgik Ø. K.s seniordirektør Hakon Christiansen ved døden kun 67 år gammel — et næsten uerstatteligt tab for kompagniet, som han i 52 år havde været med til at opbygge, udvide og præge. Ved Hakon Christiansens død mistede Ø. K. ikke alene en enstående leder og arbejdskraft, men dansk skibsfart og handel en skaber og bevarer, og kompagniets store stab i land og til søs vil mindes ham som en altid forstående chef og et hjertemenneske.

Efter direktør Christiansens død supplerede bestyrelsesrådet sig med direktørerne *J. Chr. Aschengreen* og *Edv. Strandberg*, og førstnævnte blev valgt til næstformand for rådet, for hvilket Hs. kgl. Højhed prins Axel stadig er formand. Til Hakon Christiansens afløser som »foresiddende direktør« valgtes den 49-årige direktør *Mogens Pagh*, som har været i Ø. K.s tjeneste siden 1929. Den fjerde af kompagniets administrerende direktører er *Axel Brøndal*, som blev direktør i 1952.

»*Rederiet J. Lauritzen*« har altid — ligesom dets stifter, konsul *D. Laurit-*

zen — været noget for sig selv. Det er tidligere fortalt, hvorledes det af firmaet ledede rederi Vesterhavet i juli 1918 solgte hele flåden til Progress, og at »konsulen« efter at have opkøbt alle aktierne fandt sig selv som ejer af et rederi uden skibe.

Dette skulle imidlertid ikke vare længe ved. At efterlade sine arvinger en masse penge uden tilsvarende forpligtelser var ikke forenelig med konsul Lauritzens etik. Han elskede at bygge op, og han ville efterlade sine sønner en virksomhed at bygge videre på. Han skal, da han tog sin beslutning om igen at starte rederidrift, have sagt: »Nu vil vi drive rederi for fornøjelse — men penge må vi tjene for at vise, vi forstår at drive rederi.« Da konsul Lauritzen flere år efter var midt i rederiets store nybygningsprogram og fik bygget skibe på flere værfter, udtalte han til pressen, at han var Danmarks mest forgældede mand, da hans samlede gæld beløb sig til over 70 mill. kr. Dette skulle dog på ingen måde forstås således, at konsulen var insolvent, men det er jo sådan ved bygning af et skib, at betalingen erlægges i rater, og Vesterhavet havde så mange skibe under bygning, at de endnu ikke forfaldne rater androg det store beløb, men der er jo den finesse ved dette finansieringsspørgsmål, at det under bygning værende skib altid var i pant for gælden på det. Rederiet Vesterhavet såvel som det senere tilkommende rederi Ocean er aktieselskaber, men aktierne ejedes af konsulen og efter hans død af familien under ledelse af de to sønner *Ivar* og *Knud Lauritzen.*

I 1919 startede konsulen så sin nye virksomhed ved at kontrahere nybygninger i serier af skibe i bestemte størrelser. En ordre på 12 skibe fra et Glasgowværft var han meget uheldig med. Værftet overholdt ikke sine forpligtelser. Det udartede til proces, men skotterne havde forskellige klausuler i kontrakten, som antagelig ville have bevirket, at de havde vundet sagen; så Lauritzen gik på forlig og betalte 1 mill. kr. for at få kontrakten annulleret. Dette var på papiret et stort tab, men Lauritzens forudseenhed hjalp ham over pengetabet. Han havde nemlig straks ved kontraktens afslutning købt hele det store beløb, som skibene var anslået til, til en kurs af 14 kr. pr. pund sterling, og i den mellemliggende tid var engelsk valuta steget så meget, at han ved salg af valutaen fik mere end sin million tilbage igen; men skibe fik han ganske vist ingen af.

Konsulen var også på anden måde uheldig. De nye skibe, han fik fra Køge Skibsværft og fra Bremerhafen, var forsynet med special-dampturbiner, som var blevet meget opreklameret. De viste sig ikke at svare til forventningerne, og resolut lod konsulen turbinerne skifte ud med stempelmaskiner. Det blev sagt, at denne uheldige historie kostede ham kr. 900.000. Også ved sin investering i Køge Værft mistede konsul Lauritzen nogle millioner, men han var ikke til at standse. Til trods for svigtende overholdelse af leveringstider, særlig fra de tyske værfters side, voksede flåden dog stadig og var igen i 1923 på omtrent samme størrelse som ved krigens begyndelse — 23 dampskibe på 23.180 brutto reg.tons. De dårlige skibsfartstider var sat ind, men Lauritzens skibe syntes det ikke at genere særligt — man så aldrig et af hans skibe oplagt. Firmaet var især kommet ind med de store, finske træmasse- og cellulose aflastere, som tog et Laurit-

zen-skib før noget andet, selv om de skulle betale noget mere i fragt — for hos Lauritzen fik de service.

I 1931 gik rederiet ind for en stærk udvidelse af tonnagen, hvoraf en stor del indgik i liniefart, hvortil rederiet lod bygge en serie af særlige kølebåde til transport af frugt. Konsulens sønner, Ivar og Knud, som begge efter en gennemgribende handels- og skibsfartsuddannelse i udlandet var blevet ansat i firmaet, blev i 1932 optaget som medindehavere. Firmaets frugtbåde gik særlig ind i banantransporten.

Juleaften 1935 døde konsul Lauritzen i sit hjem på Scherfigsvej i Hellerup, 76 år gammel. Det var en af Danmarks virkelig store mænd, der gik bort med den gamle konsul. Og det var en mand, der havde sine sager i orden altid og forlangte, hans folk skulle have det. Jeg husker, da jeg som ung reserveløjtnant i Esbjerg mødte konsulen og hilste på ham. Han var nede på havnen for at se til sine foretagender, og da han var en god bekendt af chefen på den torpedobåd, hvor jeg var næstkommanderende, kom han ombord. Blandt søfolk blev der dengang ofte skoset over Lauritzens skibe, hvor sparsommelighed var ført ud i dens yderste konsekvenser, hvorfor man også påstod, at de to bogstaver på skibenes skorstene »J. L.« betød »Jyllands ladegård«. Ingen, der nu til dags ser de Lauritzenske skibe, vil drømme om at hæfte denne betegnelse på rederiets skibe, der i enhver henseende står som det mest moderne og i mandskabsmæssig henseende er det bedste, man kan finde noget sted i verden. Ved konsulens kloge forudseenhed, fornuftige økonomisering og påpasselighed i firmaets yngre år er det lykkedes at nå dette strålende resultat. Konsulens to sønner har tilfulde vist, at deres stillinger som ledere af et stort og fornemt rederi forpligter, og at de er deres pligter voksen. Deres rederi er måske det mest aktive inden for dansk skibsfart. S/s *»Jonna«* på 2500 tons, der blev sat på vandet i oktober 1933 i Nakskov, var det første skib i Skandinavien bygget med »Majer«-stævn, der giver skibet øget fart med samme brændselsforbrug. Rederiet var også et af de første herhjemme, der indførte énmandskamre til alle voksne besætningsmedlemmer. De nyere skibe bliver nu udstyret med »hobby«-værksteder til besætningens brug, cykler til udflugter i udenlandske havne, og også skibsbiblioteker bliver skibene forsynet med, men denne service er nu gået over til Søfartens Bibliotek. Det vil blive for omstændeligt at opregne alle de humanitære forbedringer, rederiet har indført for sit personale ombord og i land. Firmaet har som meddelt også en sømandsskole i Svendborg og skoleskibe til brug ved sømandsuddannelsen.

I anledning af Vesterhavets 50 års jubilæum den 17. maj 1945 oprettede firmaet en fond på 3 mill. kr. til støtte for en række opgaver specielt af søfartsmæssig art. Fonden er senere blevet forøget og andrager (1955) ca. 8 mill. kr.

Firmaet J. Lauritzen er inde i så mange foretagender af forskellig art. Her skal blot nævnes, at det er lykkedes for de to sønner, hvad mislykkedes for »konsulen« — nemlig ved overtagelse af Aalborg Skibsværft, som fortalt andet sted i dette værk, at få eget skibsværft.

Fra midten af 30'erne begyndte rederiet at bygge det ene moderne køleskib

efter det andet — de såkaldte »Reefer«-både, og med disse smukke, hvidmalede skibe har firmaet transporteret frugt fra de fjerneste tropeegne til alle større havne i Europa og Nordamerika.

I 1938 stiftedes et nyt selskab, Ocean, med en kapital på 8 mill. kr. Alle aktierne er på familien Lauritzens hænder. Det nye rederi købte fra Vesterhavet — hvis kapital også tilhører familien Lauritzen — 7 »Reefer«-skibe og 8 rutedampere.

Den 1. januar 1940 bestod de to selskabers samlede flåde af 38 dampskibe på tilsammen 54.981 brutto reg.tons. Efter Danmarks besættelse var kun 8 ældre dampere under rederiets kontrol, og i alt blev 22 skibe sænket af tyskerne, 4 blev beslaglagt, og 5 måtte sælges tvunget af forholdene.

I 1944 blev alle skibene overtaget af rederiet Ocean, mens d/s Vesterhavet blev omdannet til et »Holding Company«, under hvilket sorterer alle de industrielle virksomheder og sociale foreteelser, firmaet J. Lauritzen er interesseret i.

21 skibe havde rederiet tilbage efter krigens afslutning, og det gjaldt om hurtigt at få opbygget flåden. Fra forskellige inden- og udenlandske rederier købtes skibe til rutefarten, og der byggedes på kraft. Rederiet er også gået ind for tankskibe, af hvilke det har fået bygget 3, hvert på ca. 16.000 tdw.

Den 1. januar 1960 havde rederiet en flåde på 43 skibe på i alt 214.000 tdw. Til levering inden for de næste 2-3 år har rederiet under bygning og i ordre: 6 polarskibe på i alt 20.100 tdw., 1 køleskib på 5800 tdw. og 1 motortankskib på 38.000 tdw. Desuden disponerer rederiet også m/s *»Tilda Dan«*, 7590 tdw., bygget i 1955 og indregistreret under d/s Vesterhavet a/s og med hjemsted i Esbjerg. Rederiet er, som bekendt, gået stærkt ind for skibe specielt bygget for fart på de arktiske og antarktiske egne — de såkaldte »polarskibe«. Et af disse, *»Helga Dan«*, ankom som første vinterskib til Quebec den 13. februar 1959 og blev mødt med store æresbevisninger fra de lokale havnemyndigheders side. 4 polarskibe er indsat i vinterfarten på St. Lawrencefloden.

Rederiets skibe indsejlede i 1959 ca. 154 mill. kr., hvoraf 93% var indsejlet i fremmed valuta. Nettoudbyttet hjemført til Danmark var 46 mill. kr. I 1946 blev det bestemt, at alle rederiets skibe — med undtagelse af »Reefer«-skibene — fik føjet *»Dan«* til navnet (f. eks. *»Bella Dan«*).

Ligesom den gamle konsul mente, at man ikke alene skal efterlade penge, men også forpligtelser til sine arvinger, har også disse arvinger — sønnerne Ivar og Knud, som nu er det gamle rederis ledere — ment, at deres sønner igen i en forholdsvis ung alder skulle være selvstændige og bære forpligtelsernes byrde. Til dette formål er nogle af Lauritzen-flådens ældste skibe blevet dannet ind til to selvstændige rederier. *»Concord Line a/s«* blev stiftet den 26. januar 1956 med Ivar Lauritzens søn Ditlev Lauritzen som korresponderende reder. Aktiekapitalen er på 2 mill. kr., og rederiets første skib var s/s *»Sylvia Cord«*, (ex *»Selma Dan«*), bygget 1937 og målende 1512 brt. 1. januar 1960 ejede rederiet 4 skibe på i alt 7996 brt.

Den 23. august 1956 stiftedes rederiet *»Olav-Line a/s«* med Knud Lauritzens søn Ole Lauritzen som korresponderende reder. Aktiekapitalen er på 1 mill. kr.,

og rederiets første skib var s/s »*Olav Asbjørn* (ex »*Jutta Dan*«), bygget 1934 og målende 1612 brt. Den 1. januar 1960 ejede rederiet 3 skibe på i alt 8675 brt.

Det unge rederi kom i 1960 ud for sit første store forlis, idet s/s »*Olav Claus*« i begyndelsen af maj blev totalt ødelagt ved brand ud for den jugoslaviske havneby Rijeka. Til erstatning for dette skib har rederiet på svensk værft fået et nyt fragtskib leveret i november 1960, udstyret med B. & W. motorer, der giver det en fart på 15 knob. Dødvægtskapaciteten er 5000 tons, og byggeprisen andrager ca. 10 mill. kr.

Dampskibsselskabet »*Dania*« havde, som tidligere fortalt, ved første verdenskrigs udbrud 7 skibe. Af disse mistedes ved krigshandlinger 4 skibe. Ved køb og salg var flådens størrelse blevet ændret således, at den ved krigens slutning kun bestod af to skibe. I de følgende år var selskabet inde i en stor udvikling med en forøgelse af flåden, som nu kom til at bestå af større skibe beskæftiget i en mere udvidet fart. Af de to søsterskibe s/s »*Dan*« og s/s »*Cyril*« — bygget i 1925 — fik det første en meget tragisk skæbne, idet det forliste i september 1929 under en storm i Østersøen. Ulykkens årsag blev aldrig helt opklaret, og af den 22 mand store besætning blev kun matrosen Malm reddet. Det synes, som om lugerne blev slået ind af de voldsomme søer, men også en teori om eksplosion har været fremsat. S/s »*Cyril*« havde en hård tørn under den anden verdenskrig, hvor det bl. a. i Port Lyautey, Fransk Marokko, blev sænket af franskmændene, men efter invasionen af Nordfrankrig hævet af amerikanerne. Efter krigen kom skibet tilbage under rederiets flag og blev solgt til udlandet i 1955.

Ved Danmarks besættelse ejede Dania 1 motorskib og 5 dampskibe. De to skibe, som under krigen var under rederiets kontrol, gik begge tabt, og af de fire, som var under allieret kontrol, mistedes de to. Genopbygningen af flåden begyndte straks efter kapitulationen. Rederiet foretog flere køb, men endnu flere salg af skibe, således at flåden den 1. januar 1955 kun bestod af to skibe på i alt 8601 brt.

I 1946 nedlagde den gamle skibsreder *Chr. Andresen* hvervet som selskabets leder og blev formand for dets bestyrelse, mens de to sønner Alexis og Cyril blev korresponderende redere.

Aktierne i Dania har altid ligget meget fast på familien Andresens — og deres venners — hænder, men i 1952 begyndte en anden kreds at interessere sig for det gamle firma. Majoriteten af aktierne gik over til denne kreds, og på en ekstraordinær generalforsamling den 10. oktober 1952 blev læge *Finn Heyn Christiansen* valgt ind i bestyrelsen, for hvilken han den 26. april 1955 blev formand, efter at den 80 år gamle stifter af firmaet Chr. Andresen trak sig tilbage. Den faktiske overtagelse af rederiet af nye kræfter er yderligere blevet befæstet ved, at højesteretssagfører *Bondo Svane* og direktør *Marius Plinius* i februar 1955 blev valgt ind i bestyrelsen

I september 1958 blev rederiets aktiekapital reduceret fra kr. 1.500.000 til kr. 1.350.000 ved at annullere kr. 150.000 egne aktier erhvervet ved køb.

I oktober 1958 overtog rederiet nybygningen m/s »*Danholm*«, 3760 brt., bygget i Hamburg, og i 1959 solgtes det i 1938 i Flensburg byggede m/s »*Dan-*

fjord«. Ultimo 1959 ejede rederiet derefter kun det ene skib *»Danholm«*, hvis anskaffelsessum havde været 18.4 mill. kr., men nu ved at overføre et større beløb fra nybygningsfond og kr. 200.000 fra årets overskud var bogført til 12 mill. kr. Dividenden for 1959 var 15%.

For året 1960 udbetaltes et udbytte på 10 %, som tages fra udbytteregulerings-fondet, medens det ringe overskud overførtes til næste år.

KAPITEL 19

A. P. Møller's selskaber.

Rederiet A. P. Møllers to selskaber, d/s *»Svendborg»* og *»Dampskibsselskabet af 1912«*, mistede under første verdenskrig kun to skibe. Selskaberne stod efter krigen i en særdeles god økonomisk position og havde efter krigen (1. januar 1918) en flåde på 14 skibe på i alt 20.903 brt. Efter krigen udvidede rederierne hurtigt deres flåder. Allerede i begyndelsen af krigen var *A. P. Møller* begyndt at sende sine skibe i oversøisk fart, og skibene voksede i størrelse.

A. P. Møller havde i årene 1917—18 fået sit skibsværft ved Odense i fuldt sving og herfra udgik i hurtig rækkefølge de følgende år mange dampskibe til de to rederier. I 1921 byggedes det første motorskib *»Leise Mærsk«* — til d/s Svendborg — men op til slutningen af tyverne byggedes både damp- og motorskibe. Også tankskibe gik rederierne ind for, og i 1928 modtoges fra Odense Skibsværft 3 motortankskibe, og fra B. & W. leveredes 2. Disse skibe var på fra ca. 10.000 til 12.700 tons bæreevne. Op til året 1937 byggedes og købtes i alt 10 tankskibe og 6 store, moderne trampmotorskibe. Disse skibe blev finansieret på en noget usædvanlig måde. Hvert enkelt skib dannede et partrederi, hvis parter ejedes af de to rederier med halvt af hver (a meta). I foråret 1938 dannede de to rederier et interessentskab, som overtog alle de 16 skibes parter, hvilket forenklede fremgangsmåden.

Allerede fra omkring 1925 havde A. P. Møllers skibe arbejdet sig ind i farten på Stillehavet mellem De forenede Stater og Japan—Kina, og fra 1930 var her et af rederiernes vigtigste virkefelter. Ruten gik fra Amerikas østkyst gennem Panamakanalen til Los Angeles Harbour og derfra til Japan, Kina og Filippinerne og retur. Til støtte for denne stærkt voksende linie oprettedes et kontor i New York. Dette lededes af en fætter til A. P. Møller ved navn *Hans Isbrandtsen,* som oprindelig havde været ansat i C. K. Hansens rederifirma herhjemme. Hans Isbrandtsen var født i Dragør i 1892. Han var en meget dygtig og initiativrig mand med en udpræget sans for reklame. New York-afdelingen blev indregistreret i Staterne som et amerikansk firma under navnet *»Isbrandtsen-Moller Line, Inc.«*, og fik kontorer i Broadway 26 — den nedre ende af denne store forretningsgade, lige over for toldbygningen og som nabo til Standard Oil Co.s bygning og de store amerikanske og britiske dampskibsselskaber. En del af kontorlokalerne er beliggende noget under gadelinien, og i de store vinduer ud mod Broadway er der altid opbygget store udstillinger visende motiver fra firmaets

verdensomspændende virksomhed: sukkerplantager og sukkerfabrikation, gummiplantager, kaffe- og teplantager, havneexteriører i Det fjerne Østen og mange andre seværdigheder, som ofte bevirker hele opløb uden for vinduerne, der vender ud til en af verdens travleste gader. Naturligvis er disse udstillinger ledsaget af oplysende tekst, som forklarer Isbrandtsen-Moller Line's forbindelse med de viste virksomheder.

Hans Isbrandtsen ledede New York-firmaet med stor dygtighed og fremsyn, men det kan ikke nægtes, at han var en decideret enspændernatur, som ikke var nem at rokke fra sin én gang fattede mening, og som derfor til tider kunne være vanskelig at arbejde sammen med og for. Han blev amerikansk borger i 1932.

Den 1. januar 1940 bestod skibene i A. P. Møllers 3 rederier af 22 dampskibe og 25 motorskibe på i alt ca. 193.000 brt.

A. P. Møllers virketrang fik ham også til at prøve sine kræfter på et felt, hvor han mente, at danskerne lige så godt som nordmændene kunne gøre en indsats — nemlig hvalfangst i Ishavet. Han grundlagde i 1930 »*Fraternitaskompagniet*« og indkøbte fra Norge det gamle hvalkogeri »*Fraternitas*« på 8224 brt. samt 5 fangstbåde. Med stor bekostning blev kogeriet moderniseret, og senere blev der kontraheret om bygning af et nyt flydende kogeri, som var beregnet at skulle blive verdens største. Imidlertid gik det ikke så godt med det dårlige materiel, der blev arbejdet med, hvilket bevirkede, at den forventede tilslutning til det store projekt udeblev, så A. P. Møller måtte modstræbende opgive foretagendet. S/s »*Fraternitas*« blev i juni 1937 solgt for 140.000 pund sterling til Union Whaling Co. i Durban, og Fraternitaskompagniet blev opløst. Der er sikkert tabt mange penge på dette foretagende, men hvor der handles, der spildes, og A. P. Møller taber ikke så let modet.

A. P. Møllers rederier havde i mellemkrigstiden frigjort sig fra næsten alle de gamle både, der havde sejlet i Nord- og Østersøfarten — en forretning, som rederiet mere og mere gik væk fra for at kunne koncentrere sig om de oversøiske linier. Af større forlis havde rederiet kun ét, da det i 1936 kun to år gamle m/s »*Nora Mærsk*« ved en brand i Manila blev totalt vrag. Ingen troede, at dette skib nogen sinde ville komme til at sejle igen, og vraget blev købt til ophugning af et japansk firma. Firmaet fik vraget for en slik under forudsætning, at det skulle hugges op, men dette bandt ikke japanerne. De slæbte vraget til Yokohama, pillede hele maskineriet ud af det og gjorde skroget til skib igen. Ingen hvid maskinmester, som så de rustne stænger, aksler og hjul, der udgjorde det ilandtagne maskineri, ville have troet, at det nogen sinde kunne være blevet til bevægelige dele igen, men japanerne skilte alt ad i de mindste bestanddele og havde derefter en hær af kvinder til at pudse alting af med olie og smergel. Det var naturligvis kun den i Japan rådende minimale løn for kvinder, der gjorde hele foretagendet muligt, men det er et faktum, at japanerne havde gjort en god forretning, da de omsider stod med et så godt som nyt skib med et fejlfrit og godt virkende maskineri. Skibet sejlede lige til anden verdenskrig under navnet »*Hakoku Maru*«.

Ved Danmarks okkupation havde A. P. Møller-rederierne kun 10 både inden

for spærringen. Under krigen mistedes 24 skibe. Desuden solgtes 2 skibe til udlandet.

Straks efter Danmarks okkupation blev A. P. Møllers søn *Mærsk McKinney Møller* sendt til New York for dér at varetage koncernens interesser. Det synes, som om den unge McKinney, som han almindeligvis benævnes, er i besiddelse af den samme familieegenskab — stejlhed — som både faderen og faderens fætter Hans Isbrandtsen var i besiddelse af — måske nedarvet fra de to fætres fælles morfader, *Jeppesen* fra Dragør. Hvad der er foregået mellem de to slægtninge, tilhører privatlivet, men resultatet blev, at Isbrandtsen strøg navnet Moller i sit firmaskilt, sagde sig fri for at have noget at gøre med de danske både, som for resten alle kom under allieret kontrol, og begyndte sit eget private rederi med chartrede skibe, som senere tildels afløstes af skibe erhvervet fra det amerikanske »*Shipping Board*«. Hans Isbrandtsen beholdt lokalerne på Broadway. Han fortsatte sin forretning med stort held, og hans navn var flere gange forsidestof i de amerikanske aviser, når han protesterede mod de amerikanske autoriteters blanden sig i, hvorledes han drev sin rederivirksomhed. Også i verdenspressen blev hans navn nævnt, da i 1950 kaptajn *Carlsen* på Isbrandtsens s/s »*Flying Enterprise*« gjorde sit navn berømt ved at nægte at forlade sit »skæve skib«. Hans Isbrandtsen forlangte meget af sine medarbejdere, men mest af sig selv. Han blev syg og blev af lægerne påbudt en hviletid, som han besluttede at tilbringe på den lille ø Wake i Stillehavet. Her døde han af en hjertelammelse den 14. maj 1953. Under en diskussion, forfatteren af dette værk havde med Hans Isbrandtsen i december 1940, hvor denne var lidt uligevægtig, påstod han, at han følte sig som amerikaner, og at han ingen forbindelse ville have med de danske foretagender i U. S. A. Jeg svarede ham, at det passede ikke — han var så dansk som nogen i sit hjerte. I Hans Isbrandtsens testamente havde han også bestemt, at hans aske skulle bisættes i den fædrene jord i Dragør.

Mærsk McKinney Møller lejede lokaler i Broadstreet, New York, og ledede faderens Amerikaforretninger herfra under krigen.

Den 16. april 1954 fejrede d/s Svendborg sit 50 års jubilæum og skænkede i den anledning kr. 200.000 til fordeling mellem Svendborg og omegns Sømandsforening, prins Valdemar foreningen i Svendborg, Niels Juel foreningen i Svendborg, Thurø Sømandsforening og Sømandshjemmet i Svendborg. Pengene skal anvendes til understøttelsesformål.

Rederiet havde ved dets stiftelse kun s/s »*Svendborg*« på 2200 tdw. Ved jubilæet har Svendborg 7 skibe på i alt 32.000 tdw., men sammen med D/s af 1912 har det i interessentskabet yderligere 41 skibe. Da »1912« under sit eget navn har 9 skibe, kommer den samlede A. P. Møller-flåde ved jubilæet op på 57 skibe på i alt ca. 600.000 tdw.

A. P. Møller-koncernens genopbygning af flåden efter krigen har været uden sidestykke. Under krigen var 3 tankmotorskibe og 4 tørlastmotorskibe under bygning på Odenseværftet. De blev hurtigt gjort helt færdige og sat i fart i 1945. I de efterfølgende år har udviklingen været således, at A. P. Møller i dag er Nordens største skibsreder. Alene i 1950 forøgedes flåden med 10 skibe.

Ultimo 1959 bestod koncernens flåde af: D/s af 1912 havde 9 skibe på i alt 38.070 brt., d/s Svendborg havde 7 skibe på ialt 31.566 brt. og Interessentskabet 63 skibe på i alt 644.364 brt. Hele A. P. Møller-flåden er således på 79 motorskibe på i alt 714.000 brt. eller 1.098.101 tdw. — imponerende tal.

A. P. Møller-koncernens beretning og regnskab for året 1959 er også et imponerende dokument. Som de foregående år betales der også for 1959 aktionærerne en dividende på 35% — med kr. 10.647.000. Der foretages afskrivninger på skibe, nybygninger og industrianlæg med i alt kr. 171.500.000, hvorefter der fremkommer en saldo på kr. 67.208.414. Der henlægges 50 mill. kr. til nybygningsfond m. m. Af beretningen fremgår, at der i 1959 er hjemført fremmed valuta for netto kr. 282 mill. kr. imod 263 mill. kr. i 1958 og 317 mill. kr. i 1957.

A. P. Møller-koncernens regnskab for året 1960 viser noget mindre indtjening end det foregående år, men berettiger dog til en aktionærdividende af 35% i lighed med de tidligere år, efter at betydelige afskrivninger og henlæggelser har fundet sted. Af fremmed valuta har rederierne i 1960 hjemført 312 mill. kr. De to selskabers samlede flåde består den 1. januar 1961 af 79 skibe på ialt 1.150.504 tdw., hvoraf 40 skibe på ialt 825.000 tdw. er tankskibe. 6 tankskibe på ialt 95.000 tdw. var oplagt. Dampskibsselskabet af 1960 A/S er blevet stiftet i samarbejde med *Erling D. Naess,* New York. Selskabet har sluttet kontrakt med japansk værft om bygning af to tørlastskibe à 35.000 tdw. Om skibene kommer under dansk flag, vil afhænge af forholdene.

Alle koncernens tankskibe er beskæftiget i tidsbefragtning til de store olieselskaber, mens den største del af tørlasttonnagen er i liniefart i Det fjerne Østen. Således har A. P. Møller nu i mange år også haft et stort kontor i Bangkok, hvor Ø. K. før var enerådende. De to store firmaer har dog et udmærket samarbejde.

Den gamle høvding A. P. Møllers virketrang finder ikke nok tilfredsstillelse ved at beskæftige sig med sin mægtige flåde, men den giver sig udslag i andre store foretagender verden over. Beretning om disse falder dog uden for rammerne af denne bog. Dog skal der mindes om et af de indenlandske i de senere år fuldførte projekter, som er beskrevet andet sted i dette værk, nemlig Odense Stålskibsværft og dettes anneks, det imponerende Lindø Værft, i tilknytning til hvilket der ved Munkebo er opført ca. 1270 boliger for værftets funktionærer og arbejdere. A. P. Møllers søn *Mærsk McKinney* har nu i flere år deltaget i ledelsen af faderens store foretagender.

KAPITEL 20

d/s »Orient«. d/s »Norden«. d/s »Dannebrog« (C. K. Hansen). d/s »Torm«. d/s »Myren«. d/s »Progress«. »Det Dansk-Franske d/s«. d/s »Hejmdal«. d/s »Orion«.

Dampskibsselskabet »*Orient*« havde under den anden verdenskrig alle sine seks skibe under allieret kontrol. Af de tre skibe under engelsk flag krigsforliste m/s

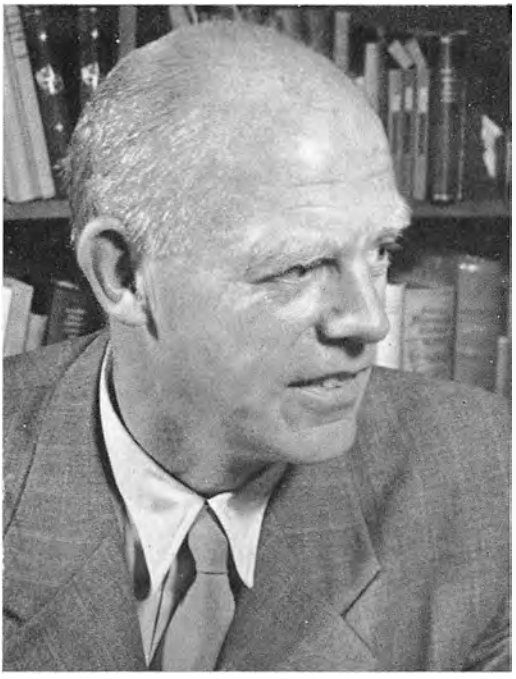
»*Tacoma*« og m/s »*Tasmania*«, mens »*Westralia*« nåede velbeholden hjem efter krigen. Et fjerde skib, m/s »*Astoria*«, var under australsk flag og klarede også frisag. I reparations- og brugsgodtgørelse for »*Astoria*« modtog rederiet efter krigen fra Australien et beløb på ca. 80.000 pund sterling. Fra England modtog rederiet for de tre skibe ca. 178.000 pund og i erstatning for de to forliste skibe ca. 366.000 pund. Da det ikke lykkedes Orient at komme til en tilfredsstillende ordning med U. S. A. om erstatning for m/s »*Columbia*« og m/s »*Olympia*«, som blev overtaget af Staterne i 1941, og som senere begge krigsforliste, anlagde rederiet sammen med to andre danske rederier sag mod den amerikanske regering. Denne sag trak i langdrag, men i 1953 udbetalte U. S. A. til vedkommende danske redere et à conto beløb, der for Orients vedkommende beløb sig til kr. 15.470.571, og i 1958 betaltes endelig restgælden med kr. 1.754.048. Disse beløb blev henlagt til rederiets nybygningsfond.

I oktober 1954 solgtes det 28 år gamle m/s »*Astoria*« til udenlandske købere for en sum af ca. 1.7 mill. kr., hvilket var ca. 1.4 mill. kr. over den bogførte værdi. Den 28. juni 1957 modtog rederiet fra Nakskov Skibsværft nybygningen m/s »*Tasmania*« på 5321 brt. (9610 tdw.). Byggesummen var kr. 16.865.217, men er pr. 31/12 60 — bl. a. ved overskuddet på m/s »*Westralia*«*s* salg — nedskrevet til kr. 4.061.220. »*Tasmania*« er nu rederiets eneste skib. Det 22 år gamle m/s »*Westralia*« blev i juli 1959 solgt til udlandet for knap 1 mill. kr. — kr. 718.267 over den bogførte værdi.

Orient har i de senere år givet en årlig dividende på 35% af aktiekapitalens 5 mill. kr. Rederiet ejer store reserver investeret i andre selskaber, hvilket bl. a. giver sig udslag i regnskabet for 1960, der viser en indtjening af skibsfart på kr. 631.067, mens renter og udbytte giver 2.720.024. Da rederiets eneste skib er værdibogført meget lavt, og da rederiets værdipapirer er ansat til meget lave kurser, er regnskabet for 1960 i virkeligheden endnu smukkere end dets iøvrigt strålende udseende.

D/s »*Norden*« slap forholdsvis lempeligt igennem første verdenskrig, idet det kun mistede to skibe. Flåden var blevet stærkt forøget i 1917 ved overtagelsen af »Danmark«s 4 skibe og i 1921 ved erhvervelsen af 5 skibe fra det likviderede d/s Hafnia. Rederiet gik nu ind for større skibe til oversøisk fart, og i mellemkrigsårene blev dampskibene afhændet og erstattet med store, moderne motorskibe på over 8000 tons dødvægt, der hovedsagelig blev beskæftiget i tidsbefragtning mellem U. S. A. på den ene og størsteparten af den øvrige verden på den anden side. Ved udvidelsen af flåden i 1917 var der sket den tekniske ændring i rederiets ledelse, at det blev firmaet P. Brown jun. & Co., der kom til at stå som korresponderende reder, og ikke skibsreder *Peter de Nully Brown* personlig. Efter hans død i 1936 er firmaet blevet videreført af sønnen, som også hedder *Peter de Nully Brown.*

Ved sidste verdenskrigs udbrud bestod flåden af 8 motorskibe og 1 dampskib på i alt 73.500 tons dødvægt. Under krigen gik 4 motorskibe tabt, og kort tid efter krigen mistede rederiet tillige m/s »*Nordhavet*«, som sank ved New Foundland efter at være løbet på en undervandshindring.



Skibsreder Knud Lauritzen (Ocean).



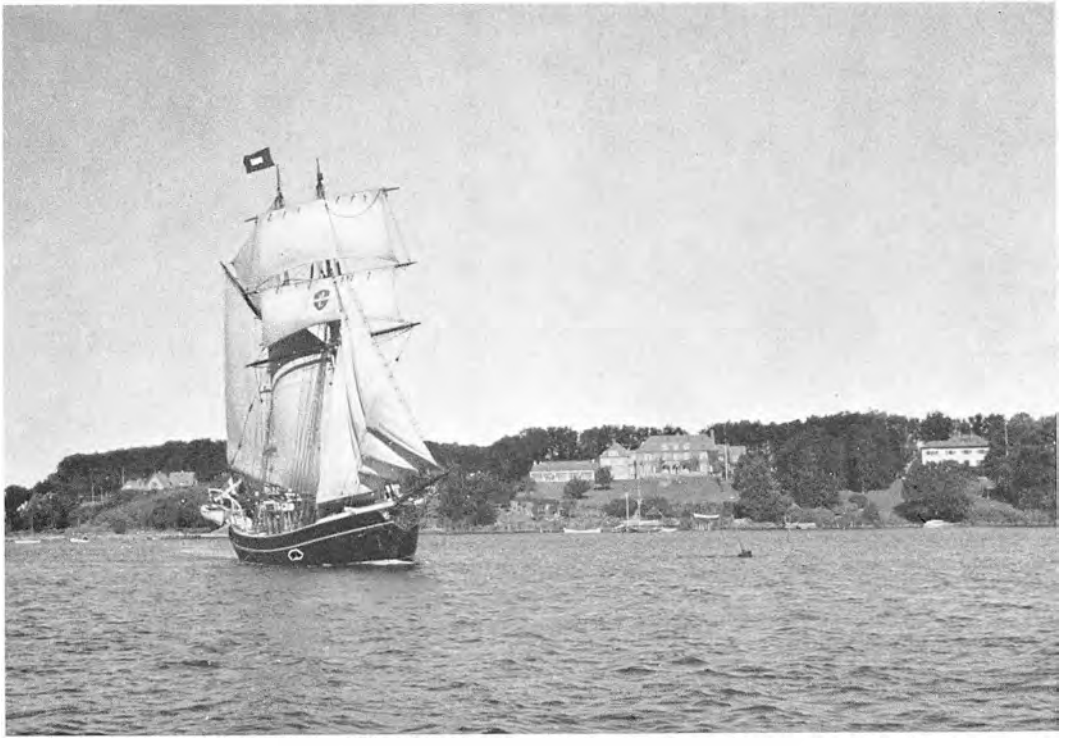
Skibsreder Ivar Lauritzen (Ocean).



M/s »Magga Dan« (Ocean) 1.957 brt. Bygget 1956 på Aalborg Værft.



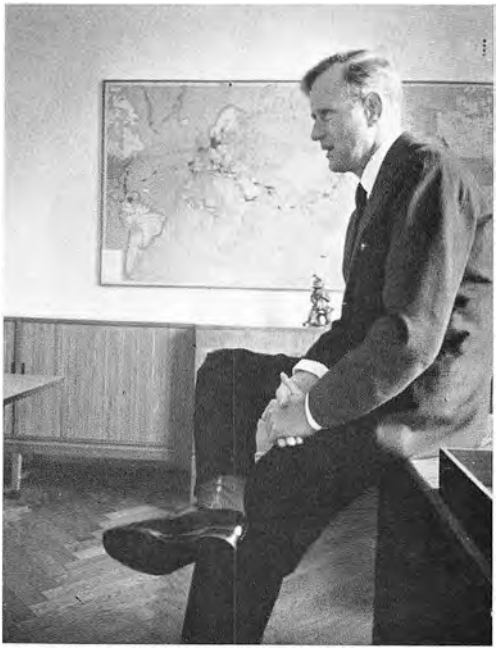
M/s »Belgian Reefer« (Ocean). 4.889 brt. Bygget 1957 på Aalborg Værft.



Skoleskibet »Lilla Dan« foran Søfartsskolen.



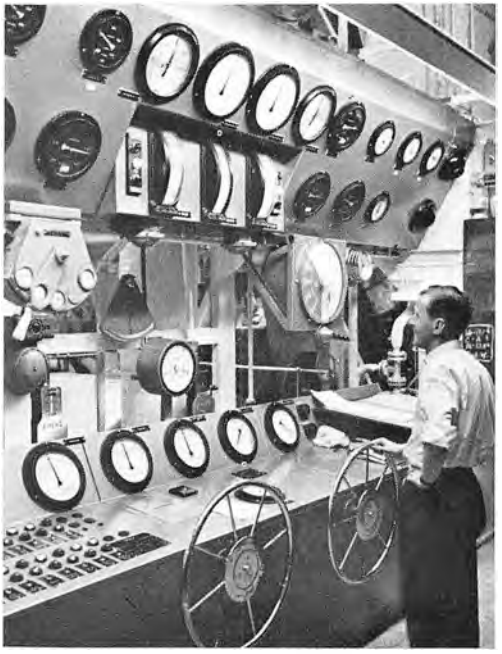
Skibsreder A. P. Møller.



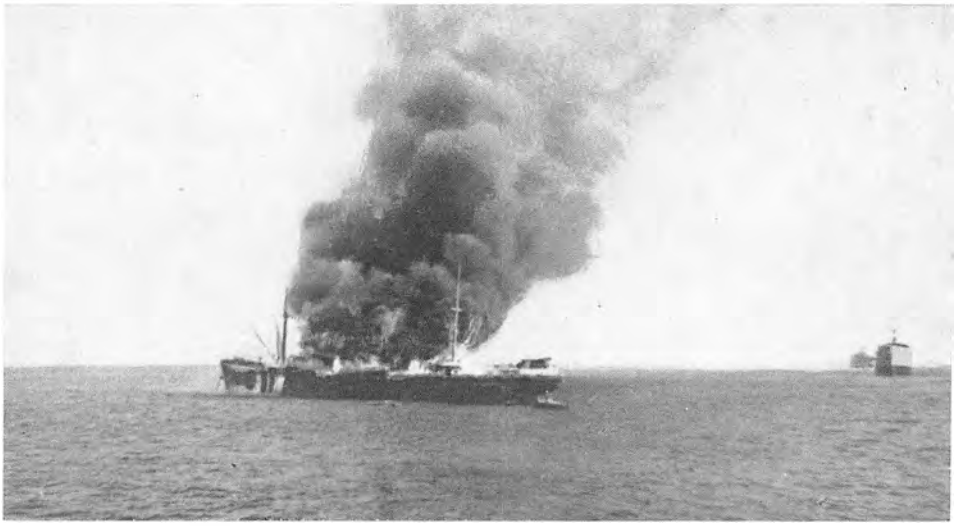
Skibsreder Mærsk McKinney Møller.

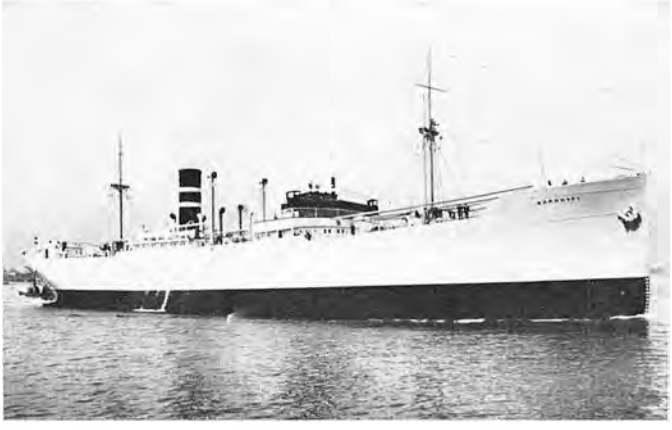


M/t »Caroline Mærsk (A. P. Møller) 24.532 brt. Bygget 1960 på Odense Stålskibsværft.



Kontrolrummet på m/t »Caroline Mærsk«.





Øverst: m/s »Tacoma« (Orient) skudt i brand i Dakar den 24. september 1940. Til v.: m/s »Nordhval« (Norden). Krigsforlist 9. december 1941. Ni overlevende sejlede i 38 dage 2.000 sømil i åben båd. Syv danske sømænd inklusive kaptajnen omkom.



M/s »Nordholm« (Norden) 4.952 brt. Bygget 1958 på Nakskov Skibsværft.



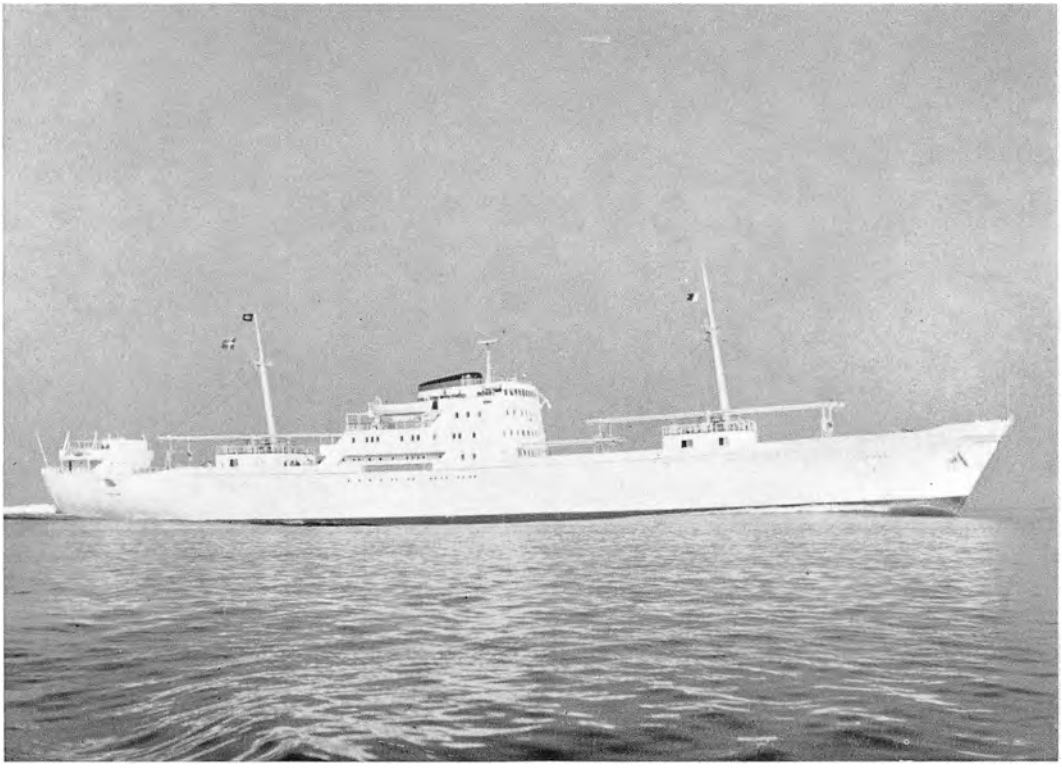
Skibsreder A. Kampen.



Skibsreder A. Schmiegelow.



Skibsreder C. Mazanti Andersen.



M/s »Yugala« (Torm) 3.419 brt. Bygget 1959 på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri.



Skibsreder Ove Amsinck (Progress).



S/s »Lily Nielsen« (Progress) 1.555 brt. Bygget 1951 på Svendborg Skibsværft.



M/t »Olga Nielsen« (Progress) 13.197 brt. Bygget 1960.





Til v.: Skibsreder Andreas Møller (Vendila). Til h.: Direktør Per Kampmann (Vendila).



S/s »St. St. Blicher«, 2098 brt. Bygget 1898.

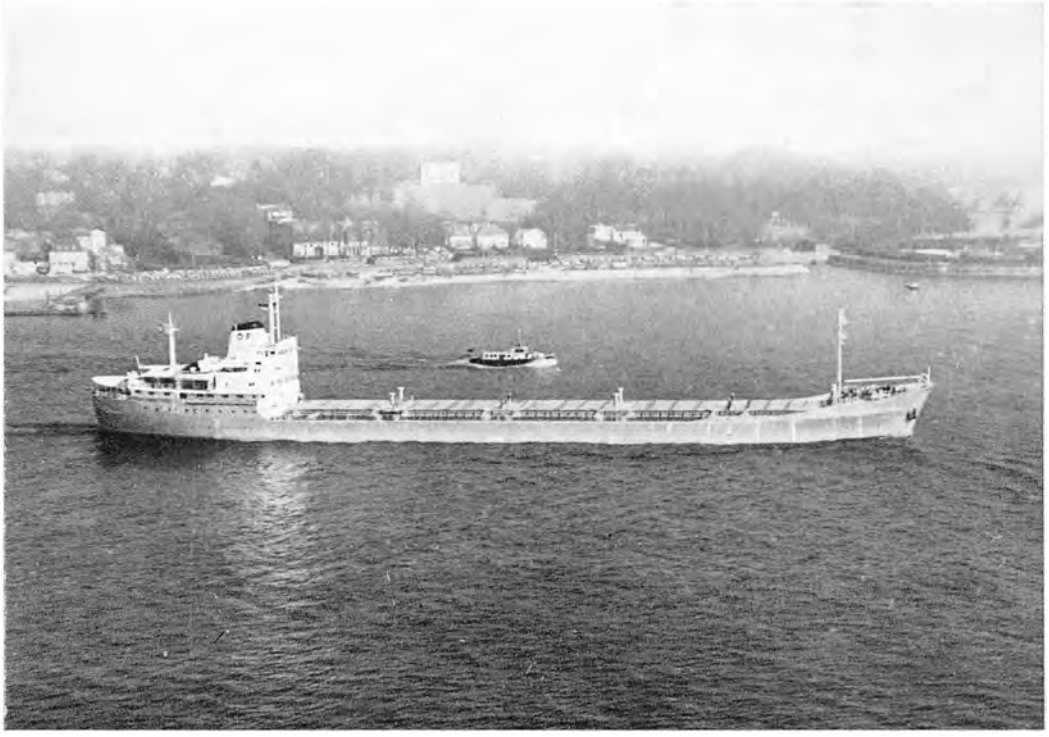


M/t »Hanne Vendila« (Vendila) 13.206 brt. Bygget 1959 af Burmeister & Wain.





Til v.: Skibsreder E. Hahn-Petersen (Det Dansk-Franske D/S). Herover m/s »Mayumbe« (Dansk-Fransk) 3.899 brt. Bygget 1955 på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri.



M/s »Vinland« (Dansk-Fransk) 11.556 brt. Bygget 1960 sammen med søsterskibet »Slesvig«. Danmarks største tørlastskib.

Efter krigen er flåden igen blevet forøget og bestod ultimo 1960 af 7 motorskibe på i alt 35.680 brt., hvis anskaffelsespris har været ca. 72.6 mill. kr., men nu nedskrevet til ca. 7,78 mill. kr. Efter krigen har rederiet for de skibe, der under krigen var rekvireret af de allierede, modtaget erstatninger på 14.4 mill. kr. For året 1960 betaltes der 30 % dividende (36% året forud) af aktiekapitalens 7.6 mill. kr. Rederiets synlige reserver udgør over 60 mill. kr.

Dampskibsselskabet *»Dannebrog«* havde, som tidligere berettet, i 1934 nedskrevet sin kapital til 2.8 mill. kr. Denne sanering gjorde sin virkning således, at rederiet allerede for dette år kunne betale en dividende af den nedskrevne kapital på 4%. Dannebrog sejlede nu for god vind, og for året 1937 deklareredes en dividende på 20% af et nettooverskud på 3.8 mill. kr. — 1 mill. kr. større end aktiekapitalen. Dette var kulminationen, men de følgende år betaltes dog gode udbytter — selv under krigen, hvor rederiet havde 10 skibe i hjemmefarten, mens 6 skibe var under allieret kontrol. I januar 1942 fordobledes aktiekapitalen til 5.6 mill. kr. i anledning af 2 nybygninger på hver 9000 dødvægtstons, bestilt på danske værfter. Emissionen fandt sted til kurs 150. Af de 16 skibe på i alt 59.635 tons dødvægt (34.044 brutto tons), rederiet havde ved krigens udbrud, krigsforliste 8 på i alt 30.960 dødvægtstons — over halvdelen af dødvægtstonnagen. Kort tid efter krigens ophør modtog rederiet fra England i brugsgodtgørelse og erstatning for de under krigen rekvirerede skibe en sum på kr. 2.025.924. Efter lange forhandlinger med Frankrig og Holland modtoges endelig fra disse lande erstatninger, der for Frankrigs vedkommende beløb sig til kr. 323.877 i brugsgodtgørelse og kr. 59.100 i forlis-erstatning for s/s *»Aalborg«*. Fra Holland modtoges kr. 801.990 i brugsgodtgørelse.

Efter krigens ophør har Dannebrog benyttet sig af efterkrigstidens gode år til at få flåden forøget og fornyet. Dannebrog er særlig gået ind for tankskibe og har således i 1956 og 1957 i Japan fået bygget 2 søsterskibe på hvert 19.500 tdw. I 1959 solgtes det 37 år gamle s/s *»Uranienborg«* for kr. 622.856 og i foråret 1960 de to dampere *»Aggersborg«* og *»Flynderborg«* for tilsammen 3,5 mill. kr. Skibene var ca. 12 år gamle. Flåden bestod derefter af 4 tankmotorskibe på i alt 47.771 brt. og to dampere på i alt 4683 brt.

Den 21. februar 1956 højtideligholdt det gamle firma C. K. Hansen sit 100 års jubilæum — det var faktisk det største firma, der greb tanken om at nyttiggøre Københavns gode beliggenhed som søfartsby.

Den 27. marts 1957 gik skibsreder Chr. Harhoff af som den daglige leder af rederiet Dannebrog.

For året 1960 var skibenes bruttoindtægt kr. 29.023.192, og af nettooverskuddet på kr. 8.275.000 udbetaltes en dividende på 18 % imod 15 % det foregående år.

Flådens anskaffelsespris var 107,8 mill. kr. – er nu bogført for 55,3 mill. kr.

Firmaet C. K. Hansen har også under dets administration efter krigen haft rederiaktieselskaberne *»Dantank«* og *»Atalanta«*. Selskaberne blev drevet som en slags familieselskaber med et aktionærantal på under 10. Dantank blev stiftet i september 1952 med en aktiekapital på kr. 120.000 og erhvervede motor-

tankskibet »*Herbrand*«, bygget af B. & W. i 1935 med en lastekapacitet på 14.685 tons. Skibet afhændedes til udlandet i november 1959. Rederiet eksisterer stadig, men har ingen tonnage.

I august 1953 stiftede firmaet C. K. Hansen også rederiaktieselskabet Atalanta med en aktiekapital på kr. 100.000. Rederiet startedes med et fra udlandet indkøbt motortankskib »*Atalanta*«, som i 1930 var bygget i Gøteborg. Skibet var på 14.640 tdw. I august 1956 overgik rederiet fra C. K. Hansens administration til firmaet A. N. Petersen (a/s Det Dansk-Franskes redere), som i januar 1957 forøgede aktiekapitalen til kr. 600.000. De nye redere kontraherede en nybygning fra et Hamburg-værft. Nybygningen, m/s »*Fusan*«, blev overtaget af rederiet i juli 1959 og måler 4162 brt. Det gamle »*Atalanta*« blev i oktober 1959 solgt til ophugning i Tyskland.

Ved udbruddet af første verdenskrig stod dampskibsselskabet »*Torm*« godt udrustet med en flåde på 12 skibe på i alt 23.000 tdw. Rederiets aktiekapital var på 1.1 mill. kr. — knap 50 kr. pr. ton. Krigen kostede rederiet halvdelen af dets flåde, men allerede under krigen var der kontraheret nye skibe, som dog først kunne blive leveret efter krigens ophør. Torm tjente store penge under krigen, og foruden store henlæggelser, betaling af årlige dividender på op til 100%, kunne rederiet i 1916 give aktionærerne friaktier. Efter krigen udvidede rederiet sin flåde betydeligt ved hjælp af de under krigen opsparede kapitaler og ved en fornuftig konsolideringspolitik. Torm gik nu ind for større skibe, og efter at have deltaget i frugtfarten fra Spanien og Italien og videre til Levanten og Den persiske Havbugt, udvidedes virksomheden med liniefart mellem Nord- og Sydamerika. I 1922 var direktør *C. Kramer* gået af som daglig leder og var blevet afløst af de to prokurister *A. Kampen* og *Arne Schmiegelow* — sidstnævnte en søn af rederiets medstifter, kaptajn *Chr. Schmiegelow*, som stadig var formand for bestyrelsen, fra hvilken post han imidlertid i 1923 blev afløst af skibsreder *Kraemer*. Som meddelt andet sted i værket var aktiekapitalen i 1923 blevet nedsat til 2 mill. kr. efter indløsning af 2.4 mill. kr. egne aktier, indkøbt til kurs 280 (kr. 6.720.000 opsparede midler). I 1936 fordobledes aktiekapitalen med 2 mill. kr. til parikurs. I 1939 udvidedes til 6 mill. kr. for endelig i 1947 at fordobles til de 12 mill. kr., aktiekapitalen er i dag. I 1950 nedlagde skibsreder A. Schmiegelow sit hverv som medlem af direktionen og blev valgt til formand for bestyrelsen. Schmiegelow blev afløst af *C. Mazanti Andersen*.

Ved udbruddet af anden verdenskrig havde Torm en flåde på 17 dampskibe på i alt 24.251 br. tons og 7 motorskibe på i alt 13.989 br. tons. Af denne flåde var under krigen alle motorskibene og 10 af damperne under allieret kontrol, og af disse krigsforliste 8 skibe. Af de 7 gamle dampere under rederiets kontrol mistedes de 5.

For de skibe, som Torm havde under allieret kontrol under den anden verdenskrig, fik rederiet i 1946 en ordning med U. S. A. med tilbagekøb af de to skibe, som havde været under amerikansk administration. For de øvrige skibe er der modtaget i brugsgodtgørelse og erstatning i alt ca. 9.5 mill. kr.

Efter verdenskrigens afslutning er Torm gået ind for en stærk fornyelse af

flåden og fik således i 1952 fra svensk skibsværft tankmotorskibet »*Aslaug Torm*« på 16.135 tdw.. Den 1. januar 1961 talte flåden 12 motorskibe på i alt 54.370 brt. (52.305 tdw.), som er bogført for 31,7 mill. kr. Skibenes gennemsnitsalder er 8,3 år. For året 1960 var nettooverskuddet kr. 2.263.101, af hvilket betaltes et udbytte på 15%.

De to motorskibe »*Olga Torm*« og »*Gertrud Torm*« er i 1960 solgt til udlandet for ialt 5 mill. kr.

D/s Torm administrerer også »*Torm Tramping Company a/s*«, som blev dannet i 1957 ved at overdrage 4 af Torms ældste skibe til det nye rederi. I 1958—59 solgte Tramping de to gamle dampskibe og har pr. 1. januar 1960 tilbage 2 motorskibe på i alt 4123 brt.

Dampskibsselskabet »*Myren*« (Holm & Wonsild) mistede under første verdenskrig kun 1 skib, men de fire andre selskaber (Minnie, Gefion, Progress og Skjalm Hvide), der tid efter anden blev administreret af Holm & Wonsild, mistede i alt 5 skibe.

Det var skibsrederne *Chr. Sass* og *M. H. Nielsen*, der ledede firmaet Holm & Wonsild i begyndelsen af krigen, men, som berettet, trak M. H. Nielsen sig i 1916 tilbage fra firmaet, hvorefter Chr. Sass optog to af sine medarbejdere, *O. Prip* og *H. A. Hansen*, som kompagnoner.

Den 19. marts 1929 afgik Chr. Sass ved døden. Skibsreder Sass blev knap 67 år gammel. Han havde gennem mange år været en af forgrundsfigurerne inden for dansk skibsfart og havde bl. a. i årene fra 1921 til 1925 været formand for Dansk Dampskibsrederiforening.

Efter krigen byggede Myren efterhånden 6 nye skibe, og i 1927 byggedes motortankskibet »*Christian*« på ca. 13.000 dødvægtstons. Myren var det første danske rederi — uden for petroleumsselskabet — som gik ind for tankskibsfart. Det danske Petroleums Aktieselskab, som ved at tidsbefragte skibet fra dets søsætning havde samarbejdet med Myren, overtog i 1929 skibet og gav det navneforandring til »*Christian Holm*«. Myren byggede i 1931 et nyt motortankskib »*Danmark*« på 16.400 dødvægtstons. Dette skib var også tidsbefragtet af D. D. P. A. og blev i 1934 helt overtaget af firmaet. Dette sidste skib blev sænket ved torpedering den 12. januar 1940.

Myren havde i januar 1940 en flåde på 2 motorskibe og 8 dampskibe på i alt 22.029 brt. Af disse mistedes under krigen ved krigsforlis 3 skibe. I brugsgodtgørelse modtog rederiet fra England kr. 1.093.617, fra Canada kr. 3.210.255 og fra Uruguay kr. 1.500.800.

I 1945 søgte en gruppe — anført af den senere så herostratisk berømte *Poul Glindemann* — at erobre flertallet af bestyrelsesposterne i Myren, men da anslaget ikke lykkedes første gang, besluttede et af vore største handels- og skibsfartsselskaber at gribe ind for at undgå, at et senere »torpedoangreb« måske skulle lykkes, da det åbenbart var meningen at slagte det gamle rederi og at sælge skibene med god fortjeneste. Underhånden købte vedkommende selskab spekulantkonsortiets aktiepost på 1.2 mill. kr. Anslaget var dermed definitivt afslået, og ved generalforsamlingen den 17. april 1950 indtrådte direktør *Chri-*

sten Larsen i bestyrelsen. I marts 1955 tiltrådte endvidere direktør i Ø. K. *J. Chr. Aschengreen* bestyrelsen, hvis formand han noget senere blev.

Ved udgangen af 1951 trak rederiets seniorchef H. A. Hansen sig tilbage fra sin stilling efter at have været knyttet til Holm & Wonsild i over 50 år. Han døde den 2. marts 1955 i en alder af 80 år. Efter H. A. Hansens afgang blev skibsmægler *Kaj Bülow Jensen,* der havde været medindehaver af firmaet og i direktionen for rederiet siden 1945, den daglige leder af Myren sammen med skibsrederne *Axel Brandrup* og *V. Th. Sass.* Ved udgangen af 1956 trådte V. Th. Sass ud af firmaet og rederiet.

Den 1. maj 1958 forandrede det 67-årige dampskibs-aktieselskab Myren sit navn til *»Rederi-aktieselskabet Myren«* — efter at det havde solgt sit sidste dampskib *»Birthe«* for en sum af 1,2 mill. kr. — en god pris for det 36 år gamle skib på 1841 brt.

For året 1960 var bruttooverskuddet 3,57 mill. kr., og af nettoprovenuet 3 mill. kr. betaltes et udbytte på 18 %. Selskabet ejer to motorskibe på tilsammen 9741 brt.

Dampskibsselskabet *»Progress«* (M. H. Nielsen) havde efter den første verdenskrig fået forøget sin flåde. Aktiekapitalen var i 1928 blevet nedskrevet til kr. 3.625.000. Skibsreder *Marius Nielsens* søn *Hugo Marx-Nielsen* var blevet optaget som medindehaver af firmaet, i hvilket han havde været ansat siden dets stiftelse. I maj 1941 døde Marx-Nielsen, hvilket var et stort tab for firmaet og for dansk skibsfart.

I januar 1940 havde Progress en flåde på 26 dampskibe på i alt 32.378 brt. I 1944 fordobledes aktiekapitalen til kr. 7.250.000 for at stå rustet til det forestående nybygningsprogram efter krigen. Emissionen fandt sted til kurs 150.

Under de for skibsfarten meget dårlige tider i begyndelsen af trediverne havde Progress næsten hele sin flåde lagt op. For at få sejladsen i gang gik alle rederiets skibsførere ind på at sejle for halv gage, mens nedgangsperioden varede. Først i 1935 var tiderne blevet således forbedret, at fuld gage igen kunne betales førerne. Da rederiet efter den anden verdenskrig igen fik gode indtjeninger, betalte det i 1950 alle disse offervillige skibsførere — eller disses enker — et beløb udregnet efter, hvor længe vedkommende havde sejlet for reduceret gage. Det samlede beløb, som blev udbetalt, androg mere end 100.000 kr. Der måtte en del forhandlinger til med skattevæsenet, før dette godkendte, at de udbetalte beløb skattemæssigt kom til at blive fordelt over flere år.

Af Progress' flåde krigsforliste under anden verdenskrig 12 skibe på i alt 16.279 brt. Progress' flåde har altid bestået af mindre skibe, men efter krigen gik rederiet ind for bygning af noget større skibe, og nogle af disse fik dieselmotorer som fremdrivningskraft. Som et led i moderniseringen af flåden er alle skibe bygget før krigen blevet afhændet og erstattet af nye. Flåden består derefter pr. 1. januar 1961 af 8 skibe på i alt 37.255 tdw. med en gennemsnitsalder på 7 år. Af disse er en motortanker på 19.745 tdw. modtaget fra belgisk værft i november 1960. Progress disponerer også *»Rederi-Interessentskabet af 1956«,* der ejer m/s *»Aase Nielsen«* på 4500 tdw., bygget i Svendborg i 1958.

I 1951 var aktiekapitalen ved at annullere kr. 725.000 af egne aktier blevet nedsat til kr. 6.525.000.

Rederiets stifter Marius Nielsen ledede rederiet til sin død — 87 år gammel — den 17. januar 1954. Rederiet ledes nu af skibsreder *Ove Amsinck*, som har været direktør i rederiet siden 1950.

For året 1960 havde rederiet et nettooverskud på 2,5 mill. kr., af hvilket der betaltes 17 % i udbytte.

Dampskibsselskabet *»Vendila«* (Svendsen & Christensen) mistede under den første verdenskrig 4 dampere. Med de daværende høje priser på tonnage forholdt rederiet sig afventende med hensyn til atter at forøge flåden. Selskabet lå inde med store reserver, og da bestyrelsen mente, at aktiekapitalen var for høj, besluttedes det i 1922 at foreslå generalforsamlingen at nedsætte kapitalen fra 6 til 3 mill. kr. ved udbetaling til aktionærerne og tilsvarende nedskrivning på aktiebrevene. En aktionærgruppe — ledet af den da meget kendte vekselerer *A. Petersen-Hinrichsen* — foreslog en udbetaling til aktionærerne på 90% eller 5.4 mill. kr., men bestyrelsens forslag gik dog lykkeligvis igennem.

I 1923 fandt bestyrelsen, at priserne på tonnage nu var rimelige, og man kontraherede ved danske værfter 3 dampskibe på ca. 3000 tons dødvægt til en pris af kr. 820.000 stykket og 3 dampskibe på ca. 4000 tons dødvægt til en pris af kr. 985.000 pr. styk. To af de mindre både leveredes i 1923 fra Aalborg Skibsværft, mens de øvrige skibe kom i fart i begyndelsen af 1924. I de påfølgende år skilte rederiet sig af med de gamle ufordelagtige skibe og erhvervede ved nybygning og køb mere tidssvarende tonnage.

Den 1. januar 1940 havde Vendila en flåde på 8 dampskibe på i alt 18.697 brutto reg.tons. Det mistede under anden verdenskrig 4 skibe på i alt 8988 brt.

Den 11. november 1943 døde skibsreder *Hans Christensen* på sin 74 års fødselsdag. Skibsreder Christensen var medstifter af firmaet Svendsen & Christensen og eneindehaver siden 1902. Leder af firmaet og dermed reder for Vendila blev afdødes svoger *A. F. Møller*, der havde været ansat i firmaet siden kort efter dets stiftelse.

For de under britisk og canadisk flag krigsforliste skibe modtog Vendila nogle år efter krigens ophør betaling for brugen samt erstatning, hvorimod rederiet sammen med andre danske rederier måtte anlægge sag mod U. S. A. for at få sit tilgodehavende fra denne regering, hvilket først skete i marts 1959, da Vendila fik tilkendt kr. 1.139.212.

I Vendilas administrationsforhold skete der i januar 1953 store forandringer. Den kendte civilingeniør *Per Kampmann*, der i 1951 var fratrådt sin stilling som direktør i Det danske Luftfartselskab, var begyndt at interessere sig stærkt for dette rederi, hvori hans far, grosserer *Chr. I. Kampmann*, gennem adskillige år havde været formand for bestyrelsen. Per Kampmann indvalgtes i bestyrelsen sammen med sin fætter *Chr. Kampmann* i maj 1951, og han blev formand i 1952. I længere tid havde familien Kampmann opkøbt aktier i Vendila, og i december 1952 indgik det gamle kulfirma Kampmann & Herskind en venskabelig overenskomst med firmaet Svendsen & Christensen. Fra 1. januar 1953

trak eneindehaveren af sidstnævnte firma, skibsreder *A. Møller*, sig tilbage. Han var da 75 år gammel og havde virket i firmaet i 55 år. Per Kampmann repræsenterede over halvdelen af rederiets aktiekapital, og bestyrelsen besluttede, at Svendsen & Christensen skulle fratræde som redere og hvervet overtages af firmaet Kampmann & Herskind a/s. Rederiets kontorer flyttede fra de gamle lokaler i Frederiksgade 1 til de mere moderne udstyrede lokaliteter i Dagmarhus.

I juni 1954 overtog rederiet nybygningen m/s *»Abelone Vendila«* på 2764 brt. og i august samme år m/t *»Tove Vendila«* på 12.095 brt.

I 1957 udvidedes aktiekapitalen fra 3 til 6 mill. kr.

I januar 1959 overtoges nybygningen m/t *»Hanne Vendila«*, hvis anskaffelsessum var 28 mill. kr., men i august samme år solgtes m/t *»Tove Vendila«* til Tyrkiet for godt 10 mill. kr., således at flåden nu består af 2 skibe, tørlastskibet *»Abelone Vendila«* og m/t *»Hanne Vendila«* på 13.208 brt. Ved overførelse fra reserver er skibene nedskrevet til en værdi af 27 mill. kr.

Direktør Per Kampmann døde i marts 1959, og i stedet for ham indvalgtes i bestyrelsen hans søn, civilingeniør *Chr. A. Kampmann*, samt tillige direktør *Niels Ølgaard Kampmann*.

For året 1960 betalte rederiet et udbytte på 30 %. Rederiets samlede reserver beløb sig pr. 1. januar 1960 til 15.2 mill. kr.

»Den dansk-franske Dampskibsselskab« var gået ind i første verdenskrig med en flåde på 3 skibe på i alt 3266 brt. Som berettet andet sted i dette værk forøgede rederiet sin flåde under krigen, men mistede 3 skibe ved krigsforlis. Det må vel betragtes som et særtilfælde, at dette rederi efter krigen havde en flåde, der i skibe var dobbelt så stor og i bruttotonnage næsten tre gange så stor som dens størrelse ved krigens udbrud — nemlig 6 dampskibe på i alt 9416 brt.

Dansk-Fransk begyndte efter krigen på et stort nybygningsprogram og fik bl. a. i 1927 sit første motorskib m/s *»Irland«* på ca. 5500 tons.

Efter aktiekapitalens sanering i 1934 kom fremtiden til at tegne sig lysere for rederiet, og allerede for dette år kunne der gives et udbytte på 4 % — ganske vist af den nedskårne kapital. I 1937 udvidedes kapitalen med kr. 600.000 til 3 millioner. I årene før den anden verdenskrig gennemgik rederiet en rivende udvikling. For året 1937 var nettooverskuddet fire gange så stort som året forud — nemlig kr. 2.104.573 — og dividenden 12 %, hvilket var en fordobling fra det foregående år. Tillige foretoges der betydelig konsolidering ved afskrivninger på skibene og henlæggelser. Der blev også foretaget en forøgelse og fornyelse af flåden, som ved den anden verdenskrig den 1. januar 1940 talte 5 motorskibe på i alt 15.786 brt. og 5 dampskibe på i alt 7289 brt.

Den 9. marts 1941 døde efter et kort sygeleje Dansk-Fransks reder, kaptajn *A. N. Petersen*, 76 år gammel — efter med stor dygtighed at have ledet sit rederi gennem 31 år.

Skibsreder A. N. Petersen havde, før han den 1. januar 1910 tiltrådte som reder i Dansk-Fransk, sejlet som fører i d/s Torm. Han havde en overgang været medlem af skibsførerforeningens bestyrelse og omfattede sin gamle stand med stor hengivenhed. Denne følelse blev i rigeste mål gengældt fra førernes

side, og som et bevis på den agtelse, man nærede for ham, blev han i 1935 udnævnt til æresmedlem af Den alm. danske Skibsførerforening. Skibsreder A. N. Petersen satte stor pris på denne anerkendelse fra gamle kolleger og insisterede på at betale et ret stort beløb i årligt medlemskontingent. Ved skibsrederens død viste det sig, at han havde testamenteret skibsførerforeningen en kapital på kr. 10.000 i 5% obligationer. Renterne af disse penge tilfalder foreningen som »kontingent fra et æresmedlem« således, at kaptajn og skibsreder A. N. Petersen til alle tider vil være medlem af foreningen. Ved foreningens 75 års jubilæum den 22. december 1949 skænkede A. N. Petersens søn og efterfølger som reder, *Eigil Hahn-Petersen,* foreningen kr. 1000 til supplering af faderens legat.

Eigil Hahn-Petersen, som efter en solid handels- og skibsfartsuddannelse i 1926 var blevet ansat i faderens rederi, udnævntes i 1933 til meddirektør og blev ved faderens død eneindehaver af firmaet. Under hans ledelse har rederiet vokset sig stort og stærkt.

Af Dansk-Fransks flåde krigsforliste under anden verdenskrig 3 skibe, mens de to søsterskibe m/s *»Irland«* og m/s *»Bretagne«* blev solgt. *»Irland«* afhændedes i 1941 til den argentinske regering for 1 mill. dollars og *»Bretagne«* i 1944 til den peruanske regering for 800.000 dollars. Skibene var på 3175 brt. og byggedes i 1927 hos B. & W. for ca. kr. 1.400.000 for hvert.

Ved krigens afslutning ejede rederiet af den oprindelige flåde nu kun 2 motorskibe på i alt 6275 brt. og 1 dampskib på 1254 brt. Det gjaldt om at få flåden genopbygget hurtigst muligt. Fire af de såkaldte Hansa-skibe erhvervedes straks efter kapitulationen og senere købtes og byggedes yderligere tonnage.

Dansk-Fransk gik nu også ind for tankskibstonnage. I 1948 købtes m/t *»Skotland«,* 8700 tdw. Dette skib solgtes dog igen i 1954. De for skibsfarten gode år efter den anden verdenskrig har Dansk-Fransk fuldt ud udnyttet ved at sælge de ældre skibe og bygge nye og større både tørlast- og tankskibe, således at rederiets ældste og mindste skibe pr. 1. januar 1960 var motorskibene *»Bretagne«,* 2784 brt., og *»Normandiet«,* 2811 brt., begge bygget i 1947. I 1959 solgtes det i 1952 i Hamburg byggede m/t *»Grønland«* for 8.8 mill. kr. kontant. Skibet, som var på 16.500 tdw., kostede ved anskaffelsen 16 mill. kr., men havde i sin forholdsvis korte tid under rederiet mange gange indtjent denne sum. En nybygningskontrakt i Japan havde rederiet i 1959 fundet det formålstjenligt at annullere og derved forskertset indbetalingen på denne, hvilket androg kr. 5.343.000. Nybygningen m/s *»Slesvig«* havde rederiet modtaget fra tysk værft i 1959, og dette skib med sine 11.558 brt. var da Danmarks største tørlastskib. Pr. 1. januar 1961 bestod rederiets flåde af 3 tankmotorskibe og 11 tørlastskibe på i alt 92.735 brt. eller 141.970 tdw., bogført til en værdi af kr. 56.379.583. Et søsterskib til *»Slesvig«* er i 1960 indgået i flåden og bærer navnet *»Vinland«.*

Aktiekapitalen var i 1944 blevet forøget til 4.5 mill. kr. I 1950 udvidedes yderligere til 6 mill., i 1952 til 9 mill. og i 1957 til 15 mill. kr.

Den 19. december 1952 fejrede Dansk-Fransk sit 50 års jubilæum, og i det af børssekretær *Jens Vestberg* udarbejdede tilbageblik ristes der i særdeleshed en

minderune over den djærve sømand kaptajn A. N. Petersen, som i 1910 blev reder for det nødstedte rederi, og som ved sin dygtighed, sin energi og sine sparepenge fik det hældende skib bragt på ret køl. Ved jubilæet kunne rederiet modtage sine gratulanter i de nye, moderne udstyrede kontorlokaler i Frederiksgade 17.

I 1946 havde Dansk-Fransk fra England modtaget i brugsgodtgørelse fra den anden verdenskrig kr. 1.639.079.

I 1952 udvidede rederiet sin mangeårige sejlads på Vestafrika og etablerede regelmæssig liniefart med Antwerpen som hovedbasis og med sejlads på Belgisk Congo som hovedformål. Denne rute fik navnet »Dafra Line«.

For året 1960 var den indsejlede bruttofortjeneste 13,6 mill. kr. og nettoudbyttet 4,6 mill. kr., af hvilket der betaltes 20 % i udbytte.

Under deltagelse fra rederiets mange venner holdt prokurist *V. Nyholm* den 7. maj 1960 sit 40 års jubilæum. Den rolige, lidt tilbagetrukne, men altid unge prokurist har været såvel den »gamle« som den »unge« reders uvurderlige støtte gennem de mange år.

I april 1960 indleder Dansk-Fransk samsejling med Det østasiatiske Kompagni og det engelske General Steam Navigation Company i en rute omfattende Vestafrika og Sydafrika — Union West African Line — fra Durban, Sydafrika til Takuradi, Ghana. Selskaberne deltager med ét skib hver — Dansk-Fransk med chartret m/s *»Christel Heering«*.

Fra 1. maj 1961 er prokurist V. Nyholm udnævnt til direktør i firmaet. Skibsreder E. Hahn-Petersen får prædikatet administrerende direktør og korresponderende reder.

Dampskibsselskabet *»Hejmdal«* var vel det rederi i Danmark, som var blevet hårdest ramt af krigsforlis under den første verdenskrig. Af rederiets 13 skibe ved krigens udbrud mistedes de 9 — eller ca. 70% af dets samlede tonnage. Rederiets bestyrelse foreslog ved generalforsamlingen i 1919 at udstede for 2 mill. kr. friaktier til aktionærerne således, at aktiekapitalen fordobledes. Ved indtjening, erstatninger for tabte skibe og ved kursgevinst for fremmed valuta lå rederiet inde med så store reserver, at aktiekapitalen ikke stod i forhold dertil. Før friaktierne kunne udstedes, blev der imidlertid af rigsdagen den 4. oktober 1919 vedtaget en lov, efter hvilke alle friaktier udstedt efter 1. januar 1919 skatteteknisk set skulle betragtes som indtægt og beskattes efter deres kursværdi. Da dette ville betyde umådelige tab for rederiets gamle aktionærer, slog bestyrelsen bak og fik ved to generalforsamlinger beslutningen om friaktier omstødt. Denne beslutning forårsagede, at en gruppe aktionærer, som sagdes at eje en halv million af rederiets aktier, og som var repræsenteret af højesteretssagfører *V. Kondrup* og næstformanden for Børsens kursnoteringsudvalg, vekselerer *E. Lehn Schøler,* efter frugtesløse protester på generalforsamlingen anlagde sag mod rederiet og dets bestyrelse. Spekulationsgruppen, som ønskede friaktierne, påstod, at de havde en halv million kroner af aktierne, men da disse ikke var noteret, havde de ingen stemmeret. Bestyrelsen havde i rederiets love fået indført en paragraf, der forlangte, at en aktie for at have stemmeret skulle

have været noteret i selskabets bøger i mindst 6 måneder. Denne paragraf — eller lignende — var blevet vedtaget i flere rederiers love for at skærme disse mod overrumpling af spekulationsgrupper, således som det bl. a. var sket ved D. F. D. S.' overtagelse af »Carl« og Dansk-Russisk. Sø- og handelsretten gav rederiet medhold, og ingen friaktier blev udstedt.

En stor del af spekulationsgruppens aktier blev overført til d/s Skandia, der siden udgangen af oktober 1919 var ejer af betydelige beløb af Hejmdal-aktier, som alle var blevet noteret på navn. Skandia ejede faktisk over halvdelen af Hejmdals aktiekapital og opponerede mod flere af bestyrelsens lovændringsforslag, men disse aktier kunne først få stemmeret den 5. maj 1920, og på årsgeneralforsamlingen den 1. marts var ændringerne blevet énstemmigt vedtaget af de tilstedeværende stemmeberettigede aktionærer under protest fra højesteretssagfører Kondrup, som repræsenterede Skandia. Skandia anlagde derefter sag mod Hejmdal og rederiets bestyrelse. Sø- og handelsretten frifandt også denne gang rederiet, men ophævede sagsomkostningerne. Højesteret stadfæstede denne dom, men idømte Skandia kr. 800 i sagsomkostninger.

Som tidligere fortalt indgik Hejmdal på forlig med Skandia, fra hvilket selskab erhvervedes 1 mill. kr. aktier til kurs 515. Disse blev annulleret, og Hejmdals kapital nedskrevet tilsvarende. Til samme kurs erhvervedes yderligere kr. 400.000 aktier, som kapitalen også blev nedskrevet med, hvorefter denne var kr. 600.000.

Rederiet begyndte straks efter krigens afslutning et nybygningsprogram, og i 1936 udvidedes aktiekapitalen til 1 mill. kr. til emissionskurs 110. Ved den anden verdenskrigs begyndelse bestod Hejmdals flåde (den 1. januar 1940) af 6 dampskibe på i alt 9209 brutto tons. Af disse skibe forblev efter 9. april 1940 kun to skibe under rederiets kontrol, og af disse solgtes i 1946 s/s *»Martin Carl«* (bygget 1924, 2094 brt.) med en fortjeneste (over den bogførte værdi) på kr. 1.682.185. Salgsprisen for skibet var 1.8 mill. kr.

Hejmdal fik under krigen i 1941 leveret fra Helsingør Skibsværft nybygningen s/s *»Axel Carl«* på 1692 brt., men denne krigsforliste allerede den 16. august samme år ved et bombeangreb på Leningrads havn.

I alt mistede rederiet ved krigsforlis under den anden verdenskrig 6 dampskibe på i alt 9967 brt. og havde ved krigens slutning kun ét skib tilbage, nemlig s/s *»Martin Carl«*, som altså solgtes i 1946.

I 1947 begyndte genopbygningen af flåden. Et nyt s/s *»Martin Carl«* strandede julenat 1951 og blev totalt vrag.

I 1947 modtog Hejmdal fra Storbritannien i brugsgodtgørelse og erstatning for skibe i britisk tjeneste under krigen kr. 4.322.447. Fra Sydafrika modtoges i 1948 for s/s *»Kalø«* kr. 312.545.

I 1956 solgtes de to skibe s/s *»Axel Carl«* og s/s *»L. H. Carl«*.

I april 1957 fordobledes aktiekapitalen til 2 mill. kr.

I 1959 solgtes s/s *»Poul Carl«*, ligesom en nybygningskontrakt, rederiet havde med Helsingør Skibsværft, blev annulleret med tab for rederiet.

I de senere år har der været megen uro om rederiet, hvis ledelse er blevet

hårdt angrebet for dets dispositioner, og den korresponderende reder er personligt blevet hårdt kritiseret. Faktum er, at rederiets økonomi var blevet vaklende, og for at prøve at rette op på den vanskelige position indgik man i 1959 i forhandlinger med rederiet »*Draco*« og dettes korresponderende reder, den velkendte shipping-man *R. Fischer-Nielsen*. Resultatet blev, at der oprettedes et fællesrederi, hvori Hejmdal deltog med 60% og Draco med 40%. Fællesrederiet, for hvilket R. Fischer-Nielsen blev reder, fik navnet »*Rederiet Seaway*« og overtog fra Draco motorskibene »*Salling*«, 1109 brt., og »*Strib*«, 1110 brt., samt en nybygningskontrakt for et tredie søsterskib, som ventes leveret i 1960—61. Desuden købtes fra a/s Det dansk-norske Dampskibsselskab m/s »*Ebba Robbert*«, 1111 brt., der ligeledes er søsterskib til de tre ovennævnte, og som efter overdragelsen fik navnet »*Stege*«. Seaway overtog også administrationen af Hejmdals sidste skib »*Hans P. Carl*«, som blev omdøbt til »*Saltholm*«. Dette skibs regnskab holdes dog separat for Hejmdals regning.

På Hejmdals meget stormende generalforsamling i marts 1960 blev resultatet, at regnskabet vedtoges. Årets bogholderimæssige underskud på kr. 580.000 dækkedes ved overførsel fra ekstra-reservefonden, og ved at overføre kr. 120.000 fra udbyttereguleringsfonden kunne der udbetales et udbytte på 6%.

Lederen af den talstærke opposition, landsretssagfører *Pontoppidan*, påstod på den sygemeldte højesteretssagfører *Poul Melchiors* vegne, at årsberetningen var forkert, og at underskuddet i virkeligheden var på 3.5 mill. kr.

For 1960 indtjentes et overskud på kr. 128.235, af hvilket udbetaltes 9% udbytte med kr. 180.000, hvoraf de kr. 60.000 dækkedes af nybygningsfondet.

Dampskibsselskabet »*Orion*« mistede under første verdenskrig 3 skibe og havde ved krigsophøret kun tre skibe tilbage. Ved udstedelse af en halv friaktie var kapitalen i november 1916 blevet udvidet til kr. 900.000. Ved senere udvidelser i 1917, 1918 og 1919 var kapitalen omsider nået op på 4.8 mill. kr. Den sidste emission (fordobling af kapitalen) skete til kurs 120. I 1919 og 1920 var to nybygninger hver på 3900 dødvægtstons blevet overtaget fra britiske værfter. Disse skibe var meget dyre i anskaffelse, og da skibspriserne — og fragterne — var ude for kolossale fald i begyndelsen af tyverne, viste det sig snart, at selskabet var overkapitaliseret. I april 1923 måtte kapitalen nedskrives til det halve og skibenes bogførte værdi nedskrives tilsvarende. Et par af skibene måtte sælges, men rederiet gik faktisk stadig på pumperne, hæmmet som det var, bl. a. af en stor prioritetsgæld på skibene, hvilken i 1926 beløb sig til kr. 840.000. I den fallerede Discontobank havde rederiet et stort beløb til gode, af hvilket det dog i 1926 måtte afskrive kr. 79.567 som tabt.

En aktionærgruppe ledet af vekselererne *Petersen-Hinrichsen* og *Eli Dahl* samt overretssagfører *Jungløv* besluttede at likvidere rederiet og fremsatte forslag herom på generalforsamlingen den 21. juni 1926. Dette fremstød vakte megen opmærksomhed i skibsfartskredse, og Dagbladet »Børsen« bemærker, at det er de samme personer, man ser gå igen, når det gælder at »slagte« danske rederier for at få fortjeneste ved realisation af værdierne. På trods af rederen, generalkonsul *Jensens* og bestyrelsens modstand blev likvidationen vedtaget, men

denne beslutning blev påkæret ved retten, idet en aktiepost på kr. 16.000 tilhørende enkefru *Rubin* mentes at være anvendt fejlagtigt ved afstemningen på generalforsamlingen. Fru Rubin havde oprindelig givet aktionærgruppen fuldmagt til at benytte sine aktier, men da hun blev klar over, at gruppen ville likvidere selskabet, annullerede hun denne fuldmagt og gav reder Jensen fuldmagt i stedet for. Dette ville have givet skibsrederen magt til at stoppe likvidationen, men generalforsamlingen tog ikke hensyn til fru Rubins annullering. Ved landsretsdom af 20. september 1926 blev beslutningen om likvidation underkendt. Aktionærgruppen besluttede at ville appellere til højesteret, men gennem landsretssagfører *Pontoppidan* blev der indledt forhandlinger med gruppen om køb af dens aktier, og disse forhandlinger endte med, at direktør *Otto Jelstrup*, som tidligere havde været ansat i Ø. K., til en kurs af 40 købte kr. 449.000 af gruppens aktier (købesummen kr. 179.600). Som en naturlig følge af denne transaktion blev Jelstrup indvalgt i rederiets bestyrelse og tillige optaget som medindehaver af den korresponderende reders firma (C. P. Jensen).

Både før og efter disse forhandlinger blev Orions aktier på børsen handlet til kurs 33. Man skulle efter dette synes, at Jelstrup havde købt sine aktier for dyrt, men det må erindres, at foruden at han blev storaktionær, blev han tillige reder, og det var åbenbart det, han tilsigtede.

Rederiets stifter — den gamle generalkonsul — var blevet en træt og skuffet mand, som de senere års vanskeligheder havde ældet og svækket. Han ønskede at trække sig tilbage, og i november 1927 gjorde han alvor af det. Ved kontrakt afstod han sit firma til direktør Otto Jelstrup, der derefter var eneindehaver. Firmaet skulle ifølge kontrakten betale den gamle reder en sum på kr. 500 månedlig indtil hans død. Dette beløb blev nogle år efter nedsat til kr. 400, da hverken firmaet eller rederiet i en længere årrække gav noget udbytte. Den gamle generalkonsul døde den 23. november 1938. Han var begyndt livet som en fattig Hillerødreng, men havde ved flid og dygtighed arbejdet sig op til en ret fremstående position inden for dansk skibsfart — for så tilsidst at ende i ret små kår. Mest kendt er kaptajn C. P. Jensen blevet for sin indsats i skoleskibssagen, idet det var ham, som var den bærende og drivende kraft i den organisation, der fik bygget skoleskibet *»Viking«*, hvis forretningsfører han var lige til 1915.

Det var ikke nogen lukrativ stilling, direktør Jelstrup gik ind til som reder for Orion. Der skulle gå 10 år, før rederiet i 1937 kunne betale dividende til aktionærerne og da kun beskedne 4%. For året 1938 var overskuddet ikke stort nok til, at der kunne betales udbytte, men derefter lysnede det, så der kunne betales et moderat årsudbytte til de tålmodige aktionærer, og da den anden verdenskrig igen satte alting på hovedet, stod Orion egentlig godt udrustet med en flåde bestående af 3 skibe på i alt 7259 brt. Skibene var alle over 20 år gamle, men vel vedligeholdte. Af disse skibe kom s/s *»Astra«* til at sejle under britisk flag, men blev sænket allerede i september 1940. Fuld erstatning for dette skib har rederiet modtaget fra England efter krigen.

S/s *»Venus«*, som sejlede i hjemmefarten, blev sænket den 7. august 1941, og

s/s »*Orion*«, som ligeledes var inden for spærringen, blev torpederet i sommeren 1942, men kom dog heldigt i havn og kom efter omfattende reparationer i fart igen i marts 1944. Dette var rederiets eneste skib ved krigens slutning og blev ved at være det til 1957, da det solgtes. Bestyrelsen har ikke fundet det opportunt at bygge skibe og har derfor på anden måde gjort rederiets store reserver frugtbringende.

I juni 1959 fordobledes aktiekapitalen ved udstedelse af 2.4 mill. kr. præferenceaktieer. Af denne kapital var rederiet for året 1960 i stand til at betale udbytte af 22½%.

Selskabets indtægter for 1959 var kr. 1.530.000, hvoraf kr. 244.000 hidrørte fra indtægt ved salg af tegningsret til selskabets egne aktier. Rederiet havde 14.6 mill. kr. i bogførte reserver og værdipapirer på 18.7 mill. kr.

Rederiets vigtigste indtægtskilde er den aktiemajoritet, det ejer i »*Sækkeleje-Kompagniet A/S*«, hvis aktiekapital er på 6 mill. kr.

Dette gennem tiderne så ofte omstridte selskab er nu som rederi uden skibe et af Børsens fineste papirer.

KAPITEL 21

»*Det Dansk-Norske d/s*«. »*Em. Svitzers Bjergnings-Entreprise*«. »*Det forenede Bugserselskab*«. d/s »*Atalanta*«. d/s »*Trafic*«. d/s »*Pacific*«.

»*Det Dansk-Norske Dampskibsselskab*« havde ved sin rekonstruktion i september 1927 fået nedsat sin aktiekapital til kr. 360.000, hvilket beløb i 1935 ved annullering af selskabets beholdning af egne aktier blev yderligere forringet til kr. 300.000.

Dette rederi førte i det hele taget efter første verdenskrig en bevæget tilværelse. En aktionærgruppe under ledelse af overretssagfører Jungløv og i hovedsagen bestående af de samme vekselerere, som et år senere forsøgte at gøre det af med d/s Orion, ønskede at likvidere rederiet. På generalforsamlingen frarådede bl. a. også skibsreder A. P. Møller meget indtrængende denne plan, da selskabet var godt og sundt og tillige havde en dygtig og pålidelig reder. A. P. Møller tager sigte på de spekulerende kredse, der går fra selskab til selskab for at likvidere og slå penge heraf. Skibene kan kun sælges til udlandet, hvilket betyder tab for dansk skibsfart og arbejdsløshed for danske søfolk. Likvidationen forkastes med et meget knebent flertal, men oppositionen får valgt medlemmer af deres midte ind i bestyrelsen — deriblandt overretssagfører Jungløv. Dette viser sig i virkeligheden at være en indirekte likvidation, idet disse nye bestyrelsesmedlemmer får fremtvunget salget af den vigtigste del af selskabets flåde. S/s »*Hamlet*« og s/s »*Aladdin*« bliver i 1927 solgt til Tyskland for tilsammen kr. 875.000, hvilket er kr. 550.000 under disse skibes bogførte værdi. I december 1928 sælges rederiets sidste skib s/s »*Bjarke*« med et tab på kr. 21.437. I nogle måneder har rederiet ingen skibe, men i marts 1929 købes fra d/s Norden s/s »*Niels R. Fin-*

sen« for en sum af kr. 273.200. Dette skib var på 1850 brt. og bygget i Skotland i 1904. Dette var i mange år selskabets eneste skib, og først i 1936 kunne der betales udbytte til aktionærerne. *»Niels R. Finsen«* krigsforliste den 29. maj 1942. Efter flyverangreb blev det sat på land og blev totalt vrag. Forsikringssummen udbetalt til Dansk-Norsk beløb sig til 1/2 mill. kr. Under krigen var Dansk-Norsk ejer af nogle mindre motorsejlskibe, som senere afhændedes. Rederiet har lige siden 1938 kunnet betale sine aktionærer et beskedent udbytte. I november 1945 forhøjedes aktiekapitalen til kr. 600.000. I november 1947 overtoges s/s *»Stensnæs«* fra den danske stat mod betaling af kr. 1.223.876. Skibet var på 2785 brt. og bygget i 1924. Staten havde fået skibet fra Tyskland som part af krigsskadeerstatning. Rederiet gav skibet navnet *»Bjarke«*. Den 31. april 1948 strandede det på Norges sydkyst og blev totalt vrag. I december samme år købtes fra d/s Dannebrog s/s *»Søborg«*, 1999 brt., bygget i 1924. Skibet fik navneforandring til *»Hamlet«*. Dette skib afhændedes i 1956, og i 1957-58 overtog rederiet fra hollandsk værft 2 motorskibe, hvert på 1112 brt., *»Ebba Robbert«* og *»Margrethe Robbert«*. Førstnævnte skib afhændedes i 1959 til det nystiftede *»Rederiet Seaway«*.

Selskabets regnskab for året 1960 er et sørgeligt dokument, der udviser et underskud på kr. 63.545. Selskabet har en bankgæld på 2 mill. kr. Sidst konstaterede børskurs ult. 1960 var 55.

Den bekendte søfartshistoriker, *Louis E. Grandjean*, har i et lille værk, han har udgivet om bugsering og bjergning til søs, benævnt de skibe, som er beskæftiget med disse hverv, for »skibsfartens hjælpetropper«, og dette noget militære navn dækker egentlig helt rigtigt disse for rationel søfart så uundværlige fartøjer.

Jeg har tidligere i denne bog skrevet ret udførligt om aktieselskabet *»Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise«*. Siden aktiekapitalen i 1924 blev udvidet til 4 mill. kr., er der ikke sket forandringer i entreprisens kapitalforhold.

Ved overgangen til aktieselskabsformen fik interessentskabet Svitzer for dets aktiver og passiver udbetalt 220.000 rigsdaler. Det nye selskab lod i hurtig rækkefølge bygge 4 redningsdampere, som blev stationeret rundt om ved de danske kyster. I 1879 købtes *Oscar Petersens Bjergningsentreprise«* i Kastrup for kr. 130.000, og *Oscar Petersen* blev bestyrer af Kastrup-filialen. I 1884 byggedes s/s *»Em. Z. Svitzer«*, som under kaptajn *Hecksher* kom til at indtage station i Middelhavet. Svitzer førte gennem årene heftige kampe med konkurrerende firmaer — både tyske og svenske, men kom altid heldigt ud af dysterne.

Efter Svitzers død den 10. april 1886 havde selskabet forskellige forretningsførere — først Svitzers svigersøn *H. P. Lyngby* og efter denne den meget dygtige kaptajn *Rudolf E. A. Rasmussen*, der bl. a. fik udvidet selskabets norske forbindelser. Rasmussen døde efter kun et års virke som leder den 25. juni 1899 og blev efterfulgt af kaptajn *Otto Hecksher*, som kort tid efter fik den mere moderne titel af direktør. I 1902 købte entreprisen den ejendom på hjørnet af Nyhavn og Toldbodgade, hvor den endnu har sine kontorer.

Direktør Hecksher drev entreprisen frem med ukuelig energi og iværksatte et

stort nybygningsprogram. I 1904 byggedes to løftepontoner samt den hidtil største redningsdamper »*Viking*«, som i 1905 blev efterfulgt af »*Protector*« og »*Ægir*«. Førstnævnte blev sendt på station i Hongkong og har gennem årene både i det nære og fjerne Østen været ude for mange interessante bjergningsekspeditioner. Flere skibe byggedes, og redningsmateriellet holdtes stadig vedlige med det mest moderne og effektive materiel på dette specielle område. Hecksher ledede entreprisen til 1930, da han i en alder af 75 år trak sig tilbage. Den nye leder blev *Conrad Emil Silfverberg*, der ligesom sin forgænger oprindelig kom fra orlogsmarinen, men som i oktober 1901 var blevet ansat i entreprisen og — ligesom Hecksher — var gået hele møllen igennem — først som skibsfører, derefter i 1908 inspektør og fra 1924 som underdirektør.

Under og efter første verdenskrig var Svitzer naturligvis stærkt beskæftiget som følge af de mange krigsforlis. Entreprisen kom ud for store fortjenester og betalte store dividender til sine aktionærer. Det var en noget overdreven optimisme, der havde fået bestyrelsen til i 1917 at udstede friaktier for et beløb af 1.2 mill. kr. og foretage andre finansielle eksperimenter, der udvandede kapitalen i en grad, der kom til at svide til firmaet, da prisfaldet og nedgangen i begyndelsen af tyverne satte ind. Entreprisen var også indviklet i konkurrencestridigheder med fremmede bjergningsselskaber, hvilket influerede på dens indtjeningsevne. I 1923 tørnede entreprisen ud i en vældig kamp med »*Det Forenede Bugserselskab*«, med hvilket det hidtil havde samarbejdet. Bugserselskabet begyndte på bjergning, hvortil det havde indkøbt materiel fra det fallerede »*A/S Union Transport- og Bjergningsselskab*«. Til gengæld anskaffede Svitzer sig 4 slæbebåde og begyndte at gå ind i bugserselskabets område. I over 4 år var der krig på kniven mellem de to selskaber, hvilket skibsfarten på en måde lukrerede ved, da de to kamphaner naturligvis stadig måtte underbyde hinanden hver på sit felt. Det kostede begge parter store summer, før der i 1927 sluttedes et forlig, hvorefter hver af parterne fremtidig skulle holde sig til sit speciale.

Det var et brydsomt arbejde, kaptajn Silfverberg gik ind til, da han i 1930 overtog eneledelsen af det gamle firma. Med den udvandede kapital var det umuligt at udbetale dividende til aktionærerne. Direktør Silfverberg fik god brug for sin udprægede evne som diplomat til at udglatte de mange tvistigheder, som opstod med fremmede konkurrenter. Det gjaldt først og fremmest om at konsolidere sig, og en del af den ældre tonnage blev udskiftet og solgt til ophugning. Fra entreprisen for året 1924 havde betalt et årsudbytte på 10%, havde det lige op til 1933 ikke betalt nogen dividende til de utålmodige aktionærer med undtagelse af 1928, hvor de fik 4%. For 1935 blev der atter udbetalt beskedne 4%, men så kom der igen dårlige år, og først i slutningen af trediverne kunne der igen udbetales en årlig dividende.

På grund af sygdom måtte direktør Silfverberg trække sig tilbage i 1941 og blev afløst af orlogskaptajn *Hector Kiær*, der allerede i 1922 var kommet ind i entreprisen, og som efter i flere år at have ført skibe i Middelhavet var blevet skibsinspektør i 1931.

Den anden verdenskrig skabte igen gode konjunkturer for bjergningsentrepri-

sen. Dog krævedes der af ledelsen megen diplomatisk snilde for at undgå at bjerge de i danske farvande krigsforliste tyske skibe samt at hæve de danske marinefartøjer, der blev sænket af deres egne besætninger. Det lykkedes også direktør Hector Kiær den 9. april 1945 i forståelse med de danske myndigheder at føre hele Svitzers flåde på 19 skibe til Sverige af frygt for, at tyskerne skulle overtage skibene og føre dem til Tyskland. Hele ekspeditionen var i forvejen planlagt i de mindste detaljer med opdigtede telegrammer, som indløb fra mange steder i Danmark med anmodning om assistance til strandede skibe. For resten var tyskerne vistnok begyndt at få færten af den trafik, Svitzer-fartøjerne var blevet virksom med ved assistancen i flygtninges »færgefart« til Sverige. Før hele Svitzerentreprisen forlod Danmark, havde der været travlt i kælderen under firmaets kontorbygning i Kvæsthusgade, idet man havde flyttet det ammunitionslager, som modstandsbevægelsen havde fået anbragt her, til mere sikre omgivelser.

Den 5. maj 1945 kom Svitzerflåden atter tilbage til Danmark medbringende størsteparten af den danske brigade.

Under krigen krigsforliste s/s »*Viking*« den 7. april 1941 i græske farvande og s/s »*Geir*« ved Casablanca, Fransk Marokko, i april 1945.

I de første tre måneder af året 1957 deltog entreprisen sammen med det kendte hollandske bjergningsselskab »*L. Smith & Co.*« i arbejdet med at rydde Suezkanalen for de af ægypterne under Suezkrisen i 1956 sænkede skibe. Det var et stort og vanskeligt arbejde, som foruden et nogenlunde anstændigt økonomisk udbytte tillige indbragte de to selskaber megen velfortjent ros fra United Nations, under hvis ægide rensningen af kanalen fandt sted.

Den 3. marts 1958 fejrede det gamle selskab sin 125 års fødselsdag under megen opmærksomhed fra danske og udenlandske søfartsorganisationer samt fra de danske myndigheders side.

Selskabets mangeårige leder, orlogskaptajn, direktør Hector Kiær, trak sig på grund af svigtende helbred i januar 1960 tilbage fra den daglige ledelse, men forblev dog som administrerende direktør til 1. juli 1960. Direktør Kiær blev som administrerende direktør afløst af underdirektør *Bent Goth-Bendtzen*, der som ung marineløjtnant i 1941 var trådt ind i selskabet som styrmand.

Svitzers Bjergningsentreprise ejede den 1. januar 1960 en flåde på 16 skibe på i alt 3185 brt. — bjergningsskibe er ifølge deres bestilling mindre skibe med stor maskinkraft. Desuden er entreprisen på forskellig måde interesseret i et nært samarbejde med »*Det Forenede Bugserselskab A/S*, »*A/S Ved Reberbanen*« og andre foretagender både hjemme og ude. Entreprisen er i de senere år gået meget ind for bugsering.

Regnskabet for året 1960 gav til disposition kr. 2.013.866, af hvilket der betaltes et udbytte på 10%. Det 53 år gamle s/s »*Protector*« var i 1959 blevet solgt til ophugning.

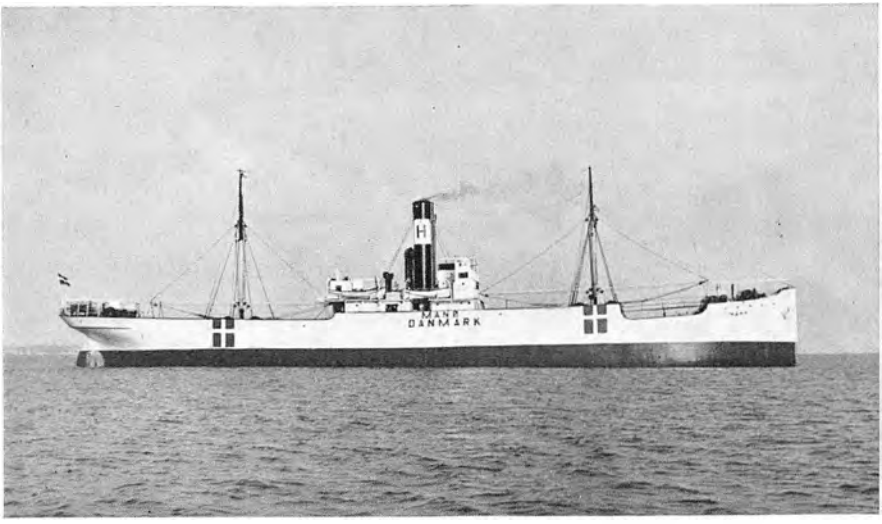
Bjergningsentreprisen er godt konsolideret. Det er ikke alene verdens ældste bjergningsselskab, men også et af de mest ansete, og beretningerne om mange af dets bjergningsekspeditioner lyder som spændende eventyr.

Det Forenede Bugserselskab har sin oprindelse fra et møde, der den 12. februar 1869 afholdtes på Hotel Phoenix, hvor premierløjtnant i marinen *Sophus Johs. Paulsen* fremlagde planer til stiftelse af *»A/S Kjøbenhavns Skibsvandforsyningsselskab«*. Det nye selskab fik en aktiekapital på 15.000 rigsdaler og overtog den rovandbåd, som løjtnant Paulsen til da havde drevet for egen regning. For dette fartøj, som var bygget af jern, og dets inventar fik Paulsen udbetalt 900 rigsdaler. Samtidig blev der hos Burmeister & Wain bestilt en ny dampvandbåd med en 10 hk maskine og damppumpe. Prisen på denne blev ca. 13.000 rigsdaler.

De såkaldte *»Christianshavnske Rederier«* havde allerede en virksomhed i gang både med vandforsyning og bugsering, og det har sikkert også været Paulsens mening, at det nye selskab skulle gå ind for dette sidstnævnte hverv. Han fik snart selskabets bestyrelse til at se det rigtige i denne plan, hvorfor aktiekapitalen udvidedes til 60.000 rigsdaler, og i 1872 indkøbtes fra *»Malmö Bogser Ångbåtsbolaget«* dampbugserbåden *»Finn«*, der omdøbtes til *»Thor«*. Denne selskabets første slæbebåd var bygget af eg og fyr og havde en maskinkraft på 40 hestekræfter. Båden var helt ny og kostede i anskaffelse 21.500 rigsdaler. Den gjorde god nytte som slæbebåd, men solgtes i 1880 til Københavns havnevæsen, som endnu op til midten af halvfemserne gjorde brug af denne træbåd.

Bugsering blev snart selskabets hovedopgave, og flere både anskaffedes efterhånden. I februar 1874 blev kapitalen udvidet til 155.000 rigsdaler samtidig med, at selskabet antog sit nuværende navn, Det forenede Bugserselskab. Ved forhandling med ejere af mindre bugser- og vandforsyningsbåde i København var det lykkedes at få disse ind i en samsejling med det nye aktieselskab, hvorfor man benyttede ordet »forenede« i det nye firmanavn. En af de værste konkurrenter var Oscar Petersens Bjergningsentreprise i Kastrup, som ejede 4 bugserbåde, der særlig var beskæftiget med bugsering i Sundet. Det forenede Bugser åd sig dog godt ind i denne forretning, og i 1879 slugtes hele bjergningsentreprisen af Svitzer. Svitzer så ikke med venlige øjne på denne sammenslutning af bugserselskaber, som man — vist nok ikke uden grund — frygtede ville vove sig ind på entreprisens domæne. For at gardere sig opkøbte Svitzer aktier i selskabet og fik sin betroede mand, kaptajn *Julius Andersen*, indvalgt i bestyrelsen. Man stod flere gange foran et åbent brud med Svitzer, men man indså på begge sider det farlige heri, og i december 1876 var freden foreløbig blevet sikret — bruddet skulle først komme mange år senere.

Efter kaptajn Paulsens død i 1885 var kaptajn i marinen *Victor Hansen* blevet bestyrelsens næstformand og medlem af fællesbestyrelsen. I oktober 1899 blev Victor Hansen formand for bestyrelsen og gjorde som sådan indtil sin død (som admiral) et stort arbejde for selskabet. Selskabet kom ud for flere stridigheder med nyopdukkende bugserforetagender, men efterhånden kom der ro i lejren til 1893, da den bekendte kulgrosserer og skibsreder *Alfred Christensen* begyndte bugser- og bjergningsvirksomhed. Den bitre kamp mellem de interesserede selskaber endte med, at International Salvage Co. (Alfr. Christensen) gik fallit, og af boet købte Forenede Bugser de to bugserbåde *»Vordingborg«* og *»Axel«*, mens Svitzer overtog bjergningsmateriellet.



S/s »Manø« (Hejmdal) 1.415 brt. Byggen 1925 af Helsingør Skibsværft Forlist 31. august 1944, tre omkomne.



S/s »Martin Carl« (Hejmdal) 2.499 brt. Bygget 1947. Strandet og totalt vrag ved Cape Race 24. december 1951.



Direktør C. E. Silfverberg (Svitzer).



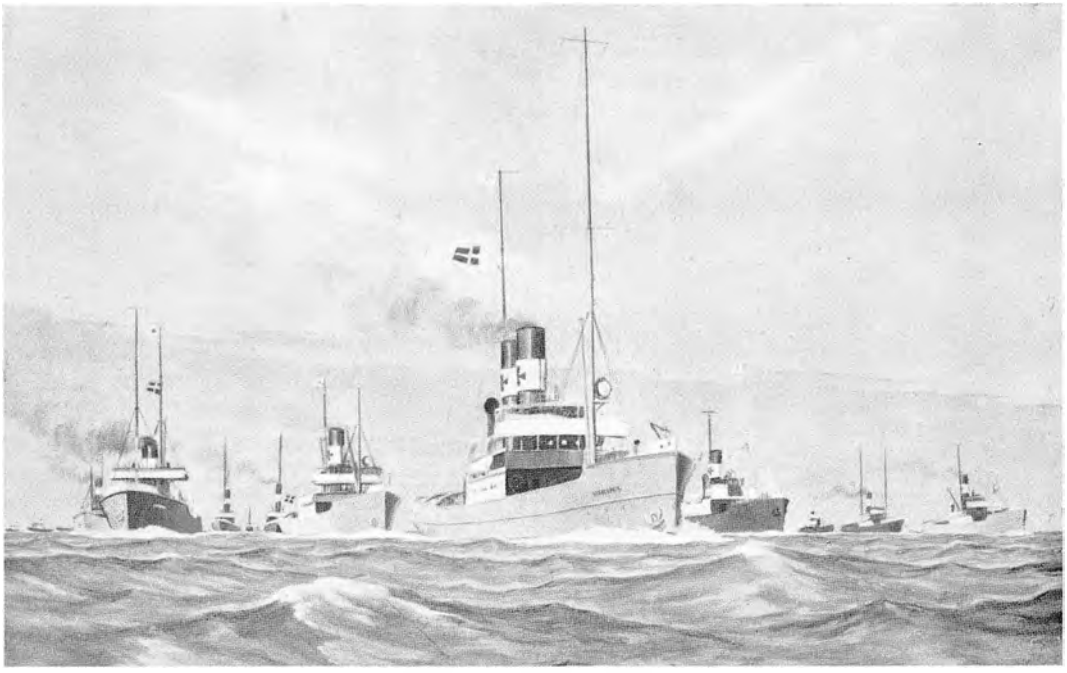
Direktør Hector Kjær (Svitzer).



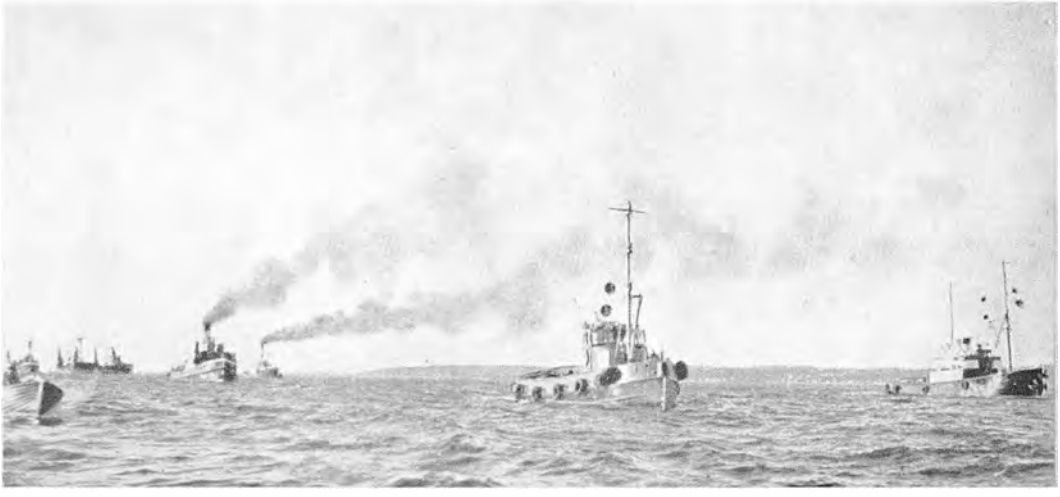
Direktør Bent Goth-Bendtzen (Svitzer).



Svitzer deltager i rydning af Suezkanalen. Bjærgning i Port Said.



Svitzer's flåde i 1939.



Svitzer bjærger cementskibet »Portland« i august 1959. Vraget hænger mellem to løfteskibe, som bugseres af fire bjærgningsskibe.



Skibsreder L. R. Schmidt (Pacific).



Skibsreder, skibsfører Tormod Basse (Hetland).



S/s »Susaa« (Hetland) 1.237 brt. Bygget 1901.



M/t »Captain T. Basse« (Hetland) 12.446 brt. Bygget 1957.

Århundredskiftet fandt bugseringen fra Københavns havn i faste former under aktieselskabet Det forenede Bugserselskab og interessentselskabet De forenede Bugserselskaber, som havde hver sin bestyrelse, men som lededes af den samme formand. Ved pengeombytningen i maj 1873 var aktiekapitalen sat til kr. 244.800, hvilket beløb den holdt sig på lige til under første verdenskrig.

Efter at bestyrelsens formand, admiral Victor Hansen, var død den 16. maj 1912, blev grosserer *O. H. Bærentzen,* der var indvalgt i bestyrelsen i 1908, valgt til forretningsfører.

I 1915 besluttede a/s Det forenede Bugserselskab at udvide virksomheden til også at omfatte almindelig fragtfart, og befragter *A. Dobel* blev antaget som korresponderende reder. I anledning af den forøgede virksomhed forhøjedes aktiekapitalen i 1916 til 1 mill. kr.

Som bevis på pengerigeligheden i 1916 kan det noteres, at den del af den udvidede aktiekapital, som blev udbudt til offentlig tegning, blev overtegnet 30 gange. Kursen var 105. I 1917 udvidedes til 2 mill., i 1918 til 3 mill. og endelig i 1920 til 4 mill. kr. Der blev fra Holland indkøbt 2 motorsejlskibe på 500 tons dødvægt stykket, men disse var behæftet med klausul og måtte ligge uvirksomme i Frihavnen mere end 1 år efter indkøbet. Fra Svendborg Skibsværft var bestilt 2 motorskibe på 600 tdw. stykket, men disse blev forsinket og kom først ud at sejle i 1919. Anskaffelsessummen for disse 4 skibe var 1.1 mill. kr., hvilket på det pågældende tidspunkt var meget rimeligt.

I 1918 havde Bugser ved opkøb af aktier i et lille rederi, Alfa, fået andel i dette selskabs to skibe på tilsammen 565 brt. I 1919 overtog Bugser dette selskabs aktiver og passiver. Alfas aktionærer kunne blive udløst ved enten at modtage kr. 750 for hver 1000 kr. aktie i Alfa eller ved at modtage kr. 3000 Bugser-aktier for hver 4000 Alfa-aktier. De ledende inden for Bugser prøvede også på anden måde at få selskabets flåde forøget — nemlig ved at købe et helt igangværende rederi, og her havde de udset sig det af *Suenson & Jespersen* ledede Dampskibsselskabet Oceana. Dette rederi havde 2 dampskibe på 4300 tdw. og 3 nybygninger i ordre hver på 2100 tdw. Rederiets aktiekapital var på 1 mill. kr. Bugser tilbød 4.5 mill. kr. for at overtage hele rederiet med dets aktiver og passiver. Aktionærerne blev tilbudt 3 aktier i Bugser for hver Oceana-aktie, de var i besiddelse af. Heller ikke denne aktion lykkedes, da Oceanas aktionærer forkastede forslaget, som der i øvrigt heller ikke var stor stemning for i Bugserselskabet. Ledelsen måtte på anden måde forøge Bugsers flåde, og i 1920 ejede rederiet en overgang 3 dampere på tilsammen 5300 tdw. og 5 motorskibe på i alt ca. 3000 tdw.

Dette så jo meget strålende ud, men selskabet kunne ikke tåle efterkrigstidens fald i fragter og skibspriser. I 1921 døde skibsreder Dobel, og som reder blev derefter antaget direktør *P. Ladegaard.* Allerede i 1920 måtte motorskonnerterne sælges, og i årene 1922—23 solgtes dampskibene, således at selskabet nu gik tilbage til sin tidligere bestilling — bugsering og vandforsyning. I 1922 måtte aktiekapitalen halveres — uden udbetaling til aktionærerne.

I 1923 skete der i øvrigt det, at de øvrige bugserselskaber i København over-

drog deres skibe og rettigheder til Det forenede Bugserselskab. Interessentskabet De forenede Bugserselskaber ophørte dermed at eksistere. Snart skulle der dog komme en anden forbindelse.

I 1919 var der i København blevet stiftet et aktieselskab, der under navnet *»Union Transport & Bjergnings Selskab«* begyndte en virksomhed med transport af gods i havnen med bugserbåde og lægtere. Selskabet var sat ret stort op med en kapital på 2.5 mill. kr. Stifterne var bl. a. befragter *A. Andersen* fra Rødby Havn, og mellem deltagerne var kaptajn *Anton Julius Knudsen*, der siden 1914 havde været fører hos Svitzer. Kaptajn Knudsen blev ansat som reder af firmaet, der havde en god start, men efterkrigstidens dønninger kunne det ikke klare. Det havde slået for stort op med en stor bankgæld. For året 1921 konstateredes et tab på kr. 501.499, hvoraf kr. 140.328 var renter af bankgæld. I 1923 var underbalancen steget til ca. 2 mill. kr., og en ny ledelse kom til. Formanden for bestyrelsen blev en fabrikant *Lars Larsen*, og til forretningsfører valgtes kaptajn *Hans Jensen*. Allerede den gamle ledelse var begyndt på bjergning og havde anskaffet en i 1876 bygget slæbedamper *»Uffe«* på 218 brt. Denne blev udrustet som bjergningsfartøj, og da den nye ledelse kom til, begyndte konkurrencen med Svitzer for alvor. Med hensyn til bugsering gik Union sammen med Det forenede Bugserselskab ind i et nyt interessentskab, De forenede Bugserselskaber.

Union kunne ikke klare sig i konkurrencen med Svitzer. Tabene voksede, og i februar 1924 måtte Union likvidere med et tab på ca. 3 mill. kr. Bugser overtog hele det fallerede selskabs materiel — incl. bjergningsdamperen *»Uffe«*. Bugser tilbød Svitzer alt dette materiel, som det ikke selv havde anvendelse for, men da Svitzer kun ville betale $^1/_3$ af den sum, Bugser forlangte, begyndte Bugser bjergning med det indkøbte materiel — og nu blev der krig på kniven mellem de to selskaber. Svitzer købte i England 4 bugserbåde og begyndte bugsering i Københavns havn og Sundet, og der kom nogle år, hvor skibe i Københavns havn var lige ved at få penge for at lade sig bugsere, og også bjergelønninger gik ned til et minimum. Det var jo ikke alene danske redere, der lukrerede ved denne tilstand, men også udenlandske, medens de to stridende parter led store tab. Tilstanden var uholdbar, og i 1927 blev den kendte admiral *C. V. E. Carstensen* valgt til formand for bestyrelsen i Bugser— valgt ind af interesserede kredse for at få forlig bragt i stand. Det lykkedes også. Den 10. august 1927 blev kontrakt oprettet mellem parterne, og Bugser solgte sine to bjergningsdampere til Finland.

De to selskaber var nu enige om hver at passe sit speciale. Der var atter ro i havnen, mens de to modstandere slikkede deres sår. Striden havde kostet Bugser dyrt, men der var også andre områder, hvorpå mange penge var gået tabt. Den gamle direktør O. H. Bærentzen var igen kommet ind som forretningsfører, og mod ham rettedes kritikken. Bugsers generalforsamlinger har altid været kendt for deres livlighed, og ved generalforsamlingen i november 1929, hvor det blev besluttet at rekonstruere selskabet, gik det særlig hedt til. Mange penge var tabt på selskabets rederivirksomhed, men det blev særlig kritiseret, at selskabet havde entreret med en regnfrakkefabrik »Pluvius« på Amager, hvorved der var

tabt den nette sum af kr. 400.000. Rekonstruktionen blev dog vedtaget og aktiekapitalen nedsat fra 2 til 0.6 mill. kr. — uden udbetaling. I november 1930 blev kapitalen yderligere nedsat ved annullering af kr. 60.000 egne aktier, som selskabet ejede. I 1934 var selskabet igen kommet ovenpå, men da det mentes, at aktiekapitalen var for stor, nedsattes den til kr. 270.000 ved 50% udbetaling til aktionærerne.

O. H. Bærentzens søn Kim var i 1932 kommet ind i direktionen. Fra den 1. januar 1935 blev *Kim Bærentzen* enedirektør, da faderen trak sig tilbage. Den gamle stridsmand døde den 20. maj 1943.

I marts 1938 fordobledes kapitalen ved udstedelse af friaktier. Pengene hertil overflyttedes fra reservekapitalen, der derefter androg kr. 27.500. De nye aktier blev kaldt b-aktier og deltog fuldt ud med a-aktier ved udbyttetildeling, men havde ingen stemmeret. I april 1951 udvidedes aktiekapitalen ved at udstede kr. 180.000 a-aktier.

Regnskabet for året 1960 udviste et overskud på kr. 262.029, hvoraf der betaltes et udbytte på 15%. Selskabet ejer pr. 1. januar 1960 4 slæbebåde, men desuden ejer det sammen med Svitzer 3 slæbebåde og en olietransportbåd på 334 brt., samt ligeledes sammen med Svitzer og a/s Ved Reberbanen yderligere 3 slæbebåde. Disse to interessentskaber ledes sammen med Det forenede Bugserselskab a/s af direktør Kim Bærentzen.

Et rederi, som i mange år havde en anset position i dansk skibsfart, skal kortelig omtales her. Det var d/s *»Atalanta«*, som den 14. september 1904 blev stiftet af kaptajn *Marcus Nissen*, der oprindelig stammede fra en jysk bondeslægt. Allerede som 24-årig blev han ejer og fører af en skonnert, som han snart omskiftede med en skonnertbrig og derefter med en endnu større bark, *»Waterfox«*, på 335 tons, hvormed han sejlede på langfart. Da han senere anskaffede endnu et barkskib, gik han i land for selv at lede sit lille rederi. Kaptajn Nissen var imidlertid en fremskridtets mand og indså, at sejlskibstiden var ved at gå på hæld. Skonnertbriggen *»Waterwitch«* solgte han i 1897 til Sverige, barken *»Waterqueen«* forliste ved påsejling i oktober samme år, og hans sidste skib, barken *»Waterfox«*, solgte han i 1902 ligeledes til Sverige. Derefter gik han ud som fører af s/s *»Peter Willemoes«* — en 2000 tons båd tilhørende d/s Fiona (Svendsen & Christensen).

D/s Atalanta blev startet med en aktiekapital på kr. 80.000, hvoraf størstedelen var stifterens egen kapital. Kaptajn Nissen førte selv rederiets første skib, s/s *»H. V. Fisker«*, mens Holm & Wonsild var korresponderende reder, men i 1906 gik Nissen i land og overtog ledelsen af rederiet, der derefter købte endnu en damper, *»I. P. Justesen«*. Samtidig udvidedes aktiekapitalen til kr. 130.000 og i 1907 yderligere til kr. 270.000. I 1913 fik rederiet en 3000 tdw. damper *»M. I. Mandal«* som nybygning fra Holland, og kapitalen blev i den anledning udvidet til 1/2 mill. kr. Senere fik rederiet endnu en nybygning fra Holland, m/s *»E. T. Nygaard«*, således at selskabet stod godt rustet, da krigen begyndte i august 1914. Sidstnævnte båd blev dog først overtaget i 1915. Under krigen indtjente denne flåde store kapitaler, og en tid var rederiets aktier vurderet i kurs

helt op til 1500. I 1917 krigsforliste de to nye skibe, og der blev straks kontraheret ny tonnage. I 1920 blev kapitalen fordoblet til 1 mill. kr. Aktierne var på få hænder, og den 1/2 million blev underhånden overtaget til kurs 600. I 1920 fik rederiet fra Holland den 5320 tdw. s/s »*Sierra Leone*« og i 1921 og 1922 de endnu større dampere »*Sierra Nevada*» og »*Sierra Morena*«. Den gamle skibsfører og skibsreder Marcus Nissen døde i 1924, og ledelsen af rederiet blev overtaget af de to sønner, *C. E. Nissen*, der var gået i faderens fodspor og havde arbejdet sig op fra skibsdreng til kaptajn, og *H. C. Nissen*, der var gået vejen som shippingman og befragter.

Atalanta var et familieforetagende, der foruden rederivirksomhed også drev handel og ejede udstrakte skovarealer i Fransk Afrika. Det syntes dog, som om lykken havde forladt det solide rederi, da den gamle chef gik bort. De sidste nybygninger var for dyrt købte, og de katastrofale fald i fragterne efter krigsårene kunne rederiet ikke stå for. I februar 1930 måtte der en rekonstruktion til. Aktiekapitalen blev nedsat til kr. 100.000. Det var dog for sent. I 1929 var »*Sierra Morena*« og »*Sierra Leone*« blevet solgt. »*Sierra Morena*«, som i 1922 havde kostet kr. 1.535.123 at bygge, solgtes til Tyskland for 35.000 pund sterling — mindre end halvdelen. Den 19. december 1930 måtte Atalanta give op og gå i likvidation under ledelse af skibsreder *E. Schæffer*. Rederiets sidste skib, »*Sierra Nevada*«, som i 1921 var blevet bygget i Skotland og da kostede kr. 1.950.657, blev i juli 1931 solgt til Leith for 12.000 pund sterling — ca. 1/8 af anskaffelsessummen 10 år tidligere. Likvidationen indbragte kun 2% til aktionærerne.

D/s »*Trafic*« var et decideret krigsselskab stiftet af konsul *Peter L. Fisker* (kendt fra »de Fiskerske Selskaber) i 1916 (se under d/s Mercur). Rederiet betalte for 1917 en dividende af 200%, men efter krigen gik det tilbage for dette selskab, som måtte likvidere i 1930 med tab af hele aktiekapitalen.

D/s »*Pacific*« havde under første verdenskrig været oppe på en årsdividende til aktionærerne på 100%. I 1916 købte rederiet fra d/s Hamlet (i Vejle) for en købesum af 1.177.162 s/s »*Kronprins Frederik*«, 1638 brt., bygget i 1901. Det er værd at betragte dette skibs senere løbebane for derved at få et begreb om skibes op- og nedgående priser. I februar 1926 solgte Pacific skibet til Riga for ca. kr. 200.000. I 1932 købtes det tilbage til København for ca. kr. 68.000, men den anden verdenskrig satte priserne selv på gamle skibe i vejret, og i oktober 1940 købte Københavns Kul & Koks Ko. det nu næsten 40 år gamle skib for kr. 600.000. Skibet kom derefter til at hedde »*Odin*« og forliste i juli 1946. »*Kronprins Frederik*« var for resten det første af de 5 skibe, som nåede at blive bygget færdig på Hellerup Skibsværft — et af den kendte kulgrosserer og skibsreder Alfred Christensens foretagender, der, efter i flere år at have ført en hensygnende tilværelse, blev solgt med et mægtigt underskud.

Efter krigen, da priserne på skibe var til at komme nær, byggede Pacific i alt 5 nye dampere, og rederiet havde ved 2. verdenskrigs udbrud en flåde på 6 skibe på i alt 8341 brt.

Den anden verdenskrig tog svært på Pacifics flåde. Kun et af dets skibe var

tilbage ved krigens slutning. I december 1939 var aktiekapitalen blevet forøget til kr. 900.000, og rederiet gav for dette år 20% dividende af den udvidede kapital.

Ved den anden verdenskrigs udbrud blev 3 skibe overtaget af Storbritannien, og af disse forliste 2 allerede i 1941. De andre 3 skibe sejlede i hjemlige farvande, og af disse krigsforliste et, mens et andet på anden måde gik tabt. En nybygning fra Nakskov Skibsværft var kommet til i 1943, nemlig s/s »*Paris*« på 2367 brt., der sammen med den 24 år gamle »*Prins Knud*« på 1340 brt. repræsenterede rederiets flåde efter krigen.

Generalforsamlingen i april 1945 fik et meget bevæget forløb, idet den gamle skibsreder *Schmith* ønskede sin søn, befragter Einar Schmith ind i bestyrelsen, hvilket krævede en lovændring. Rederiets medstifter og mangeårige formand *Erik Valeur* modsatte sig dette, men Schmith fik sin vilje trumfet igennem. Da også rederen selv og hans svigersøn, prokurist Leo Vilhelm Buckhave Jensen, var i bestyrelsen, havde familien dermed majoriteten, hvilket åbenbart var det, Valeur principmæssigt ville forhindre.

»*Prins Knud*« omdøbtes til »*Oslo*«, men solgtes i juli 1946 til skibsreder O. H. Christensen, København. I 1947 overtoges et af de såkaldte Hansa-skibe, m/s »*London*«. Dette skib var på 5200 tdw. Et nyt s/s »*Oslo*« blev indlemmet i flåden i 1949. Skibet var på 3435 brt. og bygget i Sunderland for en byggesum af 5 mill. kr. Aktiekapitalen var i januar 1948 blevet fordoblet til 1.8 mill. kr., og fra England var efter krigen modtaget en brugsgodtgørelse for de under krigen benyttede skibe på ca. kr. 400.000. Det forholdsvis nye s/s »*Oslo*« blev i 1952 solgt for en pris, der oversteg den bogførte værdi med kr. 1.563.151. Rederiet havde derefter kun to skibe på tilsammen 5105 brt.

I februar 1949 trak den gamle skibsreder Schmith sig tilbage fra den daglige ledelse af selskabet, hvilken derefter blev overtaget af sønnen Einar Schmith og svigersønnen Leo Jensen i forening. Den gamle reder overtog hvervet som formand for bestyrelsen, men døde allerede i juni 1950, hvorefter Erik Valeur igen overtog dette hverv.

I februar 1952 skete der en »paladsrevolution« i rederiet. De to svogre kunne tilsyneladende ikke gå i spænd sammen, og det endte med et skisma. Bestyrelsesmedlemmerne Erik Valeur, landsretssagfører L. Christoffersen og Werdelin-Larsen overdrog deres aktier til et konsortium bestående af skibsreder Arvid Basse, d/s Hetland, skibsreder R. Fischer-Nielsen og højesteretssagfører C. B. Christoffersen. I den nye bestyrelse blev Fischer-Nielsen formand, de to skibsrederbrødre Arvid og Tormod Hetland Basse blev medlemmer af bestyrelsen, hvor også afdøde skibsreder R. L. Schmiths svigersøn Leo Jensen fik sæde. Den nye bestyrelse afskedigede firmaet R. L. Schmith som korresponderende reder og antog i stedet for firmaet Basse & Co., som nu administrerer Pacific. Det gamle firma R. L. Schmith ophørte dermed faktisk at eksistere. Skibsreder Leo Jensen fik sæde i det nye firma.

I maj 1950 oprettedes et interessentskab, hvis medlemmer var rederierne Hetland, Pacific, og d/s Bien. Dette selskab fik navnet Joint Owner og fik i

1957 fra svensk værft overdraget nybygningen m/t *»Captain T. Basse«*, 19.020 tdw. (12.446 brt.) Pacifics aktiekapital, som oprindelig var kr. 200.000, er flere gange blevet forhøjet — sidst i 1947 til dens nuværende 1.8 mill. kr.

S/s *»Krusaa«*, 2999 brt., bygget i 1939, blev i begyndelsen af 1960 solgt til udlandet for 104.000 pund sterling. Rederiet som sådant har herefter ingen skibe, men gennem de interessentskaber, det er medlem af, disponerer Basse-concernen over flere moderne skibe — foruden ovennævnte m/t *»Captain T. Basse«* har interessentskabet Hermes i 1957 overtaget det også i Sverige byggede m/t *»Dorothea Basse«* på 12.349 brt. D/s »Hetland« har 2 motorskibe på i alt 5000 brt.

Rederiet Pacific havde for året 1959 indtjent et nettooverskud på kr. 1.741.317, af hvilket betaltes et udbytte på 15%. Rederiets interesser i rederiet Hermes androg kr. 11.983.301, i Joint Owners kr. 5.631.224 og i Orangelinien (sundbåde) kr. 18.531.

For året 1960 havdes til disposition kr. 1.067.314, hvoraf kr. 1.031.659 anvendtes til afskrivning, honorarer etc., medens kr. 35.655 overførtes til 1961. Der betaltes 15% i udbytte med kr. 270.000, afholdt af dispositionsfonden.

I maj 1960 trak Leo Jensen og R. Fischer-Nielsen sig ud af bestyrelsen, som nu domineres af familien Basse. Firmaet har mindre end 10 aktionærer.

KAPITEL 22

Alfred Christensen og de Christenske Selskaber. d/s »Gloria«. »Københavns Kul og Koks Kompagni«. d/s »Baltic«. d/s »Botnia«. d/s »Hetland«. »Basse Concernen«.

Navnet *Alfred Christensen* var i mange år ret betydende inden for dansk skibsfart og har til tider vakt megen røre. Alfred Christensen var født i Rudkøbing og begyndte sin løbebane som sømand. Som sømand endte han som fører af en skonnert, men han gik i land for at bane sig en løbebane her. Efter nogle års ophold i udlandet startede han omkring året 1874, da han var i 30-års-alderen, i København en kulforretning sammen med sin broder, L. A. Christensen. Senere gik denne forretning ind for skibsmægler- og agentforretning, og i midten af 90'erne stiftede firmaet dampskibsselskaberne *»Urania«* og *»Nordsøen«*. De blev stiftet på den måde, som var ret almindelig dengang, at alle, som skulle have noget at gøre med skibenes virksomhed, måtte tage aktier i foretagendet — således også skibsførerne. Desuden var der meget store banklån i skibene. Begge rederier havde gode kår i slutningen af sidste århundrede, da al skibsfart havde en opgangsperiode, men med århundredskiftet forandrede billedet sig, og da begge selskaber arbejdede med store banklån, havde de vanskelighed med at slå sig igennem. Alfred Christensen var en mand med højtflyvende planer og mange ideer, som desværre sjældent faldt heldige ud i slutresultatet. Bl. a. fandt han også på at starte Hellerup Skibsværft på en dertil indrettet plads ved Tuborg havn. Meningen var, at dette værft skulle levere skibe til hans rederier, men om-

kostningerne blev for store, og de dyre banklån tyngede. Værftet kom i gang i 1900, og i 1901 overtog d/s Urania alle aktierne i værftet og kom således til at hænge på det store underskud, da værftet, efter at have ligget stille i 2 år, i 1905 blev solgt for en slik. Før købet af værftet stod Uranias aktier i 102 — nogen tid efter købet var de nede i 37. Værftet nåede dog at få bygget 5 skibe — 1 til Ø. K., 1 til Lauritzen og henholdsvis 1 og 2 til A. Christensens egne selskaber, Nordsøen og Urania. Urania måtte nedskrive sin aktiekapital fra 3 til 1.2 mill. kr. Begge rederier førte en ret kummerlig tilværelse, og i 1911 besluttede rederen at trække sig tilbage som daglig leder og blev tilkendt en pension fra hver af rederierne på kr. 2000 årlig i 5 år. Til forretningsfører for begge rederier valgtes derefter Alfred Christensens to sønner *Hans Andreas* og *Robert A. Christensen.* I 1914 tvang Handelsbanken d/s Nordsøen til at likvidere, men rederiets skibe blev overtaget af et nyt rederi, Aktieselskabet Dansk-Engelsk Dampskibsselskab, hvis forretningsfører blev firmaet Alfred Christensen. Ved første verdenskrigs begyndelse stod Uranias aktier i kursen 10, men fragtstigningerne forårsaget af krigen fik snart kursen til at gå i vejret, så den i begyndelsen af 1915 var steget til 80. Uranias ledelse besluttede at benytte den gode lejlighed til at likvidere. Selskabets 5 skibe blev solgt for en samlet sum af kr. 1.720.000, og ved den påfølgende likvidation blev aktionærerne meget nær fuldt dækkede.

Andreas Christensen (H. A.), der havde et langt livs erfaring som skibsmægler i faderens forretning, dannede sit eget firma, H. A. Christensen. Dette firma var reder for d/s Europa og d/s Alfred Christensen. Den gamle reder Alfred Christensen blev forretningsfører for Dansk-Belgisk d/s. Disse Christensenske familiefirmaer og rederier udviklede sig med årene på en måde, som det for uindviede er svært at holde rede på, idet skibene snart står under et og snart under et andet rederinavn, men da det er familieaktieselskaber (ikke over 10 aktionærer), kan det måske være ligegyldigt for andre end de banker og andre, som måtte have penge stående i skibene.

Hans Andreas Christensen stiftede så i 1923 *»Aktieselskabet Dansk-Engelsk Dampskibsselskab«* med en aktiekapital på kr. 650.000, der i 1924 forøgedes til kr. 1.101.000. Også dette rederi er et familieselskab med kapitalen på få hænder. Rederiet, som administreres af firmaet H. A. Christensen, havde til at begynde med 6 skibe. H. A. Christensens to sønner, O. H. og H. S. Christensen, bliver ansat som prokurister i firmaet. I 1925 dør den gamle reder og aktieselskabsstifter Alfred Christensen — forretningsdynastiets grundlægger. Kulforretningen og forretningen som agent for flere kendte engelske rederier føres videre af sønnerne og eksisterer den dag i dag (1960).

H. A. Christensen var en erfaren og dygtig skibsfartsmand. I 1931 solgte rederiet Dansk-Engelsk sine 5 skibe til den korresponderende reder, og H. A. leder skibene videre i sit eget navn. I 1945 dør H. A., og enken, fru Dagny E. Christensen, kommer til at stå som reder for selskabet, mens det vel i virkeligheden er de 3 sønner, der var ansat på kontoret, som ledede firmaet. Den ældste — O. H. Christensen — havde i forvejen haft sit eget rederi, d/s Finland. I 1948 forandres firmaets navn til *»Rederiet Europa«* og ejer da skibene s/s *»Alf«* på

2192 brt., bygget 1900, og s/s »*Belgien*« på 2015 brt., bygget 1907. Af de andre 3 skibe, rederiet ejede, var s/s »*Skotland*«, 1654 brt., bygget 1907, i 1936 blevet solgt til Finland for 12.000 pund sterling, s/s »*Holland*« blev i begyndelsen af sidste verdenskrig under engelsk flag sænket i fransk havn som havnespærring, og s/s »*Frankrig*« krigsforliste den 17. oktober 1940. I juli 1946 købte O. H. Christensen s/s »*Oslo*«, 1377 brt. og bygget i 1922. Navnet forandredes til »*Frankrig*«, og i november 1947 solgte O. H. skibet til sit eget rederi d/s Finland.

Disse skibe tjente efter krigen store penge, men de tre sønnesønner af Alfred Christensen var dårlige administratorer og endnu dårligere økonomer. De levede, som om hver dag var den sidste, og dette kan selv den bedste forretning ikke tåle. Bankerne og andre kreditorer forlangte deres penge, og da der ingen penge var, blev likvidationen den 12. maj 1950 fremtvunget af bankerne. Ved den påfølgende tvangsauktion blev de to skibe overtaget af Folkebanken for København, Frederiksberg og Omegn. Banken solgte skibene til Tyskland. Købesummen var for »*Belgien*« 15.000 pund sterling og for »*Alf*« 27.500 pund sterling. I 1916 var sidstnævnte skib blevet handlet til kr. 2.795.603.

Også O. H. Christensens d/s Finland gik fallit ved samme lejlighed, og dets eneste skib, s/s »*Frankrig*«, blev overtaget af assurancefirmaet a/s Grøn & Witzke som ufyldestgørende panthaver til »*Skandinavia*«, men dog ret hurtigt efter solgtes det til d/s Draco, der under navnet »*Strib*« sejlede det til februar 1952, da det solgtes til et hamburgerrederi.

Den gamle sømand, skibsreder, kulgrosserer, skibsværftsejer og aktieselskabspromotor Alfred Christensen døde som mange gange millionær. Sønnen Hans Andreas var en dygtig og erfaren skibsreder og forretningsmand, der forstod at forvalte sit pund, men med hans sønner gik det gamle rederdynasti ned. Hans Andreas Christensens enke mistede sin formue, og sønnerne kom i stor gæld. Dog havde de stadig det gamle velfunderede kulfirma at gå tilbage til, og de engelske rederier svigtede ikke deres gamle forbindelse, således at Alfred Christensen & Co. stadig er agenter for bl. a. det kendte engelske Goole Steam Shipping og andre.

Jeg har tidligere omtalt skibsreder *Albert Jensen*, hvis skibe i 1926 blev overtaget af bankerne. Selv opholdt Albert Jensen sig i Amerika, hvor han havde en sag løbende mod den amerikanske regering. Denne sag fik han ikke noget ud af, men Jensen havde gode forbindelser i Amerika, og da han senere kom hjem, fik han god nytte af disse. Det store verdensfirma United Fruit Company i New York købte i 1938 af Elders & Fyffe i London tre oliefyrede dampere, der var indrettet med kølerum til frugtfart. Af mandskabsmæssige grunde ønskede United Fruit at sætte skibene under dansk flag. Firmaet benyttede derfor sin gamle ven Albert Jensen som stråmand, og ved hans initiativ dannedes Dampskibsselskabet Gloria, hvis aktier hovedsagelig tilhørte det amerikanske selskab. Skibene var søsterskibe, hver på ca. 8000 tdw. De blev døbt »*Peter Lassen*«, »*Vitus Bering*« og »*Knud Rasmussen*«. De blev ført af danske kaptajner og havde hovedsagelig dansk besætning. Dette var naturligvis en smuk forøgelse af den danske handelsflåde, men da Danmark i april 1940 blev okkuperet af tyskerne, kunne

United Fruit hurtigt overbevise de amerikanske myndigheder om, at skibene i virkeligheden tilhørte det amerikanske kompagni, og skibene, der hele tiden havde været i frugtfart mellem Syd- og Nordamerika, kom hurtigt under amerikansk flag. Rederiet i Danmark kom under konkursbehandling, men da der hverken var skibe eller penge og kun et par pro forma aktionærer, blev denne snart afsluttet. »*Peter Lassen*« krigsforliste senere.

Direktør Albert Jensens forhold til det ofte diskuterede — i virkeligheden tyske — firma Københavns Kul og Koks Kompagni a/s skal kortelig omtales, da dette firma også drev rederi. Firmaet var stiftet med tysk kapital i januar 1909. Aktiekapitalen var på kr. 40.000, og Poul Albert Jensen blev formand for bestyrelsen og direktør for foretagendet. Det var den kendte tyske finansmand, Hugo Stinnes (som blev Albert Jensens svigerfader), der stod bag firmaet. Hugo Stinnes koncernerne i Mühlhausen, Tyskland, sagdes at repræsentere 80 mill. guldmark. I juli 1916 udvidedes kapitalen til kr. 600.000 og i oktober samme år til 1 mill. kr. I marts 1937 øges kapitalen igen — denne gang til 2 mill. kr. og i november 1940 yderligere til 5 mill. kr.

Albert Jensens meriter under og efter første verdenskrig er allerede omtalt. Ved hjælp af tysk kapital var han nu godt placeret i det tysk okkuperede Danmark, og som gammel shippingman ville han nu forsøge rederivirksomhed gennem kulfirmaet. To gamle dampere, hver på ca. 2000 tdw. blev indkøbt. Den ene af disse, som blev døbt »*Odin*«, var det første skib bygget på det herostratisk berømte Hellerup Skibsværft i 1901. K. K. K. K. (de fire k'er) betalte det gamle skib med kr. 600.000. I september 1916 var dette skib blevet handlet til kr. 1.177.162, i februar 1926 til 10.750 pund og i 1932 til 3400 pund sterling. Det forliste i juli 1946. Det andet skib, som indkøbtes, blev døbt »*Thor*« og var bygget i Blyth i 1911. Det betaltes med kr. 700.000. I juni 1950 solgtes det til Hamburg for kr. 494.100.

De fire k'er købte også nogle mindre skibe, ligesom Albert Jensen dannede endnu et rederi under navnet Albert Jensen a/s, som anskaffede nogle ældre fiskerbåde og en ny skonnert.

Den 3. juni 1941 døde direktør Albert Jensen af et hjerteslag under et ophold i Bad Gastein i Tyskland. Han blev kun 56 år gammel, men havde også været ganske ung, da han begyndte sin ret brogede løbebane, der var blevet bestemt af hans tyske forbindelser og sympatier, der ofte havde bragt ham i forlegenhed, men også betydelige økonomiske fordele. Ved sin død undgik han de store ubehageligheder, der uden tvivl ville have ramt ham ved den efter verdenskrigens slutning stedfundne optrevling af tysk infiltration i danske foretagender. Nu opnåede han en storstilet begravelse fra Sct. Jacobskirken den 10. juni 1941 — under den tyske besættelse — og med tilstedeværelse af de største dignitarer inden for dansk skibsfart og handel.

Direktør Albert Jensen var en energisk og dygtig forretningsmand, og personlig havde han et elskværdigt og vindende væsen, der gjorde ham afholdt i mange kredse og af sit personale.

»De fire k'er« blev ført videre af Albert Jensens meddirektør H. J. Jensen, og

enken (fru Ellen Jensen) blev indvalgt i bestyrelsen, for hvilken senere den kendte højesteretssagfører Geo. K. Schørring blev formand. Geo. K. Schørring fik en svoger, F. R. Riis, ind i firmaet, og den 27. februar 1944 afløste denne H. J. Jensen som direktør.

Straks efter kapitulationen den 5. maj 1945 begyndte den danske presse — særlig det nye, uafhængige dagblad »Information« — at hævde, at »K. K. K. K.« var tysk ejendom, og den 10. juni indledtes politiundersøgelse mod firmaet. Den 25. oktober 1945 sattes selskabet under administration ifølge lov af 12. juli 1945 »om tvungen likvidation eller administration af visse aktieselskaber m. v.«

Det viste sig ikke at være så ligetil med udredningen af kulfirmaets ejendomsforhold. Hugo Stinnes-koncernen havde nemlig også et stort i U. S. A. indregistreret selskab. Stinnes havde i årene 1940-41 flyttet 5 mill. kr. over til det danske firma. På det tidspunkt mente alle tyske finansmænd — og mange andre også — at her var tyske penge sikre nok. Nu søgte man at bevise, at disse penge var amerikanske. Selskabets kapital var pantsat i amerikanske banker for lån stiftet af det amerikanske Hugo Stinnes-firma. Det syntes mærkeligt, at K. K. K. K., som under krigen slet ikke havde lagt skjul på sin tyske afhængighed og på, at dets kapital var tysk, nu pludselig havde fået aktier og kontanter placeret i Schweiz, Holland, Belgien — og i særdeleshed i U. S. A. Bl. a. blev det fremført, at Hugo Stinnes i amerikanske banker havde lånt 25 mill. dollars og som pant derfor bl. a. havde deponeret 2 mill. kr. i K. K. K. K.-aktier. Det var nok umuligt helt at trænge til bunds i disse internationale finansieringsforhold. Imidlertid syntes de amerikanske krav formelt ret stærkt begrundede, og sagen blev ordnet direkte med de amerikanske myndigheder på den måde, at firmaet blev givet fri til at fortsætte sin virksomhed — dog med løfte om ikke at engagere tysk kapital og mod, at amerikanerne betalte 3.9 mill. kr. til den danske statskasse.

Administrationen blev hævet den 30. juli 1947. For den nyvalgte bestyrelse blev højesteretssagfører E. Richter valgt til formand. Til direktører valgtes I. Strand, der havde været en af administratorerne, og firmaets tidligere direktør, F. R. Riis. Fra den 1. januar 1953 er F. R. Riis enedirektør. Aktiekapitalen er 5 mill. kr. Firmaet har nu ingen skibe. Derimod førtes et af Albert Jensens rederier videre, nemlig Albert Jensen a/s. Dette lededes af skibsreder S. J. Siemssen og havde i januar 1953 et skib s/s *»Julius«* på 1972 brt. og bygget i 1921. I 1954 afhændedes dette skib, og rederiet er senere ophørt.

I 1923 stiftedes dampskibsselskabet *»Baltic«* med en aktiekapital på ½ mill. kr. Stifterne var kaptajn *Hans Jensen* og skibsmægler *J. C. Th. Jensen.* Den sidstnævnte blev korresponderende reder og tilhørte for resten den familie Jensen, der oprindelig i Rusland og randstaterne havde haft store forretninger i skibsfartsbranchen. Rederiet begyndte med to skibe på i alt 3103 brt. Senere indkøbtes endnu et skib, og i 1927 udvidedes aktiekapitalen til 1 mill. kr.

Ved begyndelsen af den anden verdenskrig havde rederiet stadig de samme to skibe, det var startet med. Det tredje skib *»Kalø»* på 1000 brt., anskaffet i 1925, solgtes i marts 1929 til Sverige for 20.650 pund sterling. Rederiet havde stadig

interesser i randstaterne, og rederen ejede bl. a. et skib s/s »*Brodsworth*« under lettisk flag. Dette skib på 1996 brt., som var bygget i 1917 i Glasgow, blev i 1939 overført til dansk flag og fik navnet »*Dagø*«. Det var således med tre skibe, at Baltic gik ind i krigen. Dog allerede den 17. december 1939 krigsforliste s/s »*Bogø*«, hvorved 14 mand af den 17 mand store besætning omkom. S/s »*Dagø*» sejlede under britisk flag under hele krigsperioden.

I 1948 stiftede firmaet J. C. Th. Jensen »*Dampskibsselskabet Bothnia*« med en aktiekapital på 2 mill. kr., og til dette rederi indkøbtes fra Canada s/s »*Tatuk*« på 2824 brt. Skibet var 5 år gammelt og omdøbtes til »*Kalø*«. De to rederier Baltic og Bothnia blev administreret af det samme firma og var familieselskaber med mindre end 10 aktionærer og derfor ikke pligtige til at offentliggøre regnskaber.

Den 15. februar 1957 døde skibsreder J. C. T. Jensen, og som hans efterfølger valgtes *A. V. Andersen.* Imidlertid besluttedes det at likvidere selskaberne. Skibene solgtes efterhånden, og i slutningen af 1957 var likvidationen afsluttet for begge rederier med fuld dækning både til kreditorer og aktionærer.

Den 6. november 1925 startedes på initiativ af kaptajn *Tormod Basse*, der siden 1898 havde været ansat i d/s Vesterhavet, et rederi, som fik navnet »*Dampskibsselskabet Hetland*«. Direktør H. P. P. Ladegaard fra Det forenede Bugserselskab blev rederiets korresponderende reder — samtidig med, at han ledede bugserselskabet. Tillige var han en kort tid reder for Dampskibsselskabet John M. Larsen. John M. Larsen var en dansk-amerikaner, der kom til Danmark i tyverne og revolutionerede hele frysningsindustrien. Han prøvede også at få indført rationelle frysningsmetoder i de danske fiskeskibe, og det rederi, som blev stiftet på hans foranledning, indkøbte i juni 1926 fra d/s Uranus det 648 brt. store s/s »*Kongsdal*«, bygget i Helsingborg i 1915. Skibet blev indrettet med fryserum til fisketransport, blev hjemskrevet i Esbjerg og fik navnet »*Coldair*«. Desværre opfyldte det ikke økonomisk set de store forventninger, der var næret til det, og i marts 1927 solgtes det til Hamburg for 9500 pund sterling, og det lille rederi opløstes.

D/s Hetland begyndte med en aktiekapital på kr. 100.000, der dels bestod af stifterens egne midler, dels af aktier overtaget af familien og dens venner. Mens Ladegaard varetog rederiets forretninger i land, blev firmaets egentlige stifter, kaptajn Basse, fører af det første skib s/s »*Susaa*«, der var bygget i 1901 og på 1237 brt. Skibet var købt fra Sverige for kr. 141.000. »*Susaa*« forliste den 14. november 1933 på St. Lawrencefloden i Canada.

I 1929 forhøjedes aktiekapitalen til kr. 175.000, og samtidig købtes fra Frankrig et i 1918 i Amerika bygget skib på 1803 brt. Købesummen var kr. 145.000. Dette skib blev døbt »*Nivaa*« og solgtes i februar 1933 ligeledes til Sverige for 4250 pund sterling.

I 1929 fratrådte Ladegaard ledelsen af bugserselskabet og havde nu kun d/s Hetland at administrere.

En broder til Tormod Basse, *Ejnar Basse,* var bestyrelsens formand fra 1929 til sin død i juli 1950. I 1930 forlod direktør Ladegaard sin stilling i rede-

riet og blev som reder efterfulgt af kaptajn T. Basse, der det sidste årstid havde ført »*Nivaa*«. Kaptajn Basses ældste søn, Arvid Hetland, blev i 1929 prokurist i firmaet, i hvilket senere også en yngre søn, Tormod Hetland Basse, blev ansat.

1930 og 1931 var hårde år at komme igennem for det lille rederi. Kaptajn Basse satte sine sidste spareskillinger i firmaet, og både han og sønnerne arbejdede uden vederlag. Alligevel var rederiet strandet uhjælpelig på de dårlige fragters skær, hvis ikke Basse havde haft så mange personlige venner både blandt redere og gamle skibsførerkolleger, som kom ham til hjælp med lån for at tilfredsstille nærgående kreditorer. Hetland kom gennem krisen, og i 1933 begyndte der at komme en sølvrand om de mørke skyer. »*Nivaa*« var imidlertid blevet solgt, så da »*Susaa*« forliste, havde rederiet ingen skibe. Dog, kaptajn Basse gav ikke op. I marts 1934 købtes fra Sverige s/s »*Loke*« på 1503 brt., bygget i Helsingør i 1904. Dette skib var i 1928 handlet til kr. 222.000. Hetland gav kr. 100.000 for det og omdøbte det til »*Krusaa*«. I april 1937 solgte Hetland skibet til Estland for 9250 pund sterling.

Hetland købte og solgte adskillige skibe. Denne stadige skibshandel havde faktisk været af stor betydning for rederiets økonomi, da der altid var fortjeneste ved disse handler.

I november 1935 fik kaptajn Basse en meget smigrende anmodning, som han efterkom. Det store franske rederi Compagnie de Transports Isothermiques, S. A. fik bygget tre motorskibe, to på Odense Skibsværft og et på Götaværket i Göteborg beregnet til transport af bananer i kølerum. Disse skibe — »*Fort de France*«, »*Fort Richepan*« og »*Fort Royal*« — ønskede franskmændene, at Basse skulle administrere på grund af indregistreringsvanskeligheder i Frankrig. Et rederi med navnet D/s af 1935 blev dannet, skibene kom under dansk flag og fik danske besætninger. Allerede i juni 1936 blev skibene dog overført til det franske rederi Cie Générale Transatlantique, der betalte 118.500 pund sterling for hver.

I 1939 udvidedes kapitalen til kr. 350.000. Den 1. januar 1940 bestod rederiets flåde af 2 dampskibe på i alt 3229 brt. og 1 motorskib på 921 brt. Alle disse skibe kom efter den 9. april 1940 under allieret kontrol. M/s »*Lilleaa*« og s/s »*Grenaa*« deltog bl. a. i invasionen af Normandiet i sommeren 1944, men nåede velbeholdent hjem efter krigen. Kaptajn Basse tog selv over til England for at hente »*Lilleaa*« hjem efter den lange krigstjeneste.

S/s »*Storaa*« nåede ikke hjem. Den blev efter Frankrigs kapitulation holdt tilbage i Port Lyautey i Fransk Marokko, hvor den opholdt sig under britisk flag. Først efter invasionen af Nordafrika i november 1942 kom den i april 1943 ud at sejle igen, men allerede den 3. november 1943 blev den torpederet og sænket i Kanalen. Blandt de 10 danske sømænd, som omkom ved dette forlis, var skibets fører, min gode ven, kaptajn *Jens Fage Petersen* — en ualmindelig sympatisk og dygtig skibsfører og et godt og trofast menneske.

Den 2. november 1945 forliste m/s »*Lilleaa*« i Østersøen, hvorved 15 sømænd omkom.

Efter kapitulationen begyndte Hetland at forny sin flåde. I løbet af 1946 anskaffedes 4 skibe, og i oktober samme år gjorde den gamle sømand og skibs-

reder Basse sit sidste skibskøb ved fra den schweiziske regering at købe dette lands første søgående skib s/s »*Calanda*«, bygget i Sunderland i 1913, 4379 brt. Skibet kom under dansk flag til at hedde »*Storaa*« og solgtes i november 1949 til Panama for 62.500 pund sterling.

Den gamle skibsreder var træt. Han havde styret sit rederis skibe i 23 år gennem mange og ofte meget snævre passager, men havde altid klaret skærene — både på grund af sin ubestridelige dygtighed og sit »never give up«-væsen, men også på grund af sine rent menneskelige egenskaber, som skaffede ham respekt og venskab blandt alle, han kom i berøring med. Efter et kort sygeleje døde han den 19. juni 1947.

Det var den ældste søn, Arvid Hetland Basse, som overtog ledelsen af rederiet efter faderen. I sommeren 1950 blev den yngre broder Tormod Hetland optaget som kompagnon i firmaet, som nu hedder Brødrene Basse.

Da rederiet den 6. november 1950 fejrede sit 25 års jubilæum, blev dette bl. a. højtideligholdt ved udgivelsen af et festskrift forfattet af den kendte søhistoriker Bredo von Munthe af Morgenstierne. En væsentlig del af oplysningerne meddelt her er taget fra dette skrift, for hvilket jeg takker forfatteren og rederiet.

Under afsnittet omhandlende d/s Pacific er omtalt, hvorledes brødrene Basse under firmanavnet Basse & Co. i februar 1952 overtog administrationen af Pacific. Firmaet A. H. Basse a/s, der ejes af Arvid H. Basse, ejer den 1. januar 1960 m/s »*Else Basse*« på 4642 brt, bygget i Nakskov i 1930. D/s Hetland a/s, der disponeres af firmaet Brødrene Basse, forhøjede i 1947 sin aktiekapital til kr. 490.000 og i 1950 yderligere til kr. 735.000. Det ejede den 1. januar 1960 to skibe på tilsammen 5000 brt.

KAPITEL 23

d/s »Jutlandia«. d/s »Ove Skou«. d/s »Draco«.

Den kendte kaffegrosserer *Jens Toft*, som drev en udstrakt import- og eksportforretning, stiftede den 21. oktober 1918 rederiet »*Jutlandia*«. Navnet på rederiet var ikke taget lige ud i det blå, men taget efter den halvø — »hovedlandet« — hvor stifteren var født og havde trådt sine barnesko. Til at lede det nye rederi som korresponderende reder valgtes skibsreder *Thorvald Christian Christensen* (»T. C.«). Aktiekapitalen, som blev rejst af stifteren og hans nærmeste familie og venner, var på 1.2 mill. kr., og stifteren overtog hvervet som formand for bestyrelsen.

Som tidligere fortalt, var d/s Fiona blevet likvideret i 1917 med en dividende til aktionærerne på 1075%. Jutlandia overtog for en købesum af kr. 1.852.292 Fionas eneste tilbageværende skib, s/s »*Jona*«, bygget i Sunderland i 1889 og målende 1779 brt. Tillige overtog Jutlandia fra Fiona båndlagte midler repræsenterende 2 mill. kr. »*Jona*« fik under Jutlandia navnet »*Hans Tausen*« og sejlede for dette rederi til marts 1934, da det blev solgt til ophugning for 2600 pund sterling.

Med Stuhrs værft i Aalborg havde det nye rederi sluttet kontrakt om 3 nybygninger. Bl. a. på grund af materialemangel, som fritog værftet for ansvar ifølge kontrakten, blev disse skibe så forsinket i bygningen, at de dårlige tider for alvor var indtruffet, og der var ikke andet for rederiet at gøre end at få kontrakten annulleret. Dette lykkedes også, men med et tab på kr. 1.239.135, så det var intet under, at det nye selskab, som var begyndt lovende, allerede i 1921 konstaterede et underskud på kr. 412.342.

Det var med store personlige ofre, at Jens Toft holdt den stærkt hældende rederiskude på nogenlunde ret køl, men hans jyske stædighed nægtede at anerkende et nederlag. I august 1925 skiltes T. C. Christensen venskabeligt fra Jutlandia, og Jens Toft overtog selv styret som korresponderende reder. I 1928 overtoges nybygningen s/s »*Marie Toft*« fra The Antwerp Engineering Co. Skibet var på 1911 brt. og kostede kr. 684.894. Dette skib krigsforliste den 16. marts 1943. I 1930 fik rederiet fra det samme værft s/s »*Gerda Toft*« på 1960 brt. Dette skib kostede kr. 794.337. Også dette skib krigsforliste, idet tyskerne beslaglagde det, og det blev — lastet med ammunition — sænket ved luftangreb på Candia den 2. juni 1944.

De dårlige tider for skibsfarten gjorde sig stadig gældende, og i april 1934 måtte der foretages et drastisk skridt. Uden udbetaling til aktionærerne sattes kapitalen ned med kr. 1.198.800. Det vil altså sige, at en 1000 kroners aktie blev skåret ned til at være 1 krone værd. Idet rederiets kreditorer konverterede deres tilgodehavende til aktier, blev kapitalen derefter opskrevet med kr. 400.000, således at den nu var på kr. 401.200. Denne åreladning synes at have hjulpet, og da tiderne også var blevet bedre for rederidrift, udvidedes kapitalen i juli 1936 til kr. 801.200 og igen i oktober 1937 til kr. 1.201.200.

I årene fra 1934 til 1942 købtes i alt 4 skibe, og den 1. januar 1940 ejede rederiet 4 dampskibe på i alt 8281 brt.

Den 21. marts 1941 trak den gamle kaffegrosserer og skibsreder Jens Toft sig ud af ledelsen af rederiet og blev efterfulgt af sin søn, Ove Toft. Den 10. januar 1942 købtes s/s »*Finland*«, bygget i 1930 og målende 2302 brt. Købesummen var kr. 2.150.000, og skibet blev omdøbt til »*Marianne Toft*«. Dette skib forliste efter kollision den 12. september 1945, hvorved 10 af besætningen omkom.

I 1942 døde den gamle seje jyde og skibsreder. Han nåede dog at se sit værk bragt frem til sejr, men blev ikke forskånet for bekymringer for rederiets skibe, som tilfulde fik krigens rædsler at føle.

Skibsreder Jens Toft blev efterfulgt af sine tre sønner: *Ove, Knud C.* og *Arne Toft*. I juli 1942 dannedes rederiet »*Jens Toft A/S*«, for hvilket Knud C. Toft og Ove Toft kom til at stå som redere. Det nye rederi købte s/s »*Karen Toft*« fra søsterselskabet Jutlandia. Dette skib var bygget i Sunderland i 1920 og målte 2230 brt.

Jutlandia mistede alle sine skibe under krigen. I marts 1946 købtes fra den danske stat s/s »*Dyrnæs*« bygget i Odense samme år på »Hansaprogrammet«. Skibet blev omdøbt til »*Jens Toft*«.

I juli 1948 købte Jutlandia fra Canada to søsterskibe. Det var de første dan-

ske skibe, som blev købt med »Marshallhjælp« — under dansk flag kom de til at hedde *»Gerda Toft«* og *»Marie Toft«*. De var bygget i 1944 og var på henholdsvis 2928 og 2891 brt. Sidstnævnte blev solgt til Göteborg i januar 1951 for kr. 2.755.950.

I oktober 1950 havde Jutlandia en sag for Sø- og Handelsretten i København i anledning af en kollision mellem s/s *»Jens Toft«* og s/s *»Grønland«* tilhørende d/s Dansk-Fransk. Dansk-Fransk krævede i erstatning fra Jutlandia kr. 279.000, mens Jutlandia gjorde modkrav gældende på kr. 339.000. Retten fandt fejl på begge sider, men dog mest på *»Grønland«s* side, hvorfor Dansk-Fransk blev dømt til at betale modparten kr. 92.000.

I 1959-60 blev et af Jutlandias skibe, m/s *»Inge Toft«* forsidestof i verdensbladene, idet skibet med magt blev tilbageholdt i Port Said af den ægyptiske regering. Grunden var den, at skibet, som var tidsbefragtet af et amerikansk firma, havde ladning ombord tilhørende staten Israel, hvormed Ægypten påstod at være i krig. Først da *»Inge Toft«s* kaptajn indvilgede i at lade ægypterne konfiskere og oplosse ladningen, blev skibet frigivet. *»Inge Toft«* var tilbageholdt i ca. 9 måneder.

D/s Jutlandia ejede den 1. januar 1960 tre skibe på i alt 10.248 brt. *»Inge Toft«* på 4735 brt. er bygget i 1959.

»Dampskibsselskabet Ove Skou A/S« er stiftet den 31. oktober 1935. Stifteren og den korresponderende reder var da vist nok Danmarks yngste dampskibsreder, idet han blot var 29 år gammel. Han var dog ingen begynder i faget, idet han, som i øvrigt var søn af en kendt skibsfører, Mads Skou fra Kolding, allerede som 23-årig i 1929 havde været den egentlige reder for et 700 tons træskib m/s *»Karise«*. Selv om han ikke stod anført som reder, var det ham, der ledede forretningerne med dette skib såvel som med andre småskibe, han fik hånd i hanke med, efter at *»Karise«* blev solgt.

Ove Skou kom som kontorist ind i Hovedstadens Kulimport, der ejedes af den i hestesportskredse meget kendte grosserer Theophilus Hansen, som på grund af sit forretning med kul og sin passion for heste aldrig gik under andet navn end »Kulhesten«. Den unge dygtige Skou gjorde sig snart uundværlig for sportsgrossereren, som gjorde ham til direktør i forretningen. Som alle, der på en eller anden måde har haft med shipping at gøre, var Skou ikke tilfreds med blot at være kulgrosserer — skibe var hans fag, og i november 1934 købte Kulimporten s/s *»Elsie«*, 1420 brt., bygget i Kiel i 1906. Samtidig med at være direktør i kulfirmaet stiftede Ove Skou støttet af Theophilus Hansen den 31. oktober 1935 Dampskibsselskabet Ove Skou a/s med en kapital på kr. 100.000. Rederiets første skib var s/s *»Østen»* indkøbt fra d/s Hafnia og omdøbt *»Jytte«*. Skibet, der var 51 år gammelt, var bygget i Sunderland og målte 1877 brt. Dette skib krigsforliste i december 1939 med et tab af 10 menneskeliv.

I december 1936 solgte Hovedstadens Kulimport s/s *»Elsie«* til forretningens direktør. Han gav skibet navnet *»Lotte«* og solgte det i april 1937 til et rederi, han havde stiftet under navnet *»Dampskibsselskabet af 1937, A/S«*. Rederiet blev stiftet den 13. januar 1937 med en kapital på kr. 150.000 og med s/s *»C. Bom«*

som eneste skib. Skibet blev købt fra et rederi på Thurø, og købesummen var kr. 140.000. Det blev omdøbt til *»Hanne«*, var på 1080 brt. og bygget i 1905. Ove Skou forlod nu kulfirmaet og gik i gang med at gøre sine drømme om at skabe et stort rederi til virkelighed.

Ved den anden verdenskrigs udbrud ejede d/s Ove Skou kun det ene skib *»Jytte«*, som altså kort tid efter krigsforliste. Derimod havde d/s af 1937 nu 3 skibe på i alt 4761 brt. Allerede i april 1937 udvidede dette selskab sin kapital til 1/2 mill. kr. og i december 1941 yderligere til 1 mill. kr.

D/s Ove Skou udvidede i marts 1942 til kr. 250.000.

Siden 1945 har alle Ove Skous skibe fået efternavnet Skou føjet til deres navne.

D/s Ove Skou anskaffede ingen skibe under hele krigen. Derimod købte d/s af 1937 nogle gamle skibe — bl. a. det tidligere s/s *»Estland«* på 1253 brt., som var bygget til Dansk-Fransk af Stuhr i Aalborg i 1918 og da betalt med kr. 620.000. D/s af 1937 købte det i december 1940 og betalte Dansk-Fransk kr. 900.000 for det. Skibet blev omdøbt til *»Hanne«*.

Efter krigen begyndte de Skouske rederier rigtigt at folde sig ud. Hos B. & W. var et motorskib under bygning, som straks efter krigens afslutning blev afleveret til det den 27. maj 1945 stiftede *»Interessentselskabet«* bestående af d/s Ove Skou og d/s af 1937 a/s. Skibet blev døbt *»Benny Skou«* og målte 3765 brt. Det var bygget efter ganske specielle tegninger og havde foruden de mest moderne navigations- og lossemidler også en meget smuk passager- og mandskabsaptering. Skibet var bestilt og bygget under krigen og kostede godt 6 mill. kr. Efter at have drevet det med stor fordel solgte interessentskabet det til Polen i april 1951 for 13 3/4 mill. kr.

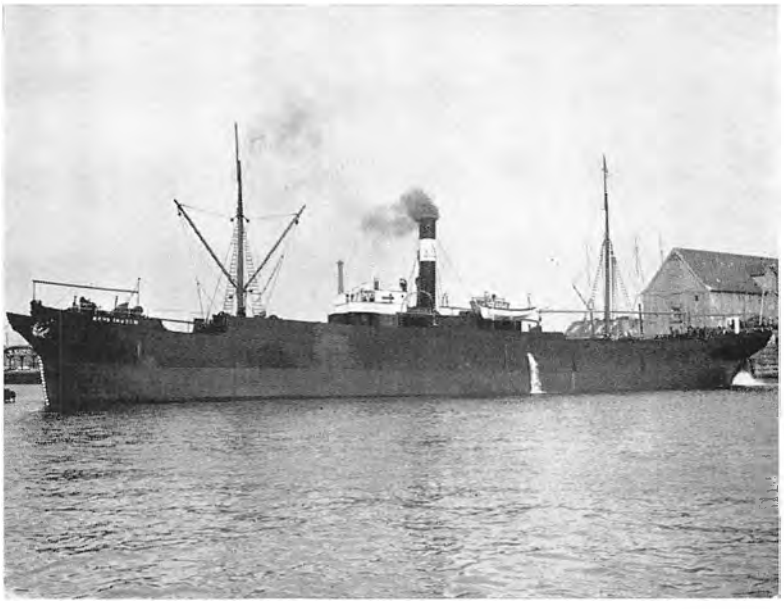
De Skouske rederier overtog i 1947 fra staten to Hansa-skibe, s/s *»Kirsten Skou«*, 2776 brt. bygget i Odense (gik til d/s Ove Skou a/s) og s/s *»Inger Skou«*, 1806 brt. (til d/s af 1937). Sidstnævnte var ikke i egentlig forstand et Hansa-skib. Det var søsat i Hamburg, men som ufærdigt skrog i 1944 slæbt til Isefjorden, hvor det blev oplagt. Efter krigen blev det bygget færdig i Helsingør. *»Kirsten Skou«* blev i november 1949 solgt til Paris for 5 mill. kr. Foruden disse skibe overtoges fra staten tillige 3 skibe overgivet Danmark fra Tyskland som del i erstatningsplanerne. Skibene var ca. 20 år gamle. De to på ca. 1900 brt. gik til interessentskabet og et tredje på 5906 brt. gik til d/s Ove Skou, som døbte det *»Marie Skou«*.

I august 1947 udvidede d/s Ove Skou sin kapital til 1 mill. kr. og d/s af 1937 sin til 2 mill. kr. Den 1. juli 1950 fandt der igen en kapitaludvidelse sted i begge selskaber — Ove Skou til 2 og 1937 til 3 mill. kr.

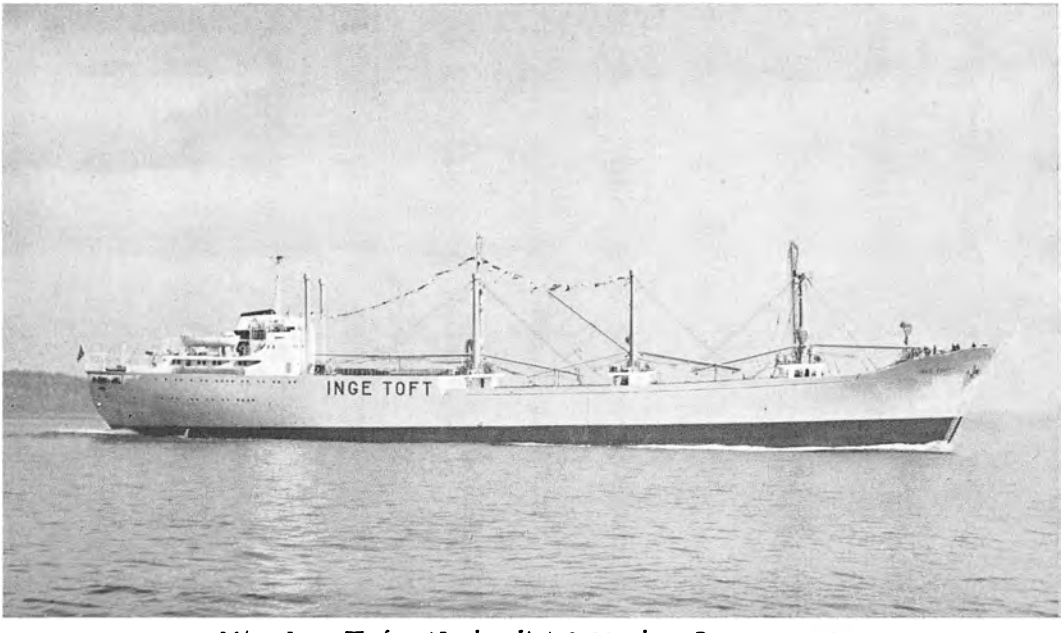
Den 15. september 1949 overtager interessentskabet fra B. & W. en nybygning på 3885 brt., som gives navnet m/s *»Jytte Skou«*, og i 1951 også fra B. & W. en ny *»Benny Skou«* på 4248 brt.

»Marie Skou« er i 1951 ude for en del opmærksomhed i verdenspressen, idet det i august i Kina bliver beskudt fra et kommunistisk fort. Ingen mennesker kom noget til, men skibet fik ovenbords skade for ca. kr. 30.000. Det spøgefulde





Grosserer, skibsreder Jens Toft (Jutlandia). Til h.: s/s »Hans Tausen« (Jutlandia) 1.930 brt. Bygget 1889.



M/s »Inge Toft« (Jutlandia) 2.534 brt. Bygget 1959.



Skibsreder Ove Skou.



M/s »Karise« 542 brt. Bygget af træ 1919 af J. P. Jørgensen, Thurø. Første skib disponeret af den 23-årige Ove Skou.



S/s »Jytte« (Ove Skou) 1.877 brt. Bygget 1884. Krigsforlist 19. december 1939. 10 omkomne.



Skibsfører Mads Skou.



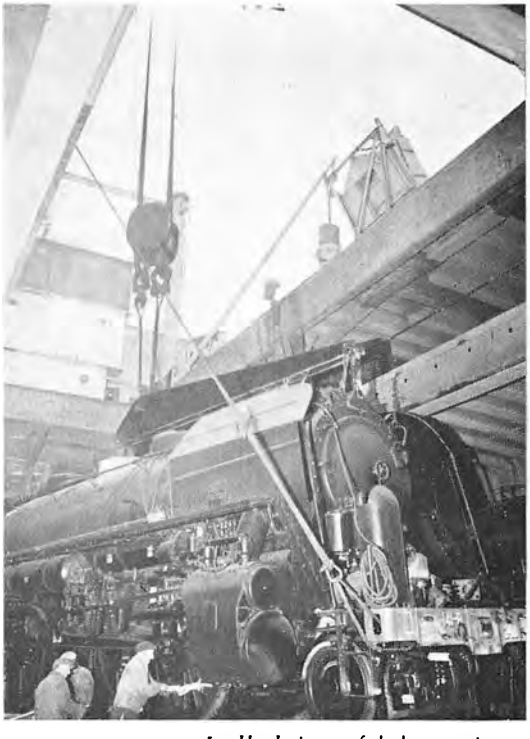
M/s »Birgitte Skou« (Ove Skou) 7.178 brt. Bygget 1960.

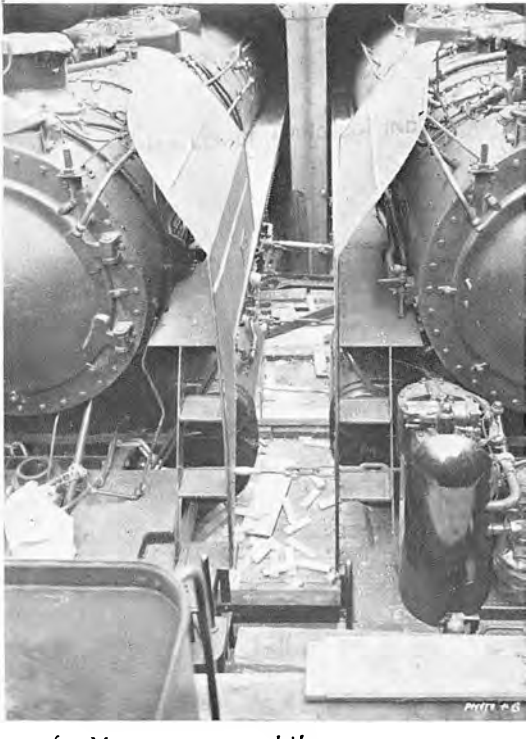


Godsejer og skibsreder A. Reiman (Motortramp).

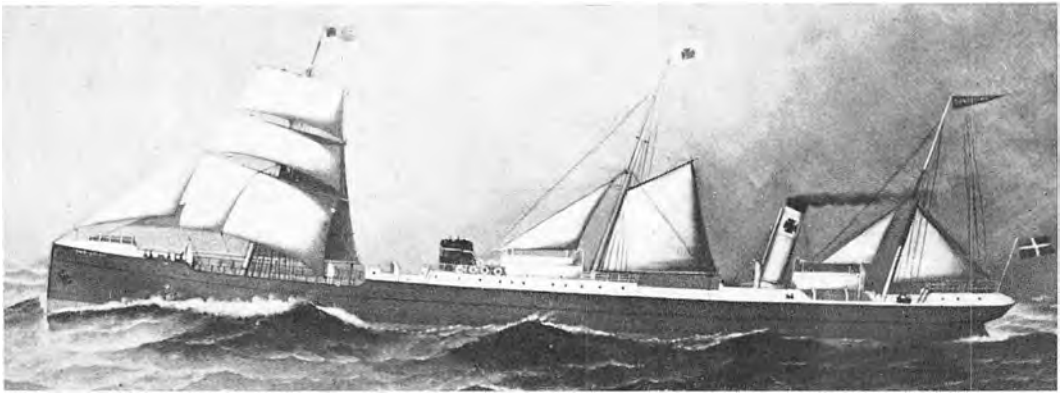


Vekselerer og skibsreder Holger Jensen (Motortramp).





Indladning af lokomotiver i et af »Motortramp«s skibe.



S/t »Christine« (D. D. P. S.) 2.293 brt. Bygget 1890 af Burmeister & Wain. Danmarks første tankskib.



Grosserer Johs. M. Holm.



Generalkonsul Chr. Holm.



Dir. Erik Nordbye Nielsen.



M/t »Danmark« (Dansk Esso) 10.517 brt. Bygget 1931 af Burmeister & Wain. Krigsforlist 12. januar 1940.



Dir. G. A. Stein jun.

ved sagen var, at »*Marie Skou*« var tidsbefragtet af et czekisk firma og var lastet med gods til Kommunist-Kina.

Den 7. oktober samme år mistede rederiet ved forlis i Nordsøen s/s »*Rikke Skou*«. Ved forliset omkom 12 mand incl. kaptajnen.

I juli 1957 solgtes til Venezuela det i 1953 byggede m/s »*Mette Skou*«, men tre uger efter modtoges fra Helsingør Skibsværft et nyt m/s »*Mette Skou*« på 4211 brt. — samme størrelse som det solgte. I det hele taget har rederiet ført en tilsyneladende gunstig handelspolitik med bygning og salg af skibe.

Ove Skous selskaber har i sin tid været udsat for nogen kritik, men ingen kan frakende rederen den dygtighed, hvormed han fra bar bund har skabt denne store rederivirksomhed, hvis moderne, smukke skibe vækker beundring overalt.

Den 1. januar 1960 ejede d/s Ove Skou a/s 5 motorskibe på i alt 21.279 brt., d/s af 1937 a/s 1 skib (s/s »*Helle Skou*«, 1260 brt.) og interessentskabet 5 skibe på i alt 18.674 brt.

Til levering i løbet af 1960 havde Skou-rederierne to skibe på hvert ca. 9500 tdw. under bygning i Tyskland og til levering i 1961 et skib af »*Benny Skou*«-klassen under bygning i Helsingør.

Alle selskaberne i Skou-koncernen er familieselskaber med mindre end 10 aktionærer.

Den 4. oktober 1934 stiftedes »*Dampskibsselskabet Draco, A/S*«. Stifterne var bl. a. direktør N. J. E. Fischer-Nielsen, den korresponderende reder for Pacific L. R. Schmidt og Robert Fischer-Nielsen, som blev korresponderende reder. Aktiekapitalen blev sat til kr. 85.000. Rederiets første skib blev købt fra Pacific. Det beholdt sit navn »*Riga*« og var en 749 brt. stor damper bygget i Helsingør i 1906. Det var et skib, som ofte var blevet handlet. I oktober 1913 havde det skiftet ejer for kr. 250.000. I august 1917 var prisen oppe på 1 mill. kr. Det oplyses ikke, hvad Draco gav for skibet, men da dette rederi i august 1939 solgte det til Finland, var salgssummen kr. 135.000.

I maj 1936 indkøbtes fra Skotland s/s »*Ailsa*« på 1340 brt. Købesummen var 17.000 pund sterling og skibet omdøbtes til »*Reval*«. Dette skib solgtes igen i februar 1937 til Finland for 12.000 pund sterling. Rederiets aktiekapital blev i september 1936 udvidet til kr. 150.000.

Ved begyndelsen af anden verdenskrig ejede rederiet kun et skib, s/s »*Skagen*« på 900 brt., bygget i 1914 og købt til Draco i september 1937.

I marts 1942 trak skibsreder L. R. Schmidt sig ud af Dracos bestyrelse og i stedet for indvalgtes hans svigersøn Leo Vilhelm Buchhave Jensen.

I maj 1942 solgtes »*Skagen*« til d/s Viking. Betingelserne var ret ualmindelige. »*Skagen*« var under allieret kontrol, og købesummen blev fastsat til forsikringssummen, som var 1/2 mill. kr. Kr. 300.000 betaltes kontant, mens kr. 200.000 skulle betales ved skibets tilbagelevering efter krigen. Der var dog nogle betingelser med hensyn til skibets eventuelle forlis, indtjening etc.

I 1943 købtes en motorskonnert, som ombyggedes til motorskib og blev døbt »*Grenen*«. Det var bygget i Holland i 1919 og målte 331 brt. Det solgtes igen i 1947 til Rederi A/S Polaris.

I januar 1945 udvidedes aktiekapitalen til kr. 200.000 og i august til kr. 300.000. I januar 1950 fandt der yderligere en udvidelse sted til kr. 450.000.

I 1946 købtes fra Skotland s/s *»Mirupanu«*, som var bygget i Newcastle i 1905 og målte 2733 brt. Købesummen var kr. 775.000. Skibet omdøbtes til *»Salling«* og solgtes igen i 1954. I maj 1947 købtes fra England s/s *»Garonne«*, bygget i Stettin i 1911 og målende 1293 brt. Købesummen var kr. 1.170.000. Det omdøbtes til *»Stevns«* og solgtes i januar 1952 til Tyrkiet for 52.000 pund sterling. I juli 1950 købtes fra Grøn & Witzke s/s *»Skandinavia«*, som dette assurancefirma havde erhvervet sig som ufyldestgjort kreditor ved tvangsauktion fra d/s Finland. Dette skib var som *»Prins Knud«* i 1922 blevet søsat på Kalundborg Skibsværft og færdigbygget ved Københavns Flydedok. Det målte 1377 brt. og blev omdøbt til *»Strib«*. Det solgtes i februar 1952 til Hamburg for 2 mill. kr. I marts 1952 købtes fra Holland s/s *»Beverwijk«* på 2864 brt. Det var i 1919 bygget i Holland til d/s *»Dannebrog«* og kostede da kr. 1.533.031. Draco betalte nu skibet med 3.4 mill. kr. Dette skib afhændedes i 1956, og i 1958 blev et nyt, *»Skern«*, som var et motorskib på 1112 brt., modtaget fra et hollandsk værft.

I 1952 udvidede Draco sin aktiekapital fra kr. 450.000 til kr. 600.000 og igen i januar 1957 til 1 mill. kr.

Af indtægterne for året 1960 havdes til disposition kr. 236.806, af hvilket beløb betaltes 8 % i udbytte.

Dampskibsselskabet Draco a/s er i interessefællesskab med flere andre rederier, der alle administreres af skibsreder R. Fischer-Nielsen. I i/s Coasting har selskabet en interesse på 50%, i i/s Coasttrade 10% og i det med d/s Hejmdal i august 1959 oprettede fællesrederi Seaway 40%. Om dette sidste er fortalt under Hejmdal.

KAPITEL 24

»Det danske Kulkompagni«. »De forenede Kulimportører«.
»C. Clausen, Dampskibsrederi«. »Motortramp a/s«.
d/s »Activ«. »Rhederi M. Jebsen«. »A. E. Sørensen«.

»A/S Det danske Kulkompagni« kan føre sin egentlige oprindelse langt tilbage i tiden, idet det er en fortsættelse af det gamle handelsfirma I. P. Suhr & Søn, som blev dannet allerede i 1749, da den unge Johan Peter Suhr den 22. november overtog en lille hørkramforretning i København og dermed lagde grunden til det senere så kendte Suhrske handelshus.

Efter Frihavnens bygning ønskede Landmandsbankens direktør, *Isak Glückstadt*, at få oprettet en stor, moderne kulforretning i Københavns havn, og på hans initiativ og med støtte fra hans bank stiftedes den 2. januar 1897 a/s Det danske Kulkompagni med en aktiekapital på 2¾ mill. kr., hvoraf den ene million medgik til overtagelsen af den gamle Suhrske kulforretning. I Frihavnen lod det nye selskab opføre lager og udleveringsanlæg, der den dag i dag er enestående.

Til formand for bestyrelsen valgtes etatsråd *Wm. Th. Malling*, mens den meget dygtige forretningsmand *Hjalmar Ostenfeld* blev administrerende direktør.

Selskabet er jo nærmest et handelsselskab, og de skibe, det anskaffede sig, var beregnet til at føre kul over havet til firmaets egne lagre i Danmark, hvilket ikke forhindrede dem i også at tage fremmed ladning på kølen, hvis lejlighed tilbød sig.

Det nye selskab fik allerede i 1898 sit første skib bygget i Skotland. Skibet var på 1464 brt. og blev døbt »*Julius Holmblad*«. Det sejlede tilfredsstillende i mange år, men blev i maj 1924 solgt til Canada for 8500 pund sterling. I 1902 byggede B. & W. selskabets næste skib s/s »*Bretland*« på 2023 brt. Dette skib solgtes i april 1937 til Finland for 15.000 pund sterling. Flere skibe anskaffedes, og da den første verdenskrig udbrød, ejede selskabet 4 specielt byggede kuldampere på i alt 7011 brt.

Under den første verdenskrig krigsforliste selskabets s/s »*Dana*«, som var blevet bygget af B. & W. i 1905 og målte 1590 brt. Ved torpederingen den 9. juni 1917 omkom 4 mand af »*Dana*«*s* besætning. Assurancesummen androg kr. 2.359.500.

I november 1917 døde direktør Ostenfeld. Selskabet førtes i nogen tid videre af direktørerne *O. C. Krüger* og *N. C. Monberg*, men i oktober 1918 ansattes som administrerende direktør den 42 år gamle *Hans Peter Theodor Adler Svanholm*, der havde fået en solid uddannelse i både danske og udenlandske firmaer.

I begyndelsen af tyverne havde den kendte vekselerer Carl Bauder, der under krigen havde tjent sig en stor formue, efterhånden fået opkøbt en aktiepost i Det danske Kulkompagni (D. D. K.) på over 4 mill. kr., som han i september 1923 solgte til det verdenskendte engelske kulfirma Wm. Cory & Son, i hvilket den engelske storfinansmand lord Inchcape var interesseret. Det engelske firma satte sine danske repræsentanter ind i bestyrelsen — nemlig højesteretssagfører Ulf Hansen og grosserer A. N. Hansen (af vekselererfirmaet A. N. Hansen & Co., som vi har hørt om under »Orient-aktionen«). Lord Inchcape havde i forvejen interesser i andre danske kulfirmaer, og vi har jo tidligere hørt, at udenlandske firmaer dominerede forskellige danske selskaber.

I november 1925 købte et dansk konsortium under ledelse af højesteretssagfører Ivan Kondrup den store aktiepost tilbage fra englænderne, og det siver snart ud, at den egentlige køber er direktør Valdemar Steen-Christensen fra a/s De forenede Kulimportører (D. F. K.) Dette køb vækker stor opsigt i pressen, som antyder, at der er ved at blive dannet et kartel mellem kulfirmaerne. Det danske Kulkompagnis kapital er i 1922 blevet udvidet til $8^{3}/_{4}$ mill. kr., så den store aktiepost, D. F. K. har overtaget, giver det kontrollen over det forhen konkurrerende firma. Kulfirmaerne nægter dette, men det er åbenbart, at der finder et samarbejde sted, og flere mindre kulfirmaer både i København og i provinsen bliver slugt af de to store firmaer — således bliver i juni 1929 det gamle firma Th. Drost & Co. overtaget af D. D. K.

Ved den anden verdenskrigs begyndelse ejer D. D. K. 4 dampskibe på i alt 8730 brt. Den 20. marts 1940 bliver s/s »*Bothal*« torpederet, hvorved 15 sø-

mænd omkommer, og den 15. december samme år krigsforliser s/s »*N. C. Monberg*« under engelsk flag. I 1942 har selskabet fra Helsingør Skibsværft fået overtaget s/s »*Julius Madsen*« på 2490 brt., men den minesprænges og synker i Østersøen den 5. juni 1944.

Den 18. marts 1949 døde direktør Adler Svanholm i Southampton, hvor han opholdt sig på forretningsrejse. Direktør Svanholm blev 73 år gammel og havde i over 30 år gjort et stort arbejde i det gamle firma. Som direktør blev han afløst af direktør *A. Møller* (adm.) og direktør *N. Vestergaard*.

I maj 1948 har kulkompagniet fra Norge købt s/s »*Fornes*«, bygget i 1927, 1999 brt. Skibet omdøbes til »*I. P. Suhr*«, men det forliser i Østersøen den 1. december 1950. I september 1951 overtager kompagniet fra Helsingør Skibsværft nybygningen s/s »*Th. Adler Svanholm*«, 3041 brt.

Den 17. oktober 1958 forliste s/s »*Th. Adler Svanholm*« i Nordsøen under en svær storm, og kaptajnen omkommer.

Den 1. januar 1960 ejer kulkompagniet 2 skibe på tilsammen 5115 brt.

Regnskabet for året 1959 viser et nettooverskud på kr. 1.847.333, og der betales 12% i udbytte til aktionærerne.

Jeg har tidligere omtalt, hvorledes skibsreder Julius A. Christensen i Aarhus i 1915–16 ved køb, drift og salg af s/s »*Norman*« havde haft en nettofortjeneste på 2 mill. kr. Direktør Christensen var en meget driftig mand, der, som direktør for Aarhus Kulkompagni havde fået dette sluttet sammen med De forenede Kulimportører. Tilsammen beskæftigede de to selskaber en halv snes dampere med kulførsel til Danmark, og det besluttedes at danne et rederi som datterselskab til De forenede Kulimportører. Rederiet stiftedes den 18. april og fik navnet »*A/S Dampskibsselskabet de forenede Kulimportører*« (D. F. K.). Aktiekapitalen blev sat til 1 mill. kr., og til administrerende direktør og bestyrende reder valgtes den kun 29-årige direktør for Aarhus Kul Kompagni Valdemar Steen-Christensen, som var en søn af grosserer L. A. Christensen, medindehaver af kulfirmaet Alfred Christensen & Co.

Til at huse kulfirmaet og rederiet m. m. købtes i 1922 fra vekselerer L. Palsby den store, herskabelige ejendom Holmens Kanal nr. 5, hvor firmaet stadig har sine kontorer. Købesummen for ejendommen var kr. 650.000.

Det nye rederi bestilte straks 4 skibe. Det første, bygget af Københavns Flydedok, blev overtaget i 1923, målte 2400 brt. og blev døbt »*Scotia*«. Dette skib blev minesprængt den 7. december 1939, hvorved 19 af besætningen omkom.

I 1924 overtoges tre dampere bygget på Howaldtwerke i Kiel. Af disse eksisterer i dag blot s/s »*Hafnia*« på 2060 brt. S/s »*Victoria*« forliste i Nordsøen efter kollision den 12. juni 1937. S/s »*Vendia*« på 1150 brt. var det første danske skib, som blev torpederet af tyskerne i den anden verdenskrig. Sænkningen fandt sted den 30. september 1939, og 11 danske sømænd blev krigsofre.

Under afsnittet om Det danske Kulkompagni er fortalt, hvorledes direktør Steen-Christensen i 1925 erhvervede en stor aktiepost i Det danske Kulkompagni og derved fik et nært samarbejde med dette firma.

I november 1936 forøges aktiekapitalen til 2 mill. kr. I marts 1938 stiftes et

Holding Company med de to grene af forretningen, kulforretningen og rederiet. Det nye selskab får en kapital på 2 mill. kr., og da hver af de andre selskaber også har 2 mill. kr. i kapital, er den samlede kapitalmængde altså 6 mill. kr.

Ved den anden verdenskrigs udbrud ejede D. F. K. en flåde på 7 skibe på i alt 14.651 brt. Inden året 1939 var rundet til ende, var, som meddelt, »*Scotia*« og »*Vendia*« krigsforlist. I januar 1940 mistedes det tredje skib s/s »*England*« på 2319 brt. Ved dette skibs torpedering i Nordsøen omkom 20 mand, mens kun en reddedes.

Den 1. januar 1960 ejede D. F. K. de to skibe s/s »*Concordia*«, 2957 brt., bygget i Helsingør i 1942, og m/s »*Scandia*«, 3500 brt., bygget i Aalborg 1959.

De forenede Kulimportører og dets datterselskab er familieaktieselskaber med under 10 aktionærer og er ikke pligtig at offentliggøre regnskaber.

Skibsreder *C. Clausen* begyndte sin løbebane som tysk sømand, men da Haderslev sammen med den øvrige del af Sønderjylland var indlemmet i Danmark, tog han styrmandseksamen på Svendborg Navigationsskole. Imidlertid gik han snart i land og nedsatte sig som skibsmægler i sin hjemstavnsby. Ved flid og energi fik han sin forretning slået op og fik snart filialer i andre danske havnebyer: København, Aalborg, Aarhus, Svendborg, Kolding, Nakskov og Odense. Snart fik han også en del småskibe, som navnlig blev beskæftiget med kreaturtransport.

I 1940 stiftede C. Clausen så »*A/S C. Clausen, Dampskibsrederi*« i København med en aktiekapital på kr. 250.000. Det er et familieselskab med under 10 aktionærer. I 1950 udvides kapitalen til kr. 550.000, og selskabet overtager aktiver og passiver i de Clausenske firmaer i Aalborg og Aarhus. I marts 1951 udvidedes aktiekapitalen yderligere til kr. 1.050.000, og Clausens personlige firma i Svendborg overtages. I maj samme år går Kolding-firmaet ind i hovedfirmaet, og aktiekapitalen udvides til 3.1 mill. kr.

Den 1. januar 1960 ejede C. Clausen, Dampskibsrederi a/s i alt 9 skibe på tilsammen 4465 brt.

Stifteren af rederiet »*Motortramp A/S*« med hjemsted i Kallehave var godsejer og skibsreder *Adolf Eugen Reimann,* som var en søn af den i sin tid kendte og som formand for Børsens noteringsudvalg højt ansete vekselerer Chr. Reimann. Reimann blev i 1912 efter en grundig uddannelse hjemme og forskellige steder i udlandet ansat i skibsmæglerfirmaet A. O. Andersen, hvor han i årene før krigen var leder af et filialkontor i Kristiania. Under den 1. verdenskrig var Reimann i Amerika ledende inden for meget store foretagender, som var beskæftiget med skibsfart og skibsbygning, og i efterkrigsårene var han Det danske Fragtnævns repræsentant i Amerika.

Da Reimann i 1922 kom hjem, var han endnu en ung mand på 33 år og fuld af virketrang. Ved sin dygtighed og sit vovemod parret med besindig overvejelse havde han ikke kunnet undgå i Amerika at skabe sig en efter danske forhold betydelig formue, som han nu skulle til at arbejde videre med. Købet af en større aktiepost i d/s Orient bragte ham ind i bestyrelsen for dette rederi. I 1923 købte han godset Stensbygaard ved Vordingborg, som har haft hans store inter-

esse gennem årene, men — jeg har sagt det før — en mand, der én gang har haft med skibsfart at gøre, kan ikke holde sig fra det. Godset var ikke Reimann nok, og heller ikke hans hverv som bestyrelsesmedlem i et rederi var tilstrækkeligt — Reimann måtte være direkte med i legen, og i 1925 stiftede han da Motortramp a/s med en kapital på 1.2 mill. kr., hvoraf Reimann og hans nærmeste familie ejede den overvejende del og nogle nære godsejervenner resten. Aktieselskabet har under 10 aktionærer.

Det nye rederi fik sit første skib m/s *»Stensby«* på 3953 brt. i 1926. Det var bygget af Eriksberg Verkstad i Göteborg.

I 1930 udvidedes aktiekapitalen til 1.7 mill. kr. med henblik på udvidelse af rederiet, og i 1931 købtes fra Norge m/s *»Saga«*, bygget i Sverige i 1926, målende 4150 brt. Skibet fik under dansk flag navnet *»Lundby«*. Under sidste verdenskrig blev det rekvisitioneret af amerikanerne, kom under Panamaflag og fik navnet *»Pink Star«*. Der var ingen danskere ombord, da det den 19. september 1941 blev torpederet og sænket i Atlanterhavet.

I 1935 forøgedes flåden med m/s *»Tureby«*, bygget af B. & W. og målende 4425 brt. I 1942 fik rederiet yderligere fra B. & W. nybygningen m/s *»Vedby«* på 4479 brt., men på grund af besættelsen kom det ikke i fart før efter krigen.

Motortramp havde under krigen sine tre skibe under allierede flag. *»Lundby«* krigsforliste under amerikansk administration. De danske rederier D. F. D. S., Motortramp, Hafnia, Norden, Orient og Vendila nægtede at modtage den erstatning for forlis og brug af skibene, som U. S. A. tilbød at betale og anlagde sag mod den amerikanske stat med krav på i alt 5 mill. dollars med renter. Amerika havde tilbudt 3 mill. dollars. Sagen blev først afsluttet i maj 1954.

Fra Sydafrika gjorde de 5 rederier d/s Svendborg, d/s af 1912, Motortramp, Ø. K. og Hejmdal fordring på i alt 1.260.889 pund sterling, hvilket krav senere nedsattes til 700.000 pund sterling. Efter lange forhandlinger fik rederierne i 1951 tilkendt 575.110 pund sterling eller 11.1 mill. kr.

»Vedby« og *»Tureby«* var de første par år efter krigen beskæftiget med en meget lukrativ fart med transport af lokomotiver fra Amerika til Frankrig, hvortil disse to skibes meget store luger gjorde dem fortrinligt egnede. På et år tjente de to skibe til Danmark 10 mill. dollars. Hvor meget rederiet tjente i overskud kan kun gættes, da rederiet ikke har offentliggjorte regnskaber.

I anledning af rederiets 25 års jubilæum den 25. juli 1950 skænkede firmaet en sum af kr. 100.000 til Den danske Sømandsfond, hvis afkastning kommer de sømænd eller deres efterladte til gode, som blev skadede, eller som omkom under udøvelse af deres hverv under den anden verdenskrig.

Nytårsdag 1956 døde rederiets stifter, godsejer A. Reimann, 67 år gammel. Godsejer Reimann havde som landmand og skibsreder gjort en betydelig indsats. Han var afholdt af alle, han kom i berøring med — ganske særligt af sine medarbejdere af alle kategorier i såvel sit landbrug som sin søfartsbedrift.

Ledelsen af rederiet Motortramp foregår fra godset Stensbygaard, hvor nogle værelser er indrettet til kontorer. Godsejer Reimann ledede til sin død selv sit rederi bistået af sin prokurist, fhv. skibsfører *Svend Ramshøj Christensen*. Som

rederen i dette selskab var godsejer, er prokuristen gårdejer, og hans ejendom, Mathiesgaarden, ligger tæt ved godset. De unge mennesker, som er ansat på rederikontoret, bor på godset, så man ser her en lykkelig forening af to af Danmarks vigtigste næringsveje — agerbrug og søfart — ført ud i sine yderste konsekvenser. Godsejer Reimann havde efter eget udsagn fra sin grønneste ungdom haft to altoverskyggende interesser: skibsfart og agerbrug. Han bragte det vidt i begge disse erhvervsgrene. Hans videnskabeligt fremdrevne malkekvæg bragte ham således international anerkendelse. Med hensyn til skibsfarten var Reimann også interesseret i andre rederier end sit eget og ydede bl. a. en stor indsats som bestyrelsesmedlem og næstformand i d/s Orient. Ligeledes i Burmeister & Wain, hvor han i mange år havde sæde i bestyrelsen — senest som formand — fik han lejlighed til at øse af sine rige erfaringer.

Efter Reimanns død bliver rederiet administreret af vekselerer *Holger Jensen,* som er medindehaver af bankierfirmaet R. Henriques jun.

I 1953 var m/s »*Stensby*« blevet solgt til Finland for ca. 2 mill. kr. Skibet var trods sine 27 år et godt, velholdt skib. Rederiet har derefter kun to skibe på i alt 8904 brt. — og intet nybygningsprogram.

»*Dampskibsselskabet Activ*« i Korsør blev stiftet i januar 1929 af konsul *H. G. Rasmusen,* som blev reder for selskabet. Kapitalen blev sat til kr. 360.000, og et i 1918 hos B. & W. bygget skib på 1709 brt. købtes og fik navnet »*Activ*«. Senere købtes fra Norge et i 1926 bygget skib på 1626 brt., som fik navnet »*Avance*«. Købesummen for »*Avance*« var kr. 345.000. Da det i oktober 1951 solgtes til Hamburg, var salgsprisen 25.000 pund sterling, ca. kr. 500.000.

I 1929 købtes fra Skotland et skib, bygget i 1923. Skibet kostede 25.000 pund sterling og fik navnet »*Argo*«. Det målte 1933 brt.

I december 1931 døde den gamle konsul *Rasmusen* og efterfulgtes som reder for selskabet af sin søn, ingeniør *Jørgen Kruuse Rasmusen.* Rederiet havde stadig tre skibe, men med tanke på eventuel forøgelse af flåden øgedes aktiekapitalen i februar 1932 til kr. 750.000, men de dårlige tider for skibsfarten i disse år gjorde sig gældende, og i oktober 1933 blev kapitalen nedskrevet til kr. 600.000 uden udbetaling.

I maj 1934 sælges »*Activ*« til D. F. K. i København og blev af den nye reder omdøbt til »*Scandia*«. I februar 1937 sælges også »*Argo*«. Dette skib gik til Finland, og salgssummen bliver det samme som købesummen i 1929 — nemlig 25.000 pund sterling.

Rederiets eneste skib s/s »*Avance*« gjorde hele krigen med under britisk flag, men kom velbeholden tilbage. Dette skib var efterhånden praktisk taget afskrevet i selskabets bøger, og i oktober 1949 nedskrives derfor aktiekapitalen til kr. 300.000 ved udbetaling af 50% af aktiernes pålydende til aktionærerne.

I oktober 1950 døde skibsreder *Jørgen K. Rasmusen,* og som ny direktør ansattes skibsmægler Jørgen Ulrik Jepsen. I oktober 1951 sælges »*Avance*«. Samtidig flytter rederiet, som nu ingen skibe har, til København og får ny korresponderende reder, nemlig direktør Erik Bussenherz Lanng. I januar 1952 kø-

bes fra United Fruit Co. i Panama s/s »*Maravia*«, som omdøbes til »*Jane Lanng*«. Skibet er bygget i Belfast i 1921 og måler 2725 brt.

Den 8. april 1953 trækker Lanng sig ud af rederiet, og Activs eneste skib bliver derefter administreret af firmaet L. R. Schmith.

I november 1959 sælges »*Jane Lanng*« til Grækenland. Rederiet er kommet i vanskeligheder og bliver i juni 1960 opløst.

»*Vestjysk Dampskibsselskab A/S*« blev stiftet i Esbjerg den 30. marts 1931 og fik til korresponderende reder firmaet *Niels Winther & Co.* Aktiekapitalen blev sat til kr. 200.000, og i juni 1931 købtes fra d/s Botnia s/s »*Middelhavet*«, bygget i 1921 og målende 1352 brt. Skibet omdøbtes til »*Juliane*«. Købesummen var kr. 367.000. Det er også med dette skib interessant at se, hvorledes skibspriser fluktuerer gennem årene med de varierende fragtkonjunkturer. Skibet kostede i 1921 kr. 1.303.934 at bygge. I marts 1924 solgtes det for kr. 582.731, og da Vestjysk d/s i oktober 1951 solgte det til Tyskland, var prisen kr. 1.306.800.

I april 1934 fratrådte skibsreder *Niels Winther* ledelsen af sit firma, og kaptajn Knud Marinus Nielsen overtager firmaet og dermed også rederiet. Kaptajn Nielsen dør i januar 1941, hvorefter skibsmægler N. L. E. Hansen bliver korresponderende reder for rederiet. I oktober 1943 forlader reder Hansen selskabet, og den gamle skibsreder Winthers søn, Erik, bliver korresponderende reder og flytter efter kapitulationen kontoret til København.

I maj 1947 køber Vestjysk d/s af staten s/s »*Vejsnæs*«, som Danmark har fået fra Tyskland som led i erstatningsprogrammet. Skibet er bygget i 1918 og måler 1193 brt. Købesummen er kr. 666.000. Skibet får under dansk flag navnet »*Olivia*« og sælges i januar til Finland for kr. 638.880. I november 1950 købes fra d/s af 1912 s/s »*Jacob Mærsk*«, bygget i 1901 og målende 2354 brt. Skibet omdøbes til »*Niels Winther*« og afhændes i 1956. I 1958 overtager rederiet i Holland en nybygning m/s »*Olivia Winther*«, som måler 3500 brt. Dette er i 1960 rederiets eneste skib.

»*Rhederi M. Jebsen A/S*« i Aabenraa har sin oprindelse langt tilbage i tiden. Der siges, at det allerede eksisterede som sejlskibspartrederi med sejlskibe på Kinakysten, før Sønderjylland blev erobret i 1864. Som tysk aktieselskab blev det grundlagt af kaptajn *Michael Jebsen* i 1878. Efter genforeningen blev rederiet den 8. oktober 1921 indregistreret som dansk aktieselskab med en kapital på kr. 1.840.000, og en søn af stifteren, Jacob Friederich Jebsen, blev korresponderende reder. Rederiets forretninger har altid ligget på Kinakysten, hvor det i Hongkong beskæftiger et kontor med et stort personale. Rederiet driver også fragtfart med chartrede skibe.

I 1922 fik rederiet fra Howaldtwerke i Kiel nybygningen s/s »*Clara Jebsen*« på 1922 brt. I 1927 fik det yderligere et skib s/s »*Michael Jebsen*« på 2318 brt. og i 1930 endelig s/s »*Gustav Diedrichsen*« på samme størrelse.

De dårlige tider for skibsfarten i begyndelsen af trediverne kunne heller ikke dette rederi komme igennem uden en rekonstruktion, der fandt sted i juni 1934, hvorved aktiekapitalen blev sat ned med kr. 690.000 til kr. 1.150.000. I 1936 solgtes »*Clara Jebsen*« til Bergen for 13.000 pund sterling.

Den gamle skibsreder Jacob Jebsen døde i november 1941, og til hans efterfølger som chef for firmaet valgtes Friederich Wilhelm Schlaikier, som dog senere blev afløst af direktør *C. P. Koberg*. Rederiets to skibe kom under anden verdenskrig under allieret kontrol, og de krigsforliste begge i 1942.

Da der altid havde været tysk kapital i dette selskab, blev Rhederi M. Jebsen den 12. juni 1946 sat under administration ifølge lov af 12. juli 1945 »om tvungen administration etc. af visse aktieselskaber«. Landsretssagfører *Rosenstand* blev administrator.

Aktiekapitalen sattes i juli 1949 ned til kr. 658.500 ved udbetaling af kr. 491.500 til aktionærerne. Ved emissioner i 1955, 1956 og sidst i oktober 1957 er kapitalen blevet forøget og andrager derefter kr. 2.591.500.

Den 23. januar 1950 blev administrationen hævet, og den tidligere direktør *Chr. P. Koberg* blev igen indsat i sin stilling, hvori han forblev til 1956, da han blev afløst af direktør *C. E. Offersen*.

I august 1953 var s/s »*Heinrich Jebsen*« en sensation i verdenspressen, idet det blev opbragt af kinesiske nationalistpartisaner og indbragt til Formosa. Den 1. september blev skibet atter frigivet, efter at kineserne havde beslaglagt og losset hele ladningen samt tilbageholdt 8 mand af den kinesiske besætning som »kommunistiske agenter«. Ladningens værdi var ½ mill Hongkong dollars, hvoraf, efter sigende, de kinesiske partisaner modtog en tredjedel i dusør.

Rederiet overtog i 1949 et i Hongkong i 1940 bygget dampskib på 3388 brt., der fik navnet »*Heinrich Jebsen*«. I 1952 fik rederiet sin første nybygning efter krigen, m/s »*Jacob Jebsen*«, 3674 brt. Senere er endnu tre nybyggede motorskibe tilført flåden, som den 1. januar 1960 tæller 5 skibe på i alt 19.944 brt.

Et redernavn, som i de senere år har fået en god klang i provinsen, er skibsreder *Adolf Ejler Sørensen* fra Svendborg. Født på Thurø i 1896 som søn af en sejlskibsskipper burde han efter naturens orden være gået til søs efter endt konfirmation. Det gjorde han nu ikke. Efter overstået realeksamen gik han ind i toldvæsenet — det havde dog lidt med skibe at gøre — men ikke nok. Det må have været det nedarvede saltvand i hans blod, som fik ham til at bryde ud fra den pensionssikrede embedsmandsvej og give sig den mere hasarderede rederivirksomhed i vold. Han var kun 22 år gammel, da han besluttede, at nu ville han stå helt på egne ben. Før den tid havde han haft partsarbejde hos forskellige skibsredere i Marstal og i Svendborg, men i 1918 begyndte han sin egen forretning, men måtte på grund af sin ungdom søge fuldmyndighedsbevilling. I 1923 blev han edsvoren skibsmægler.

Straks efter at være begyndt for sig selv i 1918 blev han reder for flere mindre sejlskibe og motorsejlere. Skibene blev drevet hver for sig som selvstændige selskaber, og aktiekapitalen blev skaffet til veje ved, at den unge mand faktisk rendte fra dør til dør og fik tegnet aktier hos folk, som havde lidt ekstra kapital, og som ikke kunne modstå denne ivrige unge mand. Med sine 23 år var han vel Danmarks yngste skibsreder.

Den 26. august 1933 stiftede A. E. Sørensen sit første dampskibsselskab, som fik navnet »*Concordia*«. Kapitalen blev sat til kr. 75.000, og i august 1934 ind-

købtes fra Norge for kr. 195.000 et dampskib, som under dansk flag fik navnet »Norco«. Det var bygget i Holland i 1917 og målte 1335 brt. Dette skib blev i marts 1952 solgt til Tyskland for 2 mill. kr. — en god pris for et forholdsvis lille skib med 35 år på bagen.

I december 1934 udvidedes rederiets aktiekapital til kr. 150.000.

Den 13. maj 1939 stifter skibsreder Sørensen et nyt selskab, som han kalder »*Rederiaktieselskabet Britannia*«. Kapitalen var på kr. 150.000, og det var meningen, at de skibe, det nye selskab ville anskaffe, tillige skulle tjene som skoleskibe for unge mennesker, der ønskede at uddanne sig til officerer i handelsflåden. Selskabet havde to motorsejlere, der var indkøbt for i alt kr. 150.000.

A. E. Sørensen stifter flere selskaber med mindre motorsejlere, og da hans firma den 1. september 1943 fejrede sit 25 års jubilæum, administrerede det 1 dampskib, 1 motorskib og 14 motorsejlere, hvis samlede dødvægtstonnage var 8000 tons med en assurancеværdi af ca. 3½ mill. kr.

S/s »*Norco*« sejlede under britisk flag gennem hele krigen, og efter kapitulationen fik rederiet udbetalt i brugsgodtgørelse kr. 527.493 foruden over kr. 200.000 til reparation af skibet.

Rederiet havde i marts 1946 forhøjet aktiekapitalen til kr. 300.000. De store udbetalinger fra England satte rederiet i stand til at foretage en større ombygning og modernisering af »*Norco*«. Reparationen, som stod rederiet i kr. 750.000, foryngede det nu i alder ret gamle skib, og det er vel også grunden til den gode pris, rederiet opnåede ved salget nogle år efter.

Britannia udvidede i 1946 sin aktiekapital til kr. 200.000, og samtidig forhøjede søsterselskabet Concordia sin kapital til kr. 300.000.

I 1949 sker der en sammenslutning af nogle af de Sørensenske selskaber, idet fire mindre rederier bliver tilsluttet Britannia, som i den anledning udvider sin kapital til kr. 500.000. I 1951 bliver nogle mindre selskaber likvideret, og denne politik fortsættes i 1952, således at de Sørensenske foretagender den 1. januar 1955 bestod af i alt 6 rederier med 12 skibe på tilsammen 3569 brt.

Når man ser på listen over skibsreder A. E. Sørensens skibe, vil man bemærke, at for den overvejende dels vedkommende — og for alle nyere skibe — er bruttotonnagen lige under de 500 tons. Der er i dansk skibsfart i efterkrigsårene sket det, at dampskibene mellem 1000 til 2500 brt., der før dominerede i Nord- og Østersøfarten, mere og mere er gledet ud. De er for dyre i drift og kan ikke konkurrere med de mindre motorskibe. De danske nybygninger efter krigen har dels været store skibe til oversøisk fart — især en del meget store motortankskibe — dels motorskibe på op til 500 brt., hvilket bliver ca. 900 tons bæreevne. Disse skibe er meget økonomiske, bl. a. også med hensyn til mandskabsforholdene. Det er således, at mandskabsreglementet har en grænse ved 500 tons — over 500 tons skal besætningen forøges. Desuden er der også i sønæringsloven en grænse, der bestemmer, hvor stort et skib skal være for at skulle have en fuldt uddannet skibsfører ombord. Denne grænse var før 400 brt., men efter sønæringsloven af 7. juni 1958 er denne grænse sat op til 500 tons. Et skib under denne tonnage kan føres af en navigatør, der kun har bevis som styrmand —

over denne grænse skal skibet føres af en navigatør med skibsførereksamen. Disse forhold spiller en stor rolle i skibets økonomi, og skibsreder Sørensen tager den fulde nytte af disse bestemmelser. Hans skibe er alle meget sødygtige — flere af dem er isforstærkede til fart på Grønland. De er udstyret med de mest moderne navigationsinstrumenter og praktiske laste- og lossegrejer. Også apteringen er for hele besætningen moderne og mønsterværdig. Nogle af disse skibe er beskæftiget i oversøisk fart — således har flere været i fart helt til Falklandsøerne. En del af tonnagen har været beskæftiget for Den kongelige grønlandske Handel og har også deltaget i kryolitfarten mellem Grønland og Nordamerika.

Der er i de senere år sket en yderligere sammenslutning af Sørensen-rederierne. De gennem årene likviderede selskaber er alle blevet afviklet med fuld udbetaling til aktionærerne — i nogle tilfælde endda med et overskud op til 20%. Den 1. januar 1960 var der under firmaet A. E. Sørensens administration 4 selskaber med i alt 9 skibe på i alt 5052 brt.

KAPITEL 25

»Dansk Esso«. »A/S H. C. Christensen«. »D/S på Bornholm af 1866«. »Det Østbornholmske D/S«. »Kryolith Mine- og Handelsselskabet«. De danske Sukkerfabrikker. »Det store nordiske Telegraf-Selskab«. »Carib Shipping Co.«. »O. L. E. Danielsen«. »Dansk Cement Central«. »Cherry Heering Line«. S. C. Hellesen. Oluf Svendsen. E. B. Kromann, Marstal. Danske Statsbaner. Den kgl. Grønlandske Handel. Isbryderflåden. Diverse statsskibe. »Hansa-Skibe«. Småskibsfarten.

Et af vore store handelsselskaber, hvis rederidrift efterhånden har udviklet sig til at blive endog meget stor, er *»Dansk Esso A/S«* (Det danske Petroleumsselskab). Petroleumsselskabet blev stiftet i 1889 på initiativ af grosserer *Johannes M. Holm,* der var en af datidens storkøbmænd, som var gået ind i petroleumshandelen. Det var den gang især petroleum, som importeredes — det var før, man endnu til belysningsbrug var kommet rigtig i gang med anvendelse af gas og elektricitet.

Aktiekapitalen for det nye selskab blev sat til 1 mill. kr. I 1890 fik selskabet sin første tankdamper s/t *»Christine«* på 2293 brt. bygget hos Burmeister & Wain. Dette var Danmarks første tankskib. Det solgtes i 1900 til England for 20.700 pund sterling.

Firmaet havde i mange år ikke større skibe, men blot nogle mindre tanklægtere. Det store amerikanske Standard Oil Co. of New Jersey var økonomisk interesseret i D. D. P. A., og i 1922 købte det danske selskab af amerikanerne tankdamperen *»F. D. Asche«*, som under dansk flag fik navnet *»Scandia«*. Skibet, som var bygget i Amerika i 1918, var med sine 8703 brt. et efter datidens forhold meget stort skib, som gjorde god tjeneste i mange år, indtil det i april

1950 blev solgt til Panama for $ 232.000 (ca. kr. 1.620.000). I 1925 byggedes tankdamperen *»Dania«*, 1099 brt., på Københavns Flydedok.

Som fortalt under afsnittet om rederiet Myren, blev det af dette rederi i 1927 byggede motortankskib *»Christian«* på ca. 13.000 tdw. i 1929 overtaget af D.D.P.A., som gav det navnet *»Christian Holm«*. Som omtalt blev også Myrens næste motortanker i 1934 overtaget af D.D.P.A. Dette skib beholdt sit navn *»Danmark«*. Under den anden verdenskrig blev *»Danmark«* under dets ophold i Kirkwall på Orkneyøerne sænket ved krigshandling den 12. januar 1940. Ingen af besætningen kom noget til.

D. D. P. A. var omkring århundredskiftet udsat for ret skarp kritik, idet det påstodes, at det indtog en monopolstilling og tog for høje priser for sin petroleum, som den gang var en nødvendighedsartikel i så godt som alle danske hjem. At handel med dette produkt var en god forretning, var hævet over al tvivl. Foruden kolossale henlæggelser, der senere i form af friaktier gik tilbage til aktionærerne, betaltes der store årlige dividender — således 45% i udbytte i årene 1908 og 1909. I 1910 udvidedes aktiekapitalen til kr. 6.800.000. De nye aktier blev overtaget af det amerikanske selskab til en kurs af 165. Da det i forvejen ejede halvdelen af den gamle kapital, er det indlysende, hvem der i virkeligheden ejede det danske selskab. I 1923 udvidedes til kr. 13.600.000 og i september yderligere til kr. 27.200.000. Som følge af, at D. D. P. A. afhændede sine interesser i sine skandinaviske søsterselskaber, nedskreves kapitalen i maj 1933 til kr. 13.600.000, men ved udstedelsen af halve friaktier til aktionærerne blev kapitalen i juni 1939 forøget til kr. 20.400.000. Endelig forhøjedes aktiekapitalen i marts 1932 til kr. 32.640.000 ved at overføre midler fra reserverne.

Generalkonsul Chr. Holm fratrådte den daglige ledelse i 1939, hvorefter direktionen bestod af F. W. Kraft, Ernst Müller og Erik Frandsen. I 1945 efterfulgte direktør Ernst Müller direktør F. W. Kraft som formand for direktion og bestyrelse, og ved Ernst Müllers afgang i 1955 blev Erik Norbye Nielsen, der var indtrådt i direktionen i 1949, nu formand for denne. Som formand for bestyrelsen afløstes Ernst Müller af greve K. F. S. Ahlefeldt Laurvig, der allerede i 1924 var indtrådt som medlem.

I 1960 består direktionen af: E. Norbye Nielsen (formand), Viggo Buhl (indtrådt 1953), Steen Carstensen og Flemming Laub (begge indtrådt i direktionen i 1955). Sammen med greve Ahlefeldt-Laurvig (som formand) udgør de fire direktører tillige selskabets bestyrelse.

Det danske Petroleums-Aktieselskab forandrede i juni 1952 sit navn til *»Dansk Esso A/S«*.

Efter den anden verdenskrig har Dansk Esso udvidet sin tankskibsflåde, så det i dag er Danmarks sjettestørste rederi. I 1945 overtog man fra B. & W. nybygningen *»Esso Nyborg«* på 14.800 tdw., og i 1948 indkøbtes fra Panama det i 1930 i England byggede *»Esso København«* på 17.585 tdw. I 1953 solgtes det i 1927 byggede *»Christian Holm«* til Tyrkiet for 295.000 pund sterling, men samtidig indledes et nybygningsprogram ved kontrahering af tre motortankere fra Odense Staalskibsværft a/s. *»Esso Aarhus«*, 26.350 tdw., blev leveret i 1956,

»*Esso Aalborg*«, 32.100 tdw., i 1959 og »*Esso Danmark*«, 32.200 tdw., som blev søsat den 31. maj 1960. Dermed er det 100 mill. kr.s bygningsprogram afsluttet og Dansk Essos tankskibsflåde bragt op på en samlet dødvægtstonnage af 125.000 tons.

Standard Oil Company of New Jersey, som efterhånden ejede 82% af Dansk Essos aktiekapital, tilbød i februar 1960 at købe de resterende 18% til kurs 375. Dette resulterede i, at det amerikanske selskab nu ejer mere end 99% af kapitalen.

Marstal — handelspladsen på Ærø — havde i tidligere tid stor betydning for Danmarks skibsfart, idet den var hjemstavnshavnen for en stor del af Danmarks sejlskibsflåde, og fra Ærø fo'r de smukke jagtbyggede Marstalskonnerter på de fjerneste have i så stort et antal, at man i mine unge dage kaldte dem for »gråspurvene«, idet det blev påstået, at man, ligesom det var tilfældet med disse små prunkløse fugle, kunne finde dem overalt i verden.

Marstals første reder af større betydning, som fik øje for, at rederivirksomhed må drives som en storvirksomhed, var husmandssønnen *Hans Clausen Christensen*, som fødtes i 1816, og som begyndte sin løbebane som vogterdreng. Allerede i en ganske ung alder følte han, at det hav, som omskyllede den lille øs strande, måtte blive hans fremtid. Efter konfirmationen fik han arbejde i den lille havnestad hos købmand Grube, og ved flid og påpasselighed og ved i sin fritid at forfærdige forskellige husflidsarbejder lykkedes det ham at få sammensparet nogle penge, for hvilke han købte sig en dæksbåd, som han kaldte »*Else Marie*«, og med den begyndte han at sejle fragtfart. Hans samtidige siger om ham, at han ikke har megen forstand på at sejle, og det ender da også med, at han omkring 1840 forliser i Flensborg fjord. Ved lån fik han købt sig en større båd og sejlede heldigt med den i flere år. Navigation havde han naturligvis aldrig lært, men han fandt dog alligevel vej til de forskellige havne i Danmark, hvortil den gang også hørte hertugdømmerne, så helt umulig til at sejle kan han ikke have været. Ladningen, som han førte fra havn til havn, ejede han selv, og han havde den rigtige sans for at købe og sælge. I 1849 lod han sit første nye skib bygge i Marstal. Det var jagten »*Fuglen*«. I 1855 byggede han sig et hus ved Marstal havn, og herfra dirigerede han sin voksende flåde. Han gik nu ind for større skibe. Bl. a. byggede han skonnertbriggen »*Hans Christensen*«, som i 1868 blev ombygget til 3-mastet skonnert og var det første skib med denne rigning, der senere blev så populær i skibsfartskredse i Marstal og Svendborg. I årene efter krigen 1864 skete der en voldsom opblomstring af skibsfart og skibsbyggeri i Marstal, og ingen enkeltperson betød i disse år mere for byen og dens trivsel end H. C. Christensen. Det er andet sted i dette værk beskrevet, hvorledes han i 1869-70 anlagde skibsværftet. Han var altid en flittig og nøjsom mand, der selv tog del i virksomhedens mangeartede arbejde. Kontorarbejdet klarede han praktisk taget altsammen alene, men med sin fænomenale hukommelse havde han stadig rede på alt. Det var ejendommeligt for ham, at han aldrig lod nogen af sine skibe assurere, hvilket til tider skaffede ham store tab. Når han derimod tidsbefragtede fremmede skibe, skulle alt forsikres — kun

sine egne folk og skibe havde han rigtig tiltro til. Da han døde i 1879, ejede han 25 sejlskibe på tilsammen 3600 brt. Han havde i sin redertid ladet bygge 35 skibe, og ved hans død stod det 36. på stabelen. Han regnede selv stiftelsesdagen for sit rederi at være den 26. november 1842. Han blev kun 63 år gammel.

Efter den gamle reders død blev virksomheden ført videre af enken, sønnerne og svigersønnerne, som den 4. august 1879 dannede et kommanditselskab under navnet »*H. C. Christensens Enke, Maren Christensen*«.

I slutningen af forrige århundrede var dampskibene blevet slemme konkurrenter for sejlskibene, som dog endnu i mange år viste deres eksistensberettigelse. Marstals skibsfart havde i disse år en strålende fremgang. Der blev nu bygget større skibe, som blev beskæftiget i oversøisk fart, skibe, som med deres karakteristiske byggemåde — den fyldige bov og det flade agterspejl — ikke kunne undgå at vække opmærksomhed. Denne type skibe kaldes »jagtbyggede« i modsætning til de »klipperbyggede«, der udmærker sig ved slanke linier i boven og en udhængende »hæk« i agterskibet, en type, som blev foretrukket af Svendborg- og Thurø-rederne.

Marstal havde sin kulmination som sejlskibshavn i 1893, da 314 skibe af forskellige kategorier med i alt 26.379 brt. var hjemskrevet i tolddistriktet.

Efter enken Maren Christensens død blev svigersønnen J. Ohlsen forretningsfører for rederiet, som skiftede navn til »*Firmaet H. C. Christensen*«. I 1889 havde rederiet fået sit første dampskib bygget i England. Skibet kom til at hedde »*H. C. Christensen*«; det var på 319 brt. og kostede 6350 pund sterling. Dette skib solgtes atter i oktober 1894 til Spanien for kr. 66.600.

I 1891 fik rederiet bygget s/s »*Enigheden*« på 672 brt. og i 1898 s/s »*Energi*« på 990 brt. Endelig fik rederiet i 1901 hos B. & W. bygget s/s »*Erindring*« på 1229 brt. Dette skib fik en krank skæbne, idet det ved slutningen af den første verdenskrig var befragtet af den engelske regering og med engelsk mandskab ombord forsvandt sporløst i oktober 1918 på en rejse fra Spanien til Skotland lastet med erts. Assurancesummen androg kr. 600.000. De andre to skibe blev senere solgt, men da første verdenskrig brød ud i august 1914, ejede firmaet H. C. Christensen disse 3 dampere og en flåde på 17 sejlskibe. Efter krigens afslutning var flåden ved forlis og salg blevet reduceret til 2 dampere og 8 sejlskibe. Tillige ejede rederiet et motorskib på 263 brt.

Den 25. juli 1919 blev kommanditselskabet forandret til et aktieselskab under navnet »*A/S H. C. Christensens Damp- og Sejlskibsrederi*«. Aktiekapitalen blev på 2 mill. kr., der alle var på familiens og nære venners hænder. Forretningsfører var stadig N. J. Ohlsen. I 1920 blev skibsværftet solgt, således at rederiet nu kun beskæftigede sig med skibsfart og kun deltog i skibsværftet som aktionær.

Rederiet kom som alle andre rederier ud for de dårlige tider i mellemkrigsårene og måtte i 1926 og 1931 nedskære kapitalen — begge gange med ½ mill. kr. uden udbetaling til aktionærerne. I 1925 blev N. J. Ohlsen afløst som forretningsfører af Alfred Petersen.

Rederiet havde købt og solgt skibe gennem årene, og alle sejlskibene var, da den anden verdenskrig udbrød, forlængst blevet solgt. Rederiet havde da en

flåde på 4 dampskibe på i alt 3276 brt. Desuden administrerede Alfr. Petersen et søsterrederi, Dampskibs-aktieselskabet Emanuel, som ejede to skibe på 2265 brt.

Rederiets s/s *»Enigheden«* (2), som var bygget i Marstal i 1919 og målte 720 brt., blev i februar 1940 solgt til Store Nordiske Telegraf Selskab for kr. 400.000. Store Nord lod skibet ombygge til kabelskib, hvilket kostede selskabet kr. 700.000. I oktober 1940 videresolgtes skibet til Sovjetregeringen for kr. 1.475.000.

Under den anden verdenskrig led H. C. Christensen ingen skibstab. Søsterselskabet d/s Emanuel var ikke så heldig. S/s *»H. H. Petersen«* kom under engelsk flag og sank efter en minesprængning den 7. januar 1941. Rederiets andet skib, s/s *»Emanuel«*, krigsforliste den 10. april 1943, men blev hævet og repareret. Dette skib, som var bygget i Helsingør i 1907 og målte 1290 brt., blev solgt i februar 1951 til firmaet L. R. Schmith & Co. i København, hvorefter Dampskibs-aktieselskabet Emanuel opløstes.

H. C. Christensen-rederiet solgte i maj 1946 sit skib s/s *»Energi«* til firmaet J. Asmussens Eftf., der i maj 1948 videresolgte det til Panama for kr. 825.000, hvilket må siges at være en god pris for et 50 år gammelt skib på kun 990 brt. I oktober-december 1950 solgtes de to tilbageværende skibe.

Skibspriserne var nået til uanede højder, og skibsreder Alfred Petersen var blevet gammel og ønskede at trække sig tilbage. Det besluttedes at opløse det gamle rederi. Økonomisk set stod rederiet såre godt, og i september 1952 fordobledes aktiekapitalen til 2 mill. kr. ved udstedelsen af en hel friaktie. Da likvidationen fulgte straks efter, og der var fuld dækning både til kreditorer og aktionærer, betød det faktisk, at disse sidstnævnte fik en dividende på 200%. Da firmaet som familieselskab ikke er pligtig at aflægge offentlig regnskab, vides ikke, hvor meget aktionærerne yderligere har fået ved likvidationens ophævelse.

Med dette gamle rederi afsluttedes en rig epoke i Marstals skibsfarts historie — en epoke, der for dette gamle familieselskabs vedkommende havde varet i 110 år — et glimrende vidnesbyrd om, hvad en enkelt mand kan opnå ved flid og rige evner, og ligeledes om, hvorledes en lille havneby ved sin befolknings initiativ og virkelyst kan øve en virkelig indsats i et bestemt erhverv og dermed gøre byens navn kendt i de fjerneste havnestæder på jorden.

»A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866« er stiftet den 14. februar 1866. Før den tid havde forbindelsen mellem klippeøen og det øvrige Danmark været mere end tilfældig og måtte for det meste gå over Sverige. Fra 1857 havde en gammel træhjulbåd, *»Mercur«*, vedligeholdt postforbindelsen mellem København og Bornholm i sommertiden, mens der om vinteren måtte bruges jagter til formålet.

Stifterne af det nye foretagende var prokurator Lund og proprietær Koefod, og aktiekapitalen blev sat til 60.000 rigsdaler.

Selskabets første skib blev bygget af B. & W. Det kom til at hedde *»Skandia«* og målte 169 brt. Det kom i fart i slutningen af stiftelsesåret og gjorde udmærket

fyldest til trods for, at det kun havde 35 køjepladser. Efter at have tjent bornholmerne i 30 år, blev det i december 1899 solgt til Gøteborg for kr. 30.000.

Selskabet gav 29% udbytte det første år, og selv om det ikke kunne holde sig på disse højder, var det dog en god forretning, og i 1872 fordobledes aktiekapitalen. Emissionen fandt sted til kurs 130, hvilket taler for sig selv. I 1873 fik selskabet så fra B. & W. sit andet skib s/s *»Heimdal«* på 281 brt. med flere og bedre bekvemmeligheder end det første skib. Dette skib solgtes i april 1909 til et københavnerrederi for kr. 21.000. Da det var bogført for kr. 30.000, var det faktisk et tab for selskabet på kr. 9000.

Selskabet udviklede sig støt og sikkert og fik flere skibe, og hvert nyt skib blev både større og bedre indrettet end forgængeren — og derfor også dyrere både i anskaffelse og i drift. Aktiekapitalen måtte stadig udvides — i 1886 til kr. 320.000, i 1908 til kr. 480.000, i 1913 til kr. 640.000 og endelig i 1924 til 1 mill. kr. Samtidig med, at selskabet fornyede og forbedrede flåden, blev de gamle skibe realiseret.

I april 1914 bygges hos B. & W. et nyt *»Heimdal«*, som er på 985 brt., og som kostede kr. 677.539 fuldt udstyret. Man ser, hvorledes skibene er vokset i størrelse gennem årene. *»Heimdal«* (2) sælges i januar 1936 til Sverige for kr. 362.000. S/s *»Skandia« (2),* som er bygget hos B. & W. i 1905 og er på 538 brt., grundstøder i januar 1918 og bliver solgt til et Københavnerfirma for kr. 382.000. Det har i sin tid kostet kr. 337.000 at bygge og er nu bogført for kr. 228.000; men vi er nu i krigstiden med de høje priser på skibe, så selv en havarist er mange penge værd.

Selskabet havde en hård tid under krigen, hvor det var afskåret fra at tjene de store penge, som fragtskibe i fri fart var i stand til. Sejles skulle der dog, og i 1924 fik selskabet igen et nyt skib fra B. & W., og denne gang var det et motorskib, *»Frem«*, på 1008 brt. Dette skib kostede den, som det da syntes, formidable sum af kr. 1.527.124. I december 1929 sælges *»Ørnen«* til Sverige for kr. 300.000. Den er på 793 brt. og kostede i 1909 kr. 474.240. I 1930 bygges et nyt skib, m/s *»Bornholm«*. Det koster kr. 1.891.000 at bygge, men da det sælges i august 1940 til Norge, bliver det solgt for kr. 2.065.000. I 1936 bygges m/s *»Hammershus«* på 1741 brt. Det koster kr. 1.906.947.

I juli 1937 blev aktiekapitalen udvidet til kr. 1.250.000. I maj bygges — stadig hos B. & W. — m/s *»Rotna«* på 1836 brt. Den flotte indretning af dette skib vækker almindelig beundring, men det koster også 2.8 mill. kr., hvilket man dengang syntes var mange penge for et skib af denne art — men vent til efter krigen og se, hvad et lignende skib da vil koste.

Ved den anden verdenskrigs udbrud havde Bornholm af 1866 en flåde på 3 motorskibe på i alt 4310 brt. og et dampskib på 384 brt. Krigen gjorde et slemt afbræk i København—Bornholm-sejladsen, og til sidst måtte trafikken med de store skibe helt indstilles. *»Hammershus«* blev minesprængt i august 1940 og blev slæbt til København for reparation. I 1944 beslaglagde tyskerne både dette skib og m/s *»Frem«* og førte dem til Tyskland, mens *»Rotna«* forblev oplagt i Rønne. Under russernes bombardement af Rønne i juni 1945 blev *»Rotna«*



M/t »Esso Danmark« (Dansk Esso) 20.488 brt. Bygget 1960 på Odense Stålskibsværft.



»Dansk Esso«s bygning. Fra januar 1875 til november 1920 havde »Den alm. danske Skibsførerforening« sine lokaler her.



Skibsreder
A. E. Sørensen.



Barkentine »Saga«, 285 brt. Bygget 1893 i Marstal. A. E. Sørensen's første skib.



»Nancie S.« i grønlandsisen.



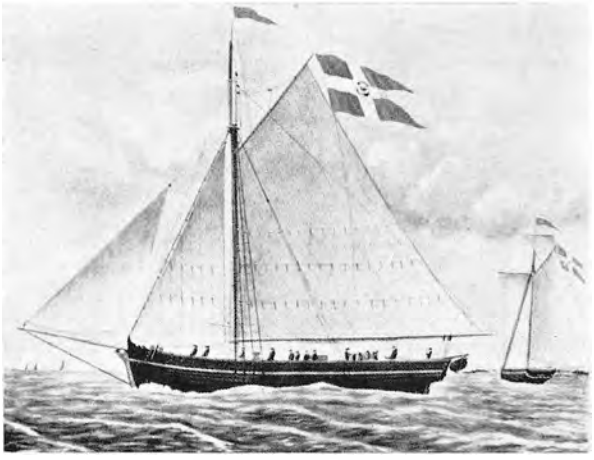
M/s »Hanne S.« søsættes 1952. 499 brt. Forlist 30. april 1959. 18 omkomne.



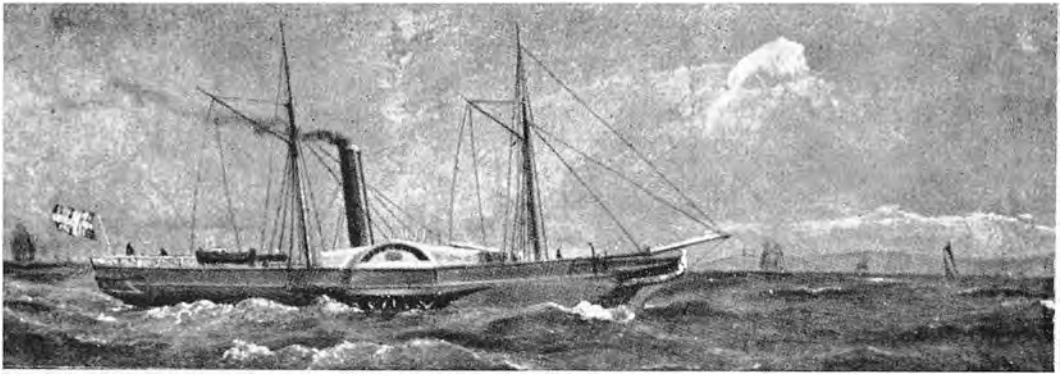
M/s »A. E. S.« 994 brt. Bygget 1957 på Svendborg Skibsværft.



Prokurator H. P. Lund.



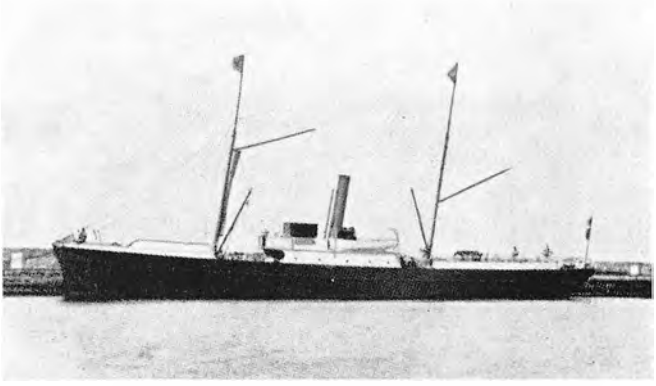
Postjagten »Ørnen«.



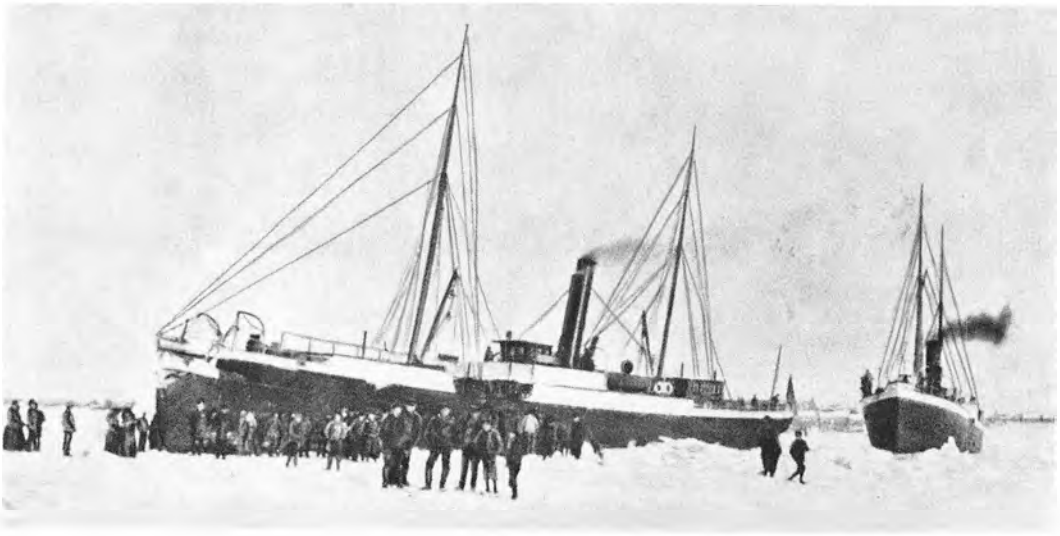
Træ-hjuldamper »Mercur« (»Varpelars«). Bornholms københavnsforbindelse 1857-1866.



Skibsfører J. P. Thorsen, fører af »Mercur« og »Skandia«.



M/s »Skandia«, 169 brt. Bygget 1866 af Burmeister & Wain for 60.000 Rdl. 35 køjepladser.





Øverst: »Hejmdal« og »Hjalmar« i isen ud for Rønne i februar 1893. Til h.: m/s »Kongedybet«, 2.828 brt.. Bygget af Burmeister & Wain 1952. Pris 11,3 mill. kr. 1.500 passagerer.



Sukkerraffinaderiet »Phønix« på Christianshavn.



Grønlandske Handels plads i 1915.



Grønlandske Handels plads i vor tid.



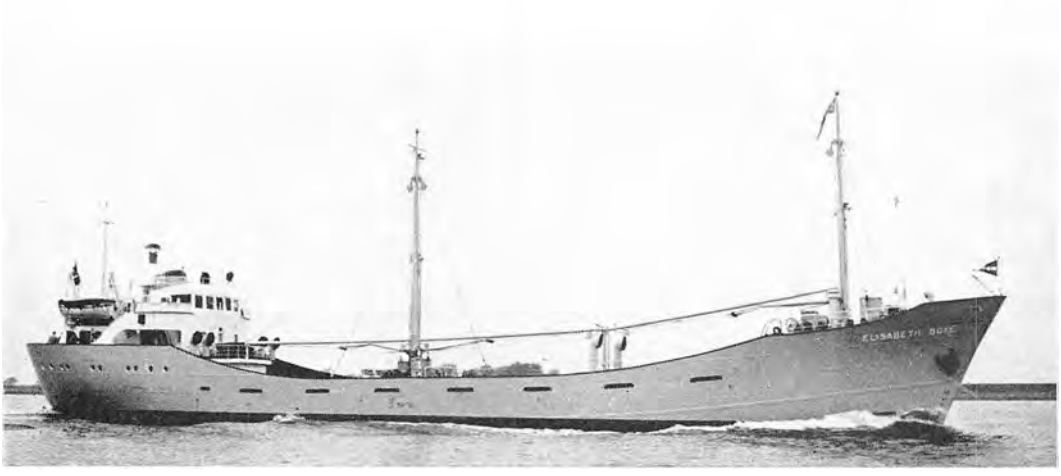
Bark »Ceres« i isen (Kgl. Grønlandske Handel) 303 brt. Bygget 1867 af Jørgensen i Troense. Ophugget 1931.





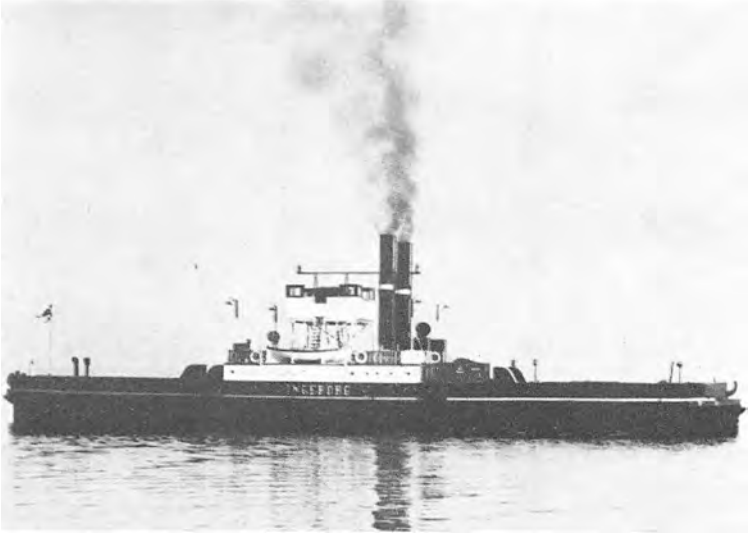
Øverst til v.: s/s »Gertrud Rask« (Kgl. Grønlandske Handel) 662 brt. Bygget 1923 på Nakskov Skibsværft. Forlist 1942. Til h.: Skibsreder E. B. Kromann, Marstal. Til h. herfor: »Dana«, »Grethe« og »Oceanide« købt fra Frankrig af E. B. Kromann i 1939. Nederst: m/s »Elisabeth Boye« (E. B. Kromann) 500 brt. Bygget 1957.







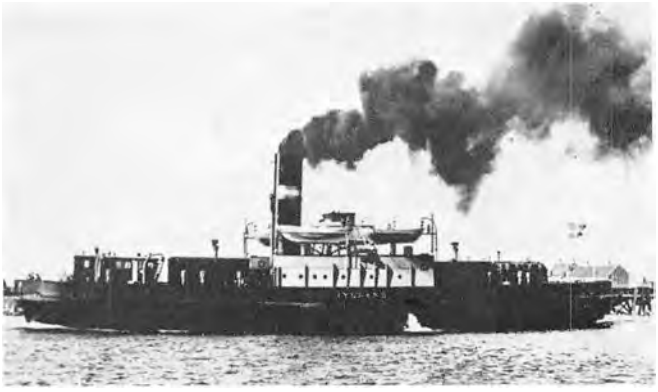
Hjulfærge »Lillebelt« (D. S. B.) 253 brt. Bygget 1872. Danmarks første færge. Kostede 83.907 Rdl. Ophugget 1922.



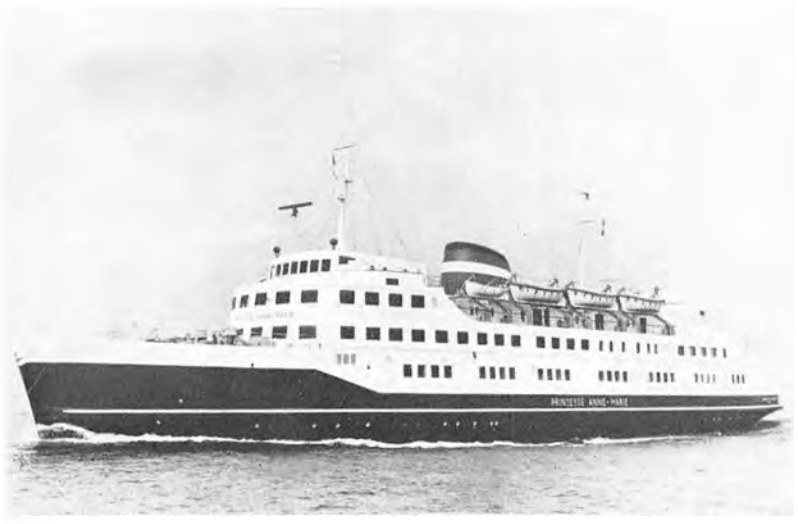
H/f »Ingeborg« (D. S. B.) 320 brt. Bygget 1883. Pris kr. 226.666.



Isbådstransport over Storebælt 1890. (Foto Behnke, Nyborg).



Isbryderfærge »Jylland« (D. S. B.) 769 brt. Bygget 1894 af Burmeister & Wain.



M/f »Prinsesse Anne-Marie« 3.486 brt. Bygget 1960 af Aalborg Værft til Kalundborg–Århus ruten. 1.500 passagerer. 100 biler. 18 knob. Danmarks hurtigste færge.



M/f »Knudshoved« (D. S. B.) 4.850 deplacement tons. Bygget 1961 af Helsingør Skibsværft. Danmarks største færge. Byggepris ca. 23 mill. kr.

stærkt beskadiget. Efter kapitulationen slæbtes det til København for reparation. De to beslaglagte skibe fandtes i Tyskland — *»Hammershus«* i Flensborg og *»Frem«* i Kiel. De var i en elendig forfatning og blev ligeledes slæbt til København for reparation.

I januar 1947 udvidede »66« sin aktiekapital til kr. 1.875.000, i december 1952 til 2.5 mill. kr. og i 1960 til 5 mill. kr.

I 1952 fik selskabet sit flotteste skib — »Østersøens perle« — m/s *»Kongedybet«* — bygget hos Burmeister & Wain. Skibet var på 2314 brt. Man kan rigtigt følge udviklingen af samfærdselen mellem Bornholm og København, når man betænker, at selskabets første skib i 1866 var på 169 tons og havde 35 køjepladser, medens *»Kongedybet«* har plads til 1500 passagerer. Det er smukt og smagfuldt udstyret og har de mest moderne navigationsinstrumenter og lossemidler. Alt dette fås dog ikke gratis, og dette vidunderskib har også kostet 11.3 mill. kr.

I februar 1953 solgtes m/s *»Frem«* til udlandet for 2 mill. kr. Det havde i 1924 kostet 1.6 mill. kr. I 1955 solgtes m/s *»Østersøen«*, 321 brt., og til erstatning for de to afhændede skibe modtog selskabet samme år et nyt *»Østersøen«* på 1113 brt.

Imidlertid kunne flåden ikke klare den forøgede trafik, hvor nu også biltransporterne spiller en rolle. I 1958 blev derfor *»Kongedybet«* forlænget 6 meter, hvorved tonnagen blev forhøjet til 2828 brt. Dette gav ikke større udvidelse af passagertallet, men bedre plads til biler. Et søsterskib til *»Kongedybet«* er bestilt til levering i maj 1961. Desuden er *»Østersøen«* blevet forlænget 7 meter.

Det gamle passagerselskab er også gået ind for fragtfart, og dets første skib af denne kategori blev afleveret fra et hollandsk værft den 16. januar 1960. M/s *»Thorkild Lund«* er opkaldt efter selskabets afdøde direktør og er på ca. 3000 tdw. Det blev straks efter leveringen overtaget i tidsbefragtning af dampskibsselskabet Progress.

Selskabets beretning og regnskab for året 1960 er et interessant dokument og viser rederiets gode konsolidering. Dets 5 skibe (den 1. januar 1961) på i alt 7498 brt. har i anskaffelse kostet 29,3 mill. kr., er bogført for 8,6 mill. kr. og assureret for 50,7 mill. kr. Antallet af transporterede biler og motorcykler er på 10 år steget fra 5043 det første år til 28.877 det sidste.

Indtjeningen var for 1959 kr. 13.693.080, og nettooverskuddet — efter ordinære og ekstraordinære afskrivninger på ca. 3,9 mill. kr. — var kr. 332.466, og der betales 12% i udbytte. Selskabets samlede reserver udgør derefter 8,4 mill. kr.

»Det Østbornholmske D/S« blev stiftet i 1876 med en aktiekapital på kr. 170.000. Det var tre kendte borgere i Nexø, selskabets hjemstavnshavn, som førte planen ud i livet — nemlig købmændene Berg, Sonne og Munch. Selskabets første skib, som blev bygget i Malmø, kostede kr. 162.000 og kom til at hedde *»Erna«*. Det målte 199 brt. og gik i marts 1877 ind i trafikken mellem de bornholmske østkysthavne og København. Til at begynde med var der kun forbindelse 2 gange om ugen om sommeren og 1 gang om vinteren. *»Erna«* sank efter grundstødning på Falsterbo rev i december 1897. Selskabet led ved dette forlis

et stort tab, idet assurancen kun var kr. 80.000, mens skibets bogførte værdi var kr. 125.000.

Fra flere sider var der efter dette selskabs stiftelse tale om at sammenslutte de to Bornholmerselskaber, men da forhandlingerne strandede, blev aktiekapitalen for at få bygget et nyt skib i januar 1885 forhøjet til kr. 280.000. Det nye skib blev s/s *»Jarl«*, bygget i Helsingør og målende 233 brt. Det gik i fart sidst på året og passede sammen med *»Erna«* ruten på tilfredsstillende måde, men i marts 1890 skete den største katastrofe i selskabets historie — *»Jarl«* forsvandt med mand og mus på en rejse fra Allinge til København — formentlig kæntret og forlist i farvandet mellem Hammeren og Sverige i en svær storm, der hærgede dette lumske farvand netop i de dage, ulykken skete. Der omkom i alt 26 personer. Rent økonomisk var ulykken et stort tab for selskabet, da assurancen lige var nedsat til kr. 86.000, og skibets bogførte værdi var kr. 160.000.

Selskabets næste nybygning kom også fra Helsingør Skibsværft og var på 288 brt. Den kom i fart i 1891 og blev opkaldt efter selskabets første kaptajn *»M. Davidsen«*. Dette skib var i fart på Bornholm til januar 1920, da det for kr. 240.000 blev solgt til Island. Salgssummen for det 29 år gamle skib var næsten dobbelt så stor som anskaffelsessummen.

Selskabet havde ofte i sommermånederne udvidet ruten til også at omfatte Simrishamn i Sverige og anløb endog i nogle år Sassnitz i Tyskland.

I 1899 fik selskabet så fra Københavns Flydedok nybygningen s/s *»Hammershus«* på 237 brt. Den kostede kr. 161.000 at bygge og sejlede for selskabet til maj 1929, da skibet solgtes til et Bornholmer-rederi.

Gennem den første verdenskrig førte selskabet ligesom det andet bornholmske selskab en ret kummerlig tilværelse. Ved krigens udbrud havde det en reservefond på kr. 80.000, men dette slog ikke til ret længe, og statskassen måtte træde hjælpende til for at få selskabet frelst gennem de slunkne krigsår.

Efter krigen lysnede det igen for det lille, kække foretagende, og i 1924 byggede selskabet s/s *»Østbornholm«* og senere i 1929 s/s *»Nordbornholm«*. Disse skibe var på henholdsvis 315 brt. (byggesum kr. 515.000) og 376 brt. (byggesum kr. 413.000). I efteråret 1938 solgtes begge disse skibe til de chilenske statsbaner for henholdsvis kr. 430.000 og kr. 700.000.

I 1939 fik selskabet så bygget to søsterskibe på Aalborg Skibsværft. Selskabet var nu gået over til motorskibe, og de to nybygninger, som hver var på 770 brt. og kostede hver kr. 886.400, fik de gamle navne *»Nordbornholm«* og *»Østbornholm«*.

Den anden verdenskrig var slem mod Østbornholmske. Farten måtte indstilles og skibene oplægges i Nexø. Da russerne i juni 1945 bombede Bornholm, blev begge disse to skibe beskadiget — *»Østbornholm«* endda i en sådan grad, at det kæntrede. Allerede i slutningen af juni blev *»Nordbornholm«* slæbt til København og kom efter endt reparation igen i sin gamle rute. Først i slutningen af juli lykkedes det Svitzer at rejse *»Østbornholm«*, som derefter skulle slæbes til Aalborg for at blive repareret. Under slæbningen blev det minesprængt i Falsterbokanalen og sank, hvorved dets fører, kaptajn Clausen, omkom. Det lykke-

des at slæbe skibet ind på nogenlunde grundt vand, hvor det sank. I november blev det hævet af Svitzer og indslæbt til København, hvor det hos B. & W. fik en gennemgribende reparation. Reparationen varede et halvt år og kom til at koste ca. 2 mill. kr. Reparationen af »*Nordbornholm*« kom til at koste kr. 350.000, som blev betalt af krigsforsikringen.

Til at bestride de ved skibenes oplægninger og senere havarier fremkomne store omkostninger fik selskabet bl. a. et lån på 1/4 mill. kr. fra Bornholmfonden. Dette betaltes tilbage i 1952, efter at »*Østbornholm*« i april var blevet solgt til Italien for ca. 3 mill. kr. Bjergningen af »*Østbornholm*« havde kostet 1/2 mill. kr., og foruden lånet i Bornholmsfonden måtte selskabet også andre steder låne, således at dets gæld androg 1.3 mill. kr. Ved »*Østbornholms*« salg samt ved at sælge en lille damper, det ejede (»*Carl*«, 399 brt., bygget 1884), kom selskabet ud af sin gæld og fik endda et overskud, som blev henlagt til et fornyelsesfond.

I 1954 fik selskabet fra tysk værft leveret fragtbåden m/s »*Østbornholm*« på 310 brt. Med bygningen af dette skib for øje var aktiekapitalen i 1951 blevet forhøjet til kr. 530.000.

I april 1960 solgtes m/s »*Nordbornholm*« til et svensk-finsk konsortium. Med salget af dette skib er Det Østbornholmske d/s definitivt gået ud af passagerfarten, men driver stadig en fragtrute på de små bornholmske havne med det lille skib m/s »*Østbornholm*«.

»*Kryolith Mine- og Handels Selskabet, A/S*« er, som navnet antyder, et handelsselskab, som dog også driver rederi. Det er halvvejs et statsforetagende, idet staten ejer halvdelen af aktiekapitalen.

Kryolith er et mineral, som i ren tilstand ligner is, men som i almindelighed er farvet ved forskellige tilblandinger. I store mængder er det egentlig kun fundet i Grønland i nærheden af Ivigtut. Det har været kendt siden det attende århundrede, og danske og engelske selskaber har haft koncession på at bryde den. Det fik dog først rigtig betydning, da den danske kemiker Julius Thomsen fandt ud af, at kryolith var fortrinligt til fremstilling af soda. På Tietgens initiativ dannedes i 1865 Kryolith Mine- & Handelsselskabet, a/s, som af staten fik monopol på brydning og transport af mineralet, der i København på den kemiske fabrik Øresund, som Julius Thomsen var medstifter og leder af, blev forarbejdet til soda. Nu bliver soda fabrikeret syntetisk på en meget nemmere og billigere måde, men kryolit har stadig en stor anvendelse til andre ting, navnlig til fremstilling af emalje og aluminium.

Til at begynde med blev mineralet transporteret i Den kgl. grønlandske Handels sejlskibe, men i 1884 købte selskabet fra J. P. Suhr & Søn, København, et lille af eg bygget dampskib på kun 186 brt. Skibet var bygget i Aberdeen i 1855. Dengang anså man det ikke for muligt at anvende andet end træskibe til issejlads, et synspunkt, som stort set gjorde sig gældende langt ind i vort århundrede. Dette skib, hvis navn var »*Fox*«, blev i 1905 købt af Grønlandske Handel og i september 1912 kondemneret efter et alvorligt havari i Grønland. Det havde da også 57 år på bagen, så det trængte vel nok til hvile.

I 1893 lod selskabet bygge — af De forenede Oplagspladser og Værfter, København — et dampskib på 411 brt., som fik navnet *»Fox II«*. Også dette skib var naturligvis af træ — hovedsagelig eg. Selskabet solgte dette skib i juli 1924 til Ø. K., som allerede i 1925 solgte det igen til Grønlands Styrelse, der omdøbte det til *»Gustav Holm«*. I januar 1951 blev det solgt til Finland for kr. 50.000. Det var da 57 år gammelt — disse træskibe var seje.

S/s *»Ivigtut«* — det tredje af selskabets skibe — var på 456 brt. Oprindelig var det bygget som barkskib — af træ naturligvis — men det blev i 1885 bygget om til dampskib og i 1890 købt af selskabet. Det krigsforliste i Nordsøen i juni 1917. I 1922 købtes *»Fox III«*, en trædamper på 633 brt., bygget i Ærøskøbing i 1919. Den solgtes igen i 1927, da den fandtes uegnet til sejladsen. Nu var der kommet andre tider og andre meninger om issejlads. Det skib, *»Julius Thomsen«*, som selskabet i 1927 lod bygge på Frederikshavn Skibsværft, var af stål og på 1151 brt. og var i forhold til de forrige skibe ret stort.

I 1940 ville selskabets koncession udløbe, og der blev derfor den 30. november 1939 dannet et nyt selskab ved en overenskomst mellem staten, det gamle selskab og Øresunds kemiske Fabrikker. De to firmaer er nøje knyttet til hinanden. Det nye selskab blev dannet som aktieselskab med en kapital på 15 mill. kr., hvoraf staten overtog halvdelen. Selskabet blev dannet som privat aktieselskab med ikke over 10 aktionærer.

Den anden verdenskrig afbrød efter Danmarks besættelse kryolithselskabets forbindelse med Grønland. *»Julius Thomsen«* kom under engelsk flag og blev sat i fart mellem Grønland og Nordamerikas østkyst. Den bragte kryolith fra Grønland og fra Amerika alle de nødvendighedsartikler, som grønlænderne ellers fik fra Danmark, og uden hvilke befolkningen ville have været meget ilde faren. *»Julius Thomsen«* gjorde en stor og farefuld indsats i den strenge krigstid ved at holde handelsforbindelsen vedlige mellem Grønland og den øvrige verden. Ganske vist var der amerikanske tropper på Grønland, så grønlænderne ville nok uden dette skib være kommet nogenlunde gennem krigen, men det ville have været under andre former, og de store fortjenester, kryolithselskabet havde under krigen — dels ved salg af kryolith til Amerika, dels ved fragter af skibet — kom i høj grad den danske stat til gode. Indtil Grønlandsstyrelsen under krigen oprettede kontor i New York, tilflød der gennem disse kanaler over 5 mill. dollars til det danske gesandtskab i Washington, som fik udbetalt 6 mill. dollars. Disse indtægter var en stor hjælp for gesandt Kauffmann, som under hele krigen udbetalte dividender til amerikanske ejere af danske statsobligationer — hvilket naturligvis betød en umådelig styrkelse af danske kreditforhold i Amerika både under og efter krigen.

»Julius Thomsen« kom efter krigen igen under dansk flag, men blev i 1957 overtaget af Den kgl. grønlandske Handel.

Et andet handels- og industriselskab, som driver rederidrift, er *»De danske Sukkerfabrikker, A/S«*, der blev stiftet på Tietgens initiativ i 1872.

I 1899 fik sukkerfabrikkerne deres første skib — et tankskib til transport af sukkersaft, som blev bygget på Flydedokken, 246 brt. Skibet fik navnet

»*Adolph*«. I januar 1901 blev s/s »*Gustav*« på 244 brt. købt. Også dette var i 1901 bygget af Flydedokken og blev nu indrettet til safttransport. I 1902 byggedes »*Toto*« på 163 tons — også som tankskib, men blev i 1947 ombygget til almindeligt lastskib, hvorefter tonnagen blev 199 brt.

Sukkerfabrikkerne kom ikke igennem den første verdenskrig uden skibstab. I 1915 var der blevet indkøbt to dampere »*Carbo I*« og »*Carbo II*« på henholdsvis 1385 og 1101 brt. Disse skibe sejlede i almindelig fragtfart for at nyde godt af de herskende gode fragter. Det første blev den 29. april 1917 sænket i Nordsøen af en tysk ubåd. Assurancesummen var kr. 2.050.000. Det andet blev i 1917 opbragt af et tysk krigsskib og bragt til tysk havn, hvor det i marts 1918 blev prisedømt og overtaget af tyskerne.

Ved begyndelsen af den anden verdenskrig havde sukkerfabrikkerne de samme 5 små dampskibe, som de havde haft igennem de mange år. Totaltonnagen af disse var kun 1149 brt. Desuden var flåden i 1924 og 1928 blevet forøget med de to motorskibe, der målte henholdsvis 318 og 300 brt. Det første af disse skibe var et tankskib.

Sukkerfabrikkernes små skibe sejlede gennem hele krigen i de indenrigske farvande og undgik alle heldigt både bomber og miner. Et lille skib, »*Beta*«, var blevet solgt i 1941, men den øvrige flåde var intakt efter krigen — og er det den dag i dag. Dog er i 1959 det 61 år gamle s/s »*Gustav*« blevet solgt. Sukkerfabrikkerne ligger ellers ikke sådan og handler med sine skibe — én gang sukkerskib — altid sukkerskib. De tre tilbageværende skibe er henholdsvis 62, 54 og 38 år gamle, men de er alle i tip-top stand og kan fortsætte deres »søde« fart mange år endnu — og får vist også lov til det — hvis da ikke de mere om sig gribende lastbiler en dag gør dem overflødige.

Det store nordiske Telegrafselskab har også rederi, selv om dets skibe er bygget til et bestemt formål. Selskabet blev på initiativ af Tietgen stiftet den 1. juni 1869 ved sammenslutning af flere mindre selskaber. Det fik straks stationer og kabler i Østen, hvorfor det var nødvendigt at have skibe til udlægning og reparation af kabler.

Selskabets første skib var kabeldamperen »*H. C. Ørsted*« på 571 brt., bygget af B. & W. i 1872. I 1882 kom derefter kabeldamperen »*Store Nordiske*« på 832 brt. Begge disse skibe blev solgt i 1922-23. I 1903 byggede B. & W. kabelskibet »*Pacific*« på 1570 brt. Dette skib solgtes i juni 1950 til købere i Bombay for kr. 104.360. »*Edouard Suenson*« byggedes i 1922 på Orlogsværftet. Det måler 1560 brt. Et nyt s/s »*Store Nordiske*« (2) byggedes i 1922 på Nakskov Skibsværft. Dette skib måler 1486 brt.

I 1941 købtes fra d/s Vesterhavet s/s »*Karla*«, som blev ombygget til kabelskib. Den 1. januar 1947 minesprængtes dette skib, mens det var på kabelarbejde i Den finske Bugt. 16 mand af besætningen omkom ved denne lejlighed.

Den 1. januar 1960 disponerede selskabet over de to gamle kabelskibe »*Edouard Suenson*« og »*Store Nordiske*« (2). Sidstnævnte er stationeret i Shanghai, mens »*Edouard Suenson*« har været beskæftiget både i Østen og i europæiske farvande.

Af de mange mindre firmaer i Danmark, der enten som interessentskaber eller private aktieselskaber driver rederivirksomhed, skal her kortelig omtales de af dem, som pr. 1. januar 1960 ejer et eller flere skibe målende mere end 1000 brt.

Carib Shipping Co. a/s ejer to motorskibe — hvert på 1182 brt. og begge bygget i Holland i 1957 — *»Fortuna Bay«* og *»Perseverance Bay«*. Rederiet startedes i juni 1959 af Hjalmar Bang, der i mange år havde været ansat i Det østasiatiske Kompagni — sidst som bestyrer af kompagniets filial på St. Thomas. Aktiekapitalen blev sat til kr. 200.000, og skibene var først under Liberiaflag, til de i 1959 kom under dansk register. Som bestyrende reder er ansat direktør C. K. Hansen, der tilhører det gamle skibsrederdynasti i Amaliegade. Som prokurist er ansat en søn af Hjalmar Bang.

Et interessentskab (O. L. E. Danielsen og sønnen Knud) ejer 3 skibe på i alt 2275 brt. Skibsreder Otto Danielsen ejer m/s *»Ketty Danielsen«* på 901 brt. Interessentskabet er stiftet i december 1959. Firmaet Otto Danielsen stiftedes i februar 1952 med en aktiekapital på 1.5 mill. kr., der dog allerede i november samme år blev nedskrevet til kr. 15.000 ved udbetaling til aktionærerne.

A/s Dansk Cement Central« ejer specialskibet m/s *»Portland«* på 1103 brt.

Cherry Heering Line (P. F. S. Heering) begyndte rederivirksomhed i 1958 med to søsterskibe bygget af Aarhus flydedok og Maskinkompagni. De to motorskibe er hvert på 1599 brt. Rederiet har i august 1960 hos Helsingør Skibsværft bestilt et motorskib på ca. 6000 tdw.

S. C. Hellesen, København, ejer 3 motorskibe (»Klintbådene«) på tilsammen 3576 brt. Skibene er bygget i 1956—58.

J. H. J. Jensen (»Scarlett skibene«). Indehaveren af firmaet, skibsreder Jørgen Harry Julius Jensen, var prokurist i Skandinavisk Linietrafik a/s, der oprindeligt stiftedes i marts 1951 under navn af Dansk-svensk Turistfart og med en aktiekapital på kr. 12.000, der i februar 1952 forhøjedes til kr. 50.000. Som direktør for et selskab, Oversea Shipping Co., foretog Jørgen Jensen i 1956 en den gang meget omtalt handel med skibskontrakter på to skibe, der skulle bygges i Genua for en byggesum af ca. 50 mill. kr. Denne handel indbragte den driftige skibsreder en fortjeneste på over 10 mill. kr. Jørgen Jensens rederi ejede den 1. januar 1961 to skibe i passagerfart mellem Tuborg havn og Sverige og to skibe bygget i 1958 i Tyskland og hvert på ca. 3446 brt., som sejler i almindelig fragtfart.

Nordjyllands Kul-Kompagni a/s ejer s/s *»Hafnia«*, 2060 brt., bygget i Kiel i 1924.

Rederiet Oluf Svendsen (P. B. P. Svendsen) ejer m/s *»Mary Sven«*, 1722 brt., bygget i 1938. Rederiaktieselskabet af 1944 (P. B. P. Svendsen) ejer m/s *»Siweka«*, 1896 brt., bygget i 1958.

Den bekendte skibsreder E. B. Kromann, Marstal, der er formand for Rederiforeningen af 1895, ejer 5 motorskibe (alle under 500 brt.) på tilsammen 2114 brt.

Det er måske ikke rigtig kendt af almenheden, at et af de største danske rederier er den danske stat. Som civil reder — altså bortset fra orlogsmarinen —

ejede staten den 1. januar 1960 en flåde på 134 større og mindre skibe med en total tonnage på 69.953 brt. Det er overvejende motorskibe, men endnu findes der dog en del dampere — af sejlskibe er der kun skoleskibet »*Danmark*« på 790 brt., men selv dette skib har dog en hjælpemotor på 250 hestekræfter. Til sammenligning tjener, at den danske stat den 1. januar 1901 ejede 53 fartøjer på i alt 19.129 brt. Af disse var 12 sejlskibe på i alt 2110 brt. — resten var dampskibe.

Den institution, der ejer de fleste skibe, er De danske Statsbaner, der nu har 28 skibe på i alt 49.612 brt., mens flåden i 1901, som også var på 28 skibe, kun målte 14.975 brt. Det største af D. S. B.s skibe er m/s »*Prinsesse Benedikte*« på 3660 brt. Det er bygget på Helsingør Skibsværft i 1959. Statsbanernes største skib i 1901 var s/s »*Store Bælt*« på 1114 brt., bygget af B. & W. i 1900 og solgt til ophugning i maj 1938.

Den kongelige grønlandske Handel er også et ret stort statsrederi, hvis fordums sejlskibe var udmærkede skoleskibe for den danske ungdom, og mange af den ældre generation af danske navigatører har i disse skibe fået lagt grunden til deres karriere.

Grønlandske Handel ejede i 1901 12 sejlskibe på i alt 2110 brt. Handelen havde i 1898 fået sit første dampskib »*Godthåb*« på 287 brt. Det var bygget i Norge af eg og fyr og havde kostet kr. 125.000. Som tidligere omtalt ansås det ikke tilrådeligt at anvende jern- eller stålskibe til issejlads, men dette gik man væk fra, da man i 1905 hos B. & W. fik bygget det første stålskib, s/s »*Hans Egede*« på 900 brt. Dette skib gjorde god fyldest i mange år, men i 1942 forsvandt det sporløst med sin 20 mand store besætning på rejse fra Grønland til Amerika — antagelig et krigsforlis. Handelens næste nybygning, s/s »*Gertrud Rask*« på 662 brt., var igen et træskib, bygget af eg og fyr i 1923 på Nakskov Skibsværft. Også dette skib fik en krank skæbne, idet det under den anden verdenskrig i 1942 strandede på Amerikas østkyst og blev totalt vrag.

I 1927 fik handelen sit første motorskib »*Disko*«, 1496 brt., bygget af stål på Københavns Flydedok.

De gamle træsejlskibe blev efterhånden udrangeret, og mekanisk drevne stålskibe tog deres pladser. I 1929 gik den 77-årige bark »*Nordlyset*« ud af handelens tjeneste, og i 1931 fulgte den 64 år gamle bark »*Ceres*« efter. Begge skibe blev ophugget. Dette var handelens sidste sejlskibe.

Som fortalt, mistede handelen under krigen to gode skibe. I 1947 fik handelen den første erstatning for tabet, nemlig m/s »*G. C. Amdrup*«, 908 brt., bygget på Frederikssund Skibsværft. Dette skib blev specielt bygget med farten på Østgrønland for øje, og det blev derfor bygget af meget svært egetømmer med ekstra forstærkninger for sejlads i is. Til det solide skrog medgik 500 svære egestammer. Materialedimensionerne på bundstokke, kølsvin og lignende var op til 1/2 meter tykke. Klædningen var 1.8 meter tyk, og den var beskyttet med en 0.8 meter tyk ishud beslået med jernplader. Desværre blev dette skib ikke gammelt. Det brændte i Skagerak i juli 1951, da det befandt sig på rejse fra Grønland til København.

I december 1958 overtog handelen fra Frederikshavn Værft & Flydedok nybygningen m/s *»Hans Hedtoft«*, der med sine 2875 brt. blev handelens største skib. Allerede på sin jomfrurejse stødte skibet, der da var på hjemrejse, den 30. januar 1959 kl. 16.30 mod et isbjerg ca. 50 sømil syd for Kap Farvel, hvor det sank med mand og mus, før hjælp kunne komme til stede.

Handelens nuværende flagskib, m/s *»Umanak«*, 2335 brt., er bygget af stål på Helsingør Skibsværft i 1949. Den 1. januar 1960 ejer Grønlandske Handel 28 skibe på i alt 7841 brt. Desuden ejer ministeriet for Grønland 14 skibe på i alt 663 brt. De fleste af skibene under de to styrelser er mindre skibe i lokal Grønlandsfart. Den kgl. grønlandske Handel beskæftiger foruden handelens egne skibe også en del fremmede. Danske rederier, der har skibe i denne fart, er særlig rederierne J. Lauritzen, Progress og A. E. Sørensen.

En interessant og meget vigtig afdeling af det danske statsrederi er isbryderflåden, der den 1. januar 1960 bestod af 5 skibe på i alt 4766 brt., som hører ind under ministeriet for handel, industri og søfart. Den 73 år gamle isbryder s/s *»Valdemar«*, 350 brt., blev i 1959 solgt til ophugning og indbragte kr. 100.000. *»Isbjørn«* blev bygget i 1923 og er på 2500 brt. med en maskinkraft på 2500 ihk. Dette skib var dengang meget imponerende, og den næste isbryder, s/s *»Lillebjørn«*, blev kun på 690 brt. med 1560 ihk. — nærmest beregnet til havneisbrydning. Et par strenge isvintre gjorde det dog klart for myndighederne, at en helt rigtig isbryder måtte anskaffes, og i 1937 kom så s/s *»Storebjørn«*. Dette skib er bygget af Aalborg Skibsværft. Det måler 1393 brt. og har 5000 hestekræfter. En ny »Bjørn« kom til i december 1953, nemlig m/s *»Elbjørn«*, som er bygget af Frederikshavn Værft & Flydedok. »Elbjørn«, som kostede godt 8 mill. kr., repræsenterede ved sin bygning det sidste på isbryderbygningens område. Den måler kun 893 brt. Maskinkraften er på 3600 hestekræfter, der virker på to skruer — en for og en agter. Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning. Man er i dette skib gået over til diesel-elektriske motorer. Skibet har i strenge isvintre gjort udmærket fyldest.

Imidlertid er den 37 år gamle *»Isbjørn«* ved at blive forældet og for dyr i drift, og det er under overvejelse at bygge en afløser, der vil blive den største og mest effektive i den danske isbryderflåde, og hvis anskaffelse er anslået at ville beløbe sig til omkring 20 mill. kr.

Der er i det foregående ofte brugt udtrykkene Hansa-programmet og Hansaskibe. Disse udtryk stammer fra det i sommeren 1942 fra tysk side fremsatte krav om, at danske værfter efter tyske tegninger skulle bygge en bestemt seriekonstruktion af handelsskibe. Værfterne kunne på grund af materialemangel ikke udføre arbejde for dansk regning og kunne således ikke undskylde sig over for tyskerne med overvældende travlhed. Tyskerne ville oprindelig have alle skibene til Tyskland, men efter langvarige forhandlinger blev det bestemt, at Danmark skulle have halvdelen af serie-skibene. Der skulle bygges tre størrelser: 3000, 5000 og 9000 dødvægtstons. Dette serie-program kaldtes Hansa-programmet, og skibene blev benævnt Hansa-skibe.

Efter overenskomsten skulle der inden udgangen af 1944 være bygget 4 skibe

af 3000 tons klassen, hvoraf 2 skulle gå til Danmark, 30 på 5000 tons, hvoraf Danmark skulle have 16, og 3 på 9000 tons, der alle skulle tilfalde Tyskland. Dette blev altså i alt 37 skibe på tilsammen 189.000 dødvægtstons. De 18 skibe, Danmark skulle have, skulle efter bestemmelsen tildeles de rederier, der var blevet særlig hårdt ramt af krigsforlis. Alle materialer og alt tilbehør skulle Tyskland levere.

Den tyske del af finansieringen skulle foregå gennem »clearingen«, hvilket i praksis kom til at betyde, at Danmark måtte betale også denne del. For den danske dels vedkommende blev forholdet ordnet ved, at staten stiftede *»Aktieselskabet af 6. februar 1943«*, som skulle finansiere og overtage skibene midlertidigt, til de gennem Dampskibsrederiforeningen kunne blive fordelt til de forskellige rederier.

Ved krigens slutning var kun to skibe blevet afleveret for tysk regning. Tre ikke-færdigbyggede skibe var blevet slæbt til tysk havn, ligesom også et for dansk regning, men endnu ikke færdigbygget skib, var blevet beslaglagt og slæbt til Tyskland.

Det var ikke meningen, at A/S af 6. februar 1943 skulle administrere de færdigbyggede danske Hansa-skibe. Dette selskab var jo i virkeligheden den danske stat, og det var embedsmænd, som dannede dets bestyrelse, nemlig afdelingschef P. Villadsen, handelsministeriet, afdelingschef C. M. Christiansen, finansministeriet, og kammeradvokaten, højesteretssagfører Arne Kemp — sidstnævnte som formand. Skibene skulle drives af rederierne, som blev dem tildelt, og ifølge kontrakt skulle der betales visse procentsatser til dækning af administrationsudgifterne, dog med et fastasat minimumsbeløb.

Ved besættelsens ophør blev spørgsmålet om ejerforholdene af de mange Hansa-skibe, som endnu var under bygning ved værfterne, aktuelt. Rederierne var ivrige efter at få skibe, men det var nu ikke så ligetil med disse skibe. For det første var de bygget til Germanischer Lloyds fordringer, og dette selskab var ophørt at eksistere. Flere mangler efter dansk og britisk byggestandard gjorde det vanskeligt at få skibene ind under et andet klassifikationsselskab, men det lykkedes med visse betingelser at få British Lloyd og senere også Bureau Veritas til at tage skibene. Dansk Dampskibsrederiforening nedsatte et udvalg bestående af eksperter fra de store rederier og med overingeniør Aage H. Larsen fra handelsministeriet som formand, og sammen med A/S af 6. februar 1943 blev planer og specificationer for Hansa-skibene gennemgået med det mål for øje at færdigbygge de påbegyndte skibe således, at krav og ønsker fra købernes side kunne imødekommes. De fleste af skibene blev solgt til danske redere, men nogle gik dog til udlandet. Der blev i det hele færdigbygget og disponeret over 2 skibe på 9000, 20 på 5000 og 6 på 3000 tons dødvægt. Flere af skibene, som blev overtaget af danske rederier, er senere solgt til udlandet — således s/s *»Kirsten Skou«* af 5000 tons klassen, som i november 1949 blev solgt til redere i Paris for 5 mill. kr.

Efter krigens ophør fik Danmark som led i krigsskadeserstatningerne fra Tyskland overleveret et antal skibe, som videreførtes til danske redere eller solg-

tes til udlandet. Der regnes med 18 skibe til en anslået værdi af ca. 18 mill. kr. Det var dog for det meste gamle, mindre skibe, og ingen af dem er nu mere under dansk flag.

Danmark har en flåde af småskibe, der i 1960 tæller ca. 500 fartøjer. Disse er meget betegnende blevet benævnet »søens husmænd«. Skibene er i det væsentlige beskæftiget i indenrigsfarten, men kommer dog ofte til andre nordeuropæiske havne. Over halvdelen af dem er over 30 og enkelte over 50 år gamle. Det er interessant og belærende at se, hvordan priserne på disse skibstyper er steget fra tiden før anden verdenskrig til i dag. Et træskib på 150 brt., som før krigen kunne bygges for kr. 150.000—175.000, vil i 1960 koste kr. 450.000—500.000. Et stålskib kostede før krigen noget mere end et tilsvarende træskib. Nu bygges der ikke mere træskibe, men da de såkaldte »*Carolinere*« i 1953— med en brutto tonnage på 149 tons og en dødvægt på 240 tons — havde deres succesfulde debut, kunne et sådant skib bygges for kr. 430.000. I 1960 koster et tilsvarende skib kr. 700.000.

Gennem Marshall-lån har småskibene efter krigen fået en tiltrængt hjælp til genopbygning. Op til 1953 var der i alt bevilget 18 mill. kr. Siden da har staten direkte bevilget ret store summer i lån — ca. 40 mill. kr. — men der tiltrænges stadig yderligere hjælp for at få gennemført en modernisering af flåden.

Fra erhvervets side klages der over den store konkurrence, der påføres det, dels fra statsbanernes, dels fra de talrige store lastbilers side. Man må ønske, at der her ville komme en ordning, der kunne tillade vor småskibsfart en hæderlig eksistens. Det må ikke glemmes, at disse skibe under en eventuel krigssituation kan komme til at spille en vigtig strategisk rolle. Det er et faktum, at da al anden skibsfart i de danske farvande på et vist tidspunkt under den sidste krig måtte give op, var det småskibene, der ufortrødent blev ved at sejle. Landet kom derved i stor gæld til dette lidet påskønnede erhverv, og denne gæld skulle nødigt betales med en ligegyldighed, der muligvis kan få de alvorligste konsekvenser for dets fremtid.

KAPITEL 26

Forfatterens sejlads. Mystisk passager. Kinesisk befragter. Kinesermiddag. Opiumsrygning. Sojabønner til København.

Som tidligere omtalt var året 1932 et af de sløjeste i dansk skibsfarts historie. De oplagte skibe hobede sig op i havnene — og naturligvis ganske særligt i København. Mit skib »*Olympia*« var også blevet offer for de dårlige tider, og i fire måneder var vi oplagt i Københavns Sydhavn. Den 15. oktober 1932 afgik vi endelig fra København for at gå i ballast den lange vej til Vestaustralien. Vi anløb Dakar i Fransk Vestafrika. Her fyldte vi vore olietanke op og fortsatte derefter rundt Sydafrika til Geraldton, Vestaustralia. Vi ankom til Geraldton den 1. december efter 46 dages rejse fra København. Partladning af hvede »in bulk« (løst i lasten) indtoges her, hvorefter vi sejlede til Fremantle, som er hav-

nestaden til og ligger tæt ved Vestaustraliens hovedstad Perth. I Fremantle lastede vi fuldt og afgik den 15. december 1932 bestemt til Queenstown i Irland.

På hjemrejsen anløb vi igen Dakar for olie og ankom til Cork den 30. januar 1933. Min kone var der for at tage imod mig og være sammen med mig i lossehavnene. Blandt de udflugter, vi foretog sammen, var også en tur til det berømte Blarney Castle, en slotsruin i landsbyen Blarney ca. 7 kilometer nordvest for Cork. Oppe på toppen af denne ruin findes den kendte »Blarney stone«, som mange af de besøgende turister gør sig store anstrengelser for at kysse. For at kunne udføre denne ret vanskelige gymnastiske præstation må man have nogle til at holde sig i benene, mens man med hovedet nedad og liggende på ryggen bliver firet ud over afgrunden, idet stenen er anbragt på et meget utilgængeligt sted udvendig på ruinen. Er det lykkedes en at få plantet sine læber på den kolde sten, har vedkommende erhvervet sig oratorisk begavelse. Det lykkedes både for min kone og mig at få givet stenen vort kærtegn. For mit vedkommende var det for resten anden gang, det skete. Uden ellers at ville kommentere dette faktum vil jeg blot anføre, at det er et kendt engelsk-amerikansk udtryk at sige om et menneske, der lader munden løbe uden egentlig at sige noget, at han taler »Blarney«.

Den 4. februar sejlede vi atter fra Cork, og den følgende dag ankom vi til Limerick, som ligger på vestkysten af Irland ved floden Shannon. Byen er anlagt dels på flodens nordlige bred, dels på en ø i den meget brede flod. Flere broer forbinder byens dele med hinanden. Det er af historisk interesse for danske, at Limerick blev grundlagt af danske vikinger i det niende århundrede. Som jeg spøgende sagde til skibets agent, der førte os på rundtur i byen, kunne jeg godt forstå, at danskerne ikke kunne udholde at blive i Limerick, for selv om der i den mere moderne del af byen var mange smukke og anselige offentlige bygninger, og byen som helhed præsenterede sig meget malerisk, var den gamle del af byen med sine slumkvarterer i en sådan grad af forfald og utilsløret grisethed, at det var vanskeligt at forstå, noget menneske kunne leve der.

Irland var på dette tidspunkt i en vanskelig stilling, og nød og fattigdom var let at skue. Landet var i færd med at rive sig helt løs fra England, hvilke bestræbelser fra engelsk side blev mødt med forskellige handelsrestriktioner, som skadede Irland økonomisk. Vor agent udtalte sig meget pessimistisk, at nu var Irland »frit«, men hvad ville det føre til? Ikke alle var glade ved den nye tingenes tilstand, og nogle udtrykte det på den måde, at Irland havde haft så mange »eras« (epoker). »We have had the Christian era, the Viking era, the English era — and now we have the de-val-era.« (Eamon de Valera, amerikansk født, spansk-irsk leder af de irske oppositionspartier og senere premierminister i den irske republik.)

Den 17. februar 1933 sagde jeg farvel til min kone, og »*Olympia*« forlod Irland for at begive sig på endnu en ballastrejse til Australien. I Port Pireri indtog vi kun partladning. Resten af ladningen, som bestod af hvede, indtog vi i Port Adelaide, og den 13. april afgik vi fra sidstnævnte havn bestemt til Taku Bar i Kina.

Et par dage før skibet skulle afgå fra Adelaide, fik jeg besøg ombord af en højtstående politiofficer, som efter at have legitimeret sig meddelte, at byens politimester gerne ville have en fortrolig samtale med mig. Det drejede sig om, at der mellem byens to store politiske partier var udbrudt en strid, og det gjaldt om at få en af stridens hovedmænd sendt ud af landet. Ja, dette kunne jeg ikke have noget at gøre med. Sagen var ganske simpel, mente jeg, vedkommende kunne jo blot gå til skibets agent og købe en billet og komme ombord som passager. Nej, det gik ikke, manden måtte afsted, uden at nogen i byen fik det at vide. Jeg henviste til min agent, men gjorde opmærksom på, at vi ikke kunne tage passagerer ombord uden om emigrationsmyndighederne, og uden at vedkommende havde pas og nødvendige dokumenter, så jeg kunne komme af med ham igen i Kina. Alt dette var i orden, og hvis jeg samme aften kl. 10 ville henvende mig på hovedpolitistationen, kunne jeg komme til at tale med politimesteren, som ville forklare mig sagen. Jeg mødte på stationen, og ledsaget af min ven fra om eftermiddagen kørte vi i en af politiets biler et meget langt stykke uden for byen til en stor, smuk villa, der åbenbart var politimesterens residens. Denne høje herre modtog mig og førte mig ind til et flot dækket aftensbord med alle mulige lækkerier og champagne som eneste drik. Under måltidet fortalte politimanden mig om mr. Johnson, der åbenbart var en meget velhavende mand med stor indflydelse i byens anliggender, men som nu havde haft ægteskabelige forviklinger, der, i forbindelse med forretninger, som jeg forstod havde noget at gøre med hestesporten, havde forårsaget, at manden måtte væk, men at forsvindingsnummeret måtte ske, uden at nogen i byen fik nys om det. Jeg ville intet have at gøre med sagen uden gennem min agent. »Ja, men han er her!« Vi gik så ind i et tilstødende værelse for at indtage kaffen, og her var min agent i selskab med mr. Johnson, som viste sig at være en yngre, adræt lille mand med et vindende væsen. Nå, jeg lod mig overtale. Min agent stod inde for, at mr. Johnsons papirer ville være i orden, og passagerpengene blev betalt direkte til mig, som så krediterede min reder dem i regnskabet.

Vi skulle sejle en morgen kl. 6. Lidt før afgang fik jeg besøg af to mystiske herrer, der påstod, at de tilhørte politiet, som havde fået at vide, at jeg hemmeligt ville tage en passager ombord, hvilket de forbød. Da de ingen legitimation kunne fremvise, viste jeg dem fra borde — og jeg var nødt til at være ret hårdhændet. Et par minutter før kl. 6 kom en stor bil farende ned mod skibet, og ud trådte min ven politimanden og mr. Johnson, som hurtigt gik ombord fulgt af en mand med bagagen. Nogle mænd, der havde lusket omkring på kajen, omringede politibilen for at forhindre mr. Johnson i at gå ombord, men en anden bil var imidlertid kommet til stede, og ud af denne strømmede en del politifolk, og snart var der tilsyneladende et helt slag i gang på kajen. Vi lod imidlertid vore trosser gå og sejlede væk.

Jeg var nu ikke helt glad ved denne historie, men da alle mr. Johnsons papirer var i orden, og han selv viste sig at være en storartet mand, glemte jeg snart min ængstelse.

På rejsen anløb vi Balikpapan, som ligger på østkysten af Borneo og er en

ret vigtig oliehavn. Vi kom ind om aftenen og sejlede den følgende morgen, men det blev en bevæget nat, vi tilbragte i denne tropelandsby. Der var en masse hollændere ansat ved de store olieværker, og den dag, vi ankom, var en eller anden hollandsk helligdag, som skulle højtideligholdes, så mr. Johnson og jeg blev af vor agent inviteret op i klubben, hvor livet var i høje sving. Hollænderne er gode værter, og selv om de ved første øjekast kan synes at være lidt for rolige og satte, så gjaldt dette i alle tilfælde ikke det selskab, vi var dumpet ned i. Noget gjorde det vel også, at den mystiske mr. Johnson viste sig at være en ren troldmand med hensyn til selskabelige talenter — han talte og fortalte historier, så tilhørerne var ved at revne af grin, han sang, han dansede — han drak, uden at det tilsyneladende havde nogen indflydelse på ham. Da vi hen på morgenstunden måtte ned til skibet for at sejle, skete det i procession af de begejstrede hollændere, der helst ville have beholdt den fantastiske australier.

Vi ankom til Taku Bar den 7. maj 1933. Taku Bar ligger i Pe Chili bugten, der nærmest er en indsø ved Pechili-strædet forbundet med »Hwang Hai« eller Det gule Hav. Taku Bar er en stor sand- og mudderbanke, som dækker indløbet til Pei Ho (den hvide flod), der danner flodvejen til Peking og til den vigtige havneby Tin-tsin. På banken er der kun 12 à 13 fod vand, så store skibe med ladning til de to byer må ankre på Taku red og dér losse deres ladninger til flodlægtere.

Efter at skibet var ankommet, indklareret og var begyndt losningen, måtte jeg tage til Tin-tsin for at tale med skibets agenter, og mr. Johnson fulgte med mig, da han eventuelt skulle forlade skibet her, såfremt vi ikke skulle til Shanghai.

Efter at være landet ved landsbyen Taku havde vi en lang spadseretur til jernbanestationen og blev et par gange stoppet af japanske soldater. Japan var allerede da i gang med krigshandlinger i Kina og havde sat sig fast på flere strategiske punkter. Vi kom med toget til Tien-tsin sent om aftenen, hvor vi på vort hotels restaurant traf den engelske konsul og hans frue, og mr. Johnsons charme gjorde straks sin virkning på konsulparret, så vi blev inviteret til frokost næste dag i familiens hjem. Konsulinden, som var en ældre, men vel konserveret dame, gift med en meget yngre mand, var meget velhavende, og vi fik en livlig nat ud af det. Mens Johnson svingede sig i dansen, svælgede konsulen og jeg i champagne. Trods vore protester fik vi turister ikke lov at betale vor del af gildet, hvilket var såre heldigt, da det simpelthen ville have slået bunden ud af vort budget.

Næste dag besøgte vi den danske konsul, hr. Lange, som var gift med en russisk dame. Dette konsulpar var meget elskværdige og hjælpsomme mennesker, og vi blev inviteret til middag om aftenen. Konsulens villa lå tæt ved floden, og ved kajen nær ved lå en kinesisk kanonbåd fortøjet. Kaptajnen på denne var også til stede ved middagen og viste sig at være en fornøjelig mand, der gerne ville sludre engelsk. Der passerede ret ofte japanske krigsskibe op ad floden, og hr. Lange spurgte i samtalens løb den kinesiske søofficer, hvordan det kunne være, at de japanske og det kinesiske krigsskib kippede med flagene for hinanden; de to lande var jo i krig med hinanden. »Nej,« sagde den kinesiske kaptajn,

»det er kun den kinesiske hær, der er i krig med Japan — ikke marinen.« Dette lød meget mærkeligt for vore øren, men faktisk er det, at man dengang i egnene omkring Tien-tsin meget ofte var i tvivl om, hvem der var i krig med hvem. Over for mange af de kinesiske generaler brugte japanerne ganske åbenbart »sølvammunition«-bestikkelse.

Vi kom ikke til Shanghai. Mr. Johnson havde fået syet og købt en masse fint tøj, og nu havde han ikke penge nok, før han kom til Shanghai — om jeg kunne låne ham 25 pund? Det var jeg ikke så glad for, men han gav mig en anvisning på en bestemt mand i London og alle mulige forsikringer og kvitteringer. Jeg lod ham få pengene. Da jeg senere sendte anvisningen til London, var der ingen dækning. Flere år efter kom jeg til Adelaide. Der var en ny politidirektør, og jeg fik at vide, at mr. Johnson var kommet tilbage til Adelaide, men at han var død, så mine 500 kr. så jeg aldrig mere noget til.

Vi gik i ballast til Rangoon, hvortil vi ankom den 27. maj 1933. Vi skulle for en kinesisk befragter laste en fuld ladning ris til Hongkong. I Rangoon, hvor Ø. K. har et stort kontor, skulle jeg have en kinesisk aflader og agent. Bestyreren af Ø. K.s kontor var hr. Axel Castonier, som var elskværdigheden selv mod mig, og både han og hans stab af unge danske kontorfolk var meget hjælpsomme og gæstfrie mod de danske søfolk. Ved deres hjælp fik jeg opsporet min kinesiske aflader, som viste sig at være en mand, der handlede med porcelæn, og som havde et lille kontorlokale bag sin butik. Manden selv var ældgammel og havde et langt hvidt skæg. Selv kunne han ikke et ord engelsk, men en ung halvkineser var hans tolk og medhjælper, og vi kom i gang med at få skibet indklareret og begyndte at laste. Det var lige i sydvestmonsuntiden, hvor alt og alle i Rangoon driver af væde. Selv om det ikke regner, hvad det næsten stadig gør, er alt dog fugtigt. Om morgenen er alt sengetøjet fugtigt, og det tørres ved at blive spredt ud over et stort bambusstativ, inden for hvilket der bliver tændt et trækulsbål — tørring i fri luft er umuligt — således foregik det i alle tilfælde for 25 år siden.

Jeg blev af min aflader inviteret til stor middag, som indtoges på et af de største hoteller i Rangoon, og det blev til en storslået fest. Jeg var den eneste hvide mand i det talrige selskab, som bestod af afladerens medarbejdere og forretningsvenner. Det var et utal af retter, vi fik — næsten alle ukendte for mig, men jeg havde tolken ved min side til at forklare mig alt. En af hovedretterne var svaleredesuppe. Svalerederne bygges af en bestemt art svaler (Salangan), som ved hjælp af deres klæbrige spyt kliner rederne sammen på vanskeligt tilgængelige klippevægge på Javas sydkyst, hvorfra de med livsfare bliver indsamlet og sendt til Kina, hvor de indbringer store beløb og kun kan købes af rigmænd. De bliver kogt i en krydret kødsuppe, og suppen smager meget godt, uden at jeg dog med min kulinariske uforstand kunne få noget særligt ud af det, selv om tanken om fuglespyttet generede mig noget, må jeg indrømme. En anden af hovedretterne var hajfinner, som indføres i store mængder fra Malediverne, øgruppen beliggende vest for Forindien. Hajfinner regnes i Kina for at være en stor delikatesse, men jeg »hvide barbar« syntes ikke, de havde nogen særlig

smag — nærmest som en gummiagtig masse. »Hengemt æg« var en anden ret, som forekom mig mærkværdig. Det er ganske almindelige hønse- eller andeæg, der efter sigende har ligget et par år i jorden. De er helt sorte, og kan vel efter europæisk tankegang ikke være helt friske. Jeg behandlede dem med stor forsigtighed. En anden delikatesse, som jeg imidlertid hyntes godt om, var ristet andeskind — ristet så sprødt og fint, at det virkelig var en godbid. Der var mangfoldige andre retter, men det fineste og dyreste var vel nok unge bambusskud, der plukkes af en vis bambusart, og det siges, at når disse skud bliver plukket, går planten ud, hvilket er grunden til skuddenes kostbarhed. De smager nærmest som meget fine asparges og er virkelig en lækkerbisken. Store fade kom ind på bordet med forskelligt kød — særlig hønse- og svinekød. Noget af det var kogt i en tyk suppe. Naturligvis spiste alle kineserne med pinde, og jeg forsøgte at gøre det samme, men måtte dog snart bede om at få en gaffel. Jeg sad som hædersgæst ved siden af den gamle chef, og han måtte vise sine værtspligter ved at sørge for, at jeg fik de bedste bidder, og det skete på den måde, at han med sine spisepinde rørte om i fadenes indhold, hvorfra han fiskede de bedste lunser op og lagde dem over på min tallerken. Set fra mit barbariske europæerstandpunkt var det ikke videre appetitligt. Selv om den gamle gubbe havde et ærværdigt patriarkudseende, øgede synet af hans tandløse, savlende mund ikke min lyst til godbidderne, men der var ikke andet at gøre end at vise henrykkelse og tvinge stykkerne i sig med tilsyneladende velbehag.

Fire »Sing-song girls« underholdt gæsterne. Stemmerne er meget høje falsetstemmer, der for europæiske øren nærmest virker generende. Sangen blev ledsaget af musik på et strengeinstrument, som lignede en citar. Som drikkevarer fik vi en slags lunken risbrændevin, der mindede stærkt om det japanske sake, samt en meget sød kinesisk vin. Tillige var der europæisk øl, og jeg var navnlig glad for at få en Carlsberg Export Beer.

Desserten bestod af alle mulige slags kager, frugter og frugtgeleer. Måltidet havde da næsten varet et par timer, og mange af gæsterne gav lydelige udtryk for deres madglæde og mæthedsfølelse — kinesernes særprægede kompliment til værten. Jeg lagde mærke til, at flere af gæsterne efterhånden forlod bordet for at begive sig hen i baggrunden af lokalet, hvor de så opholdt sig en 10-15 minutter. På mit spørgsmål til tolken om, hvad de bestilte der, tog han mig med derhen, hvor det viste sig, at der var indrettet lejer på gulvet med et lille bord ved siden, hvorpå brændte en olielampe, og hvor der var henlagt en langstammet pibe og en æske med noget sort stof i. Det var simpelthen et leje, hvor gæsterne kunne nyde en opiumspibe. Rygningen foregår på den måde, at gæsten lægger sig på lejet og tager piben i munden. Af det sorte, klæbrige opium ruller han en lille kugle, som han anbringer på spidsen af en nål, der ligner en almindelig strikkepind. Kuglen bliver ført ind i lampeflammen, og nålen bliver drejet, så opiumen bliver opvarmet på alle sider — noget lignende, som når man opvarmer lak til forsegling af breve. Når kuglen er tilstrækkelig varm og begynder at ose, bliver den stukket ned i pibehovedet, og rygningen begynder. Når nogle drag er indsuget, må opiumen i flammen igen, og sådan fortsættes der, til rygeren har fået

sit kvantum. Så lægger han piben fra sig og hviler i kort tid, hvorefter han går tilbage til selskabet. Det blev mig fortalt, at sådan bærer »ordentlige folk« sig ad — bliver man forfalden, bliver man ved at sutte opiumsdampe i sig, og så ender man som et vrag. Tolken fortalte mig, at han tog sig ofte en pibefuld og spurgte, om ikke jeg havde lyst til at prøve, men jeg betakkede mig. Efter middagen blev hele selskabet kørt hen til et kinesisk teater, hvor der blev spillet et nationalt stykke, som med visse mellemrum havde varet flere dage, så folk havde mad med, som blev spist under forestillingen. Jeg fik ikke meget begreb om, hvad det hele drejede sig om, men skuespillerne var iført prægtige dragter, som det var en fryd for øjet at se. Jeg fik senere at vide, at kvinderollerne var udført af mandlige skuespillere, hvilket jeg ville have forsvoret — så godt illuderede de både i optræden og i stemmeføring.

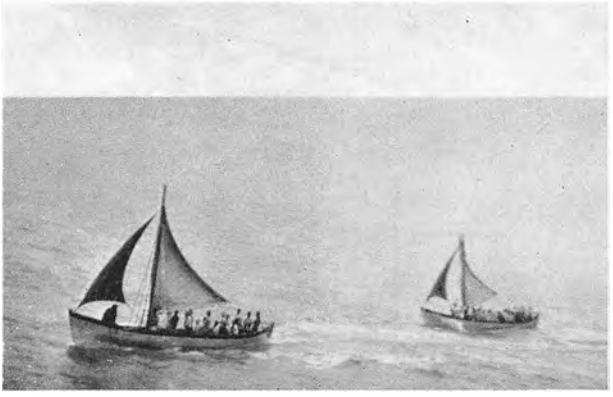
Jeg blev snart træt af dette uvante skuespil, og det utroligt tunge måltid gjorde også sin virkning, så jeg blev kørt ombord.

Jeg skulle ifølge mit certeparti laste en fuld og komplet ladning ris. (»Certeparti« — eller rettere »charterparty« — betyder »delt papir«, og udtrykket stammer fra gammel tid, hvor ladningsdokumentet blev revet i stykker, så hver af kontrahenterne kunne få sin del, der skulle passe sammen, når de samledes). Med at laste »fuld ladning« menes der, at afladeren har pligt til at fylde skibet op, da fragten betales pr. ton. Kan afladeren ikke fylde lasten op, må han alligevel betale fragt for hele skibsrummet. Dette kaldes »dødfragt«. Jeg fik under hånden at vide, at det ville blive vanskeligt for afladeren at fylde skibet op, og i god tid tilskrev jeg ham, hvor meget jeg ønskede at laste og holdt ham ansvarlig for »dødfragt«, hvis dette kvantum ikke blev leveret. Jeg bad afladeren anerkende modtagelsen af mit brev og at vedstå ansvaret. Jeg fik intet svar, men på afladerens kontor fik jeg dennes ord — gennem tolken — at dette naturligvis var helt i orden, og jeg behøvede intet skriftligt, når en anset kinesers ord var givet. Dette lød smukt, men sort på hvidt er endnu pænere, så jeg lod Ø. K. tilskrive kineseren, således at jeg var sikker på, at der ikke bagefter kunne siges, at jeg ikke havde givet fornødent varsel.

Omsider havde afladeren ikke mere ladning, så jeg måtte sejle med ca. 1000 tons for lidt, for hvilket jeg lod afladeren vide, at jeg forlangte »dødfragt«.

En hel hær af kinesertallyclerks sejlede med os til Hongkong — jeg havde mistanke om, at nogle af disse var dækspassagerer, som afladeren havde taget betaling for.

Ankommet til Hongkong tidligt om morgenen den 17. juni var jeg travlt optaget med at få lods og med at kontrollere indsejlingen til havnen. Jeg lagde derfor først senere mærke til, at der var kommet nogle store sampaner langs siden, og at kinesertallyclerkene var i færd med at lange rissække ned i disse. Trods kinesernes hæftige protester fik jeg stoppet denne trafik, men det var ikke få sække, sampanerne stak af med. Da jeg meldte dette til ladningsmodtagerne, som også var et mærkeligt kineserfirma, rystede disse blot på hovedet og sagde, at det var clerkenes »kamchau« (drikkepenge). Ja, det er måske rigtigt nok — der er den hage ved det, at skibet er ansvarlig for sækkeantallet, og de



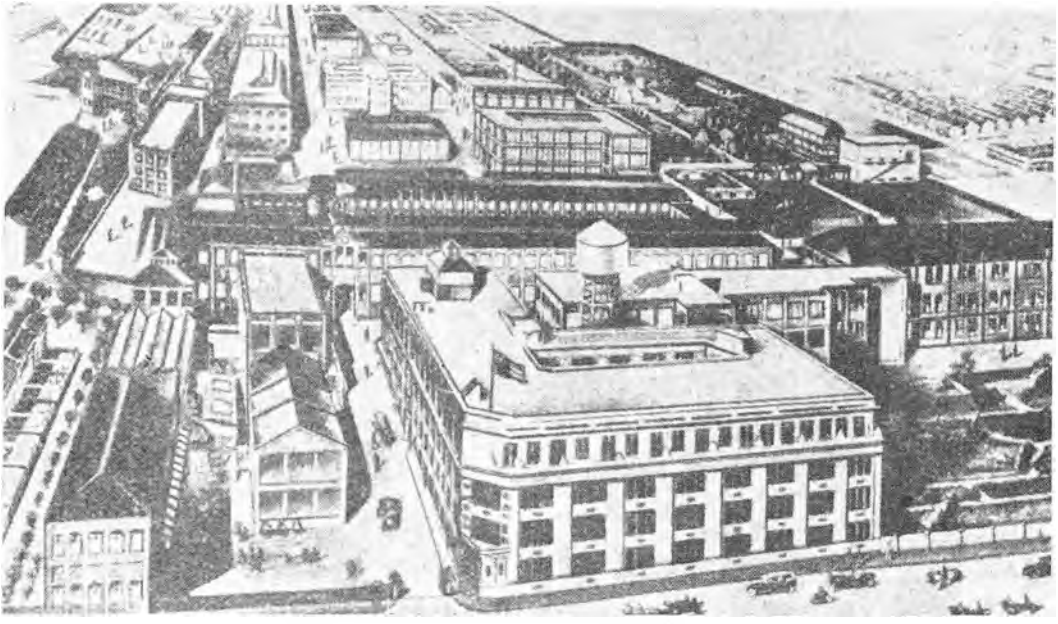
Pitcairnbeboere kommer på besøg ombord.



Australsk koalabjørn.



M/s »Selandia« (Ø. K.) passerer under Sidney Harbour Bridge.



»Commercial Press« før bombardementet.

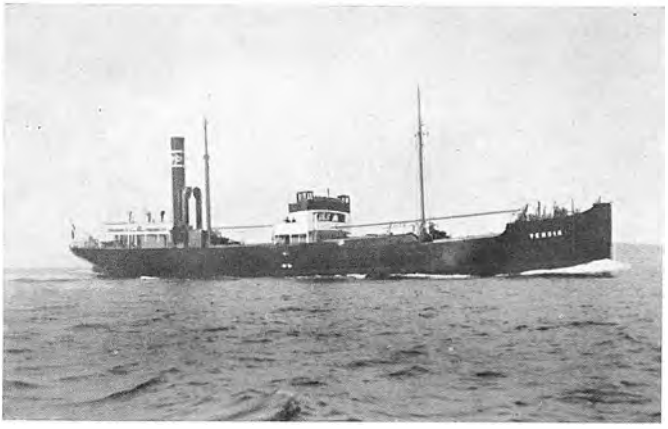


Et hjørne af »Commercial Press« efter bombardementet.

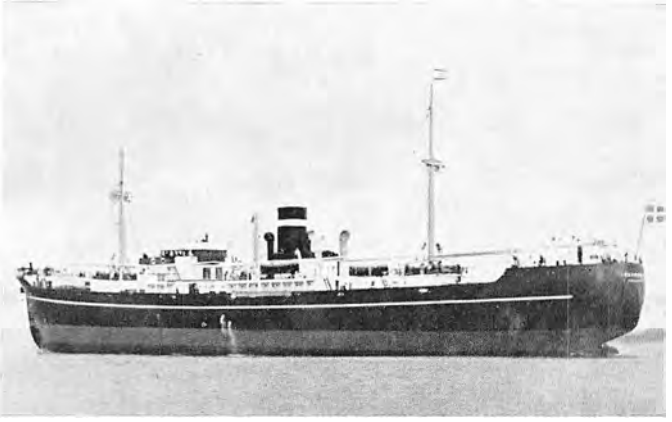




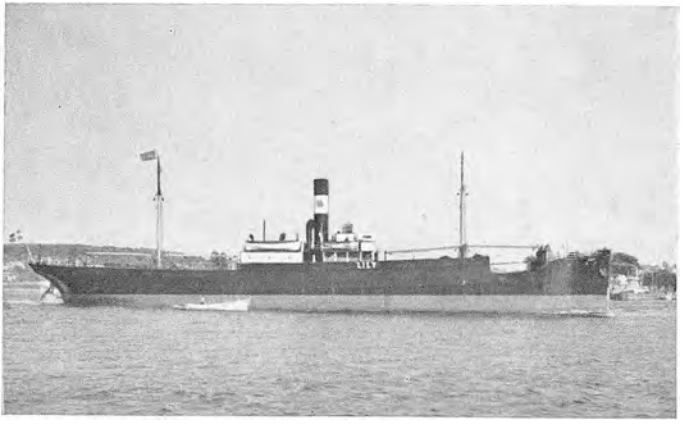
Øverst: Befolkningen fra de bombede yderdistrikter flygter mod Shanghai. Til h.: En deling af »Shanghai Volunteer Corps«.



S/s »Vendia« (D. F. K.) 1.150 brt. Første danske skib sænket i den anden verdenskrig.



M/s »Tasmania« (Orient) 4.460 brt. Bygget 1935 af Nakskov Skibsværft. Sænket 30. oktober 1942. Fire omkomne.



S/s »Lily« (Progress) 945 brt. Forsvundet med sin 18 mand store besætning omkring 22. april 1940.

sække ris, skibet mangler ved udlosningen, må det betale for, så jeg gjorde ladningsmodtagerne ansvarlig for clerkenes tyveri.

Da jeg i Rangoon havde mærket, at der kunne blive disput om dødfragt, havde jeg hos afladeren taget alt det forskud på fragten, jeg kunne få. Jeg kunne ikke bruge alle disse penge til mine udgifter, men hvad der blev tilovers, lod jeg Ø. K. sende til mit rederis bank i London. I Hongkong lod jeg modtageren af ladningen vide, at jeg skulle bruge mange penge. Ja, de havde endnu ikke fået afregning fra Rangoon, men jeg kunne få så mange penge, jeg ønskede — de havde jo skibet her at holde sig til, så jeg tog så mange penge op, at jeg faktisk havde hævet hele skibets fragt — inkl. dødfragten.

Når der, som i dette tilfælde, kan være tvivl om fragtbetaling, er proceduren gerne den, at skibet tilbageholder så meget af ladningen, som vil dække fragtdisputen, indtil modtageren har betalt eller stillet bankgaranti for beløbet. Ø. K. i Shanghai, som jeg havde sat ind i sagen, rådede mig til at gøre dette og kunne ikke forstå, hvorfor jeg ikke fulgte deres råd, men de kunne forstå det, da regnskabet skulle gøres op, og det viste sig, at jeg havde fået næsten lige så meget i fragtforskud, som hele fragten androg. Modtagerne sendte mig deres regning, i hvilken de kun havde beregnet fragt for det udlossede kvantum, så de havde et større beløb tilgode, men jeg sendte dem min regning, hvori der også var beregnet dødfragt og ifølge hvilken modtagerne skulle betale nogle få pund. Modtagerne truede med sagsanlæg, hvilket vi tog med sindsro. Naturligvis lod modtagerne sagen falde, men ville ikke betale de få pund, de efter mit regnskab skyldte skibet. Også dette kunne vi tage med sindsro. Modtagerne kunne nemlig fra dødfragten have trukket de arbejdsudgifter, rederiet sparede ved ikke at have fået ladningen ombord. Det har kineserne åbenbart ikke haft øje for, og da de ikke fremkom med krav, syntes vi, det var unødvendigt at gøre dem opmærksom på forholdet. Dette synes ikke helt fair, men det viste sig, at kineserfirmaet havde snydt og stjålet fra ladningsejerne, så der var faktisk ingen grund til at vise det nogen hensyn.

Den 22. juni 1933 afsejlede »*Olympia*« fra Hongkong i ballast, og den 27. juni ankom vi til Dairen (Dalny), hvor vi for Ø. K. skulle laste en fuld ladning sojabønner til København.

Dairen, eller som den oprindelig hed Dalny, er en vigtig handelshavn beliggende på den sydøstlige side af halvøen Liatung ca. 40 kilometer fra fæstningen Port Arthur. Dairen blev grundlagt i 1899 på befaling af den russiske kejser, og det er bemærkelsesværdigt at se, at hele byen har et russisk præg, hvor alle ældre bygninger er stenbygninger opført i ren russisk stil. Dairen har en udmærket dyb og isfri havn, og da den er endepunkt for den kinesiske østbane og gennem den manchuriske centralbane har forbindelse med den store transsibiriske bane, er det kun naturligt, at havn og dermed by har udviklet sig så stærkt.

Fra Dairen udskibes der en mængde sojabønner, og Østasiatisk Kompagni havde et kontor med en stor stab af unge danskere foruden en del kinesere. Kontoret var under ledelse af P. F. Elm lige til begyndelsen af den anden verdenskrig, da konsul Elm blev forflyttet til Japan. Som alle steder, hvor Ø. K.

har sine kontorer, havde skibets officerer et fornøjeligt samvær med de hjælpsomme unge danskere. Da jeg nogle år efter blev tidsbefragtet af et stort japansk rederi og ofte anløb Dairen, var Ø. K.s kontor mit faste tilflugtssted, hvor jeg kunne hente råd og dåd til trods for, at jeg forretningsmæssigt set ikke havde noget at gøre med det. Danske i udlandet er naturligvis altid flinke mod de besøgende danske søfolk, men jeg finder, at Ø. K.s folk er særlig imødekommende.

Den 3. juli 1933 afgik »*Olympia*« fra Dairen bestemt til København. Vi aflagde besøg i en lille havn, Miri, på Borneo for at fylde olie og fortsatte derefter gennem Sundastrædet — strædet mellem Java og Sumatra — syd og vest på mod Kap det gode Haab. Sejladsen mellem De indonesiske Øer må foregå med stor forsigtighed på grund af de mange småøer og rev, man passerer, og de mange strømninger i havet, men på den anden side er det en interessant og oplivende rejse. Der er stadig noget at se både på land og i havet, hvor der særligt i og over det sidste sted findes et righoldigt dyreliv af fisk, havdyr og fugle, som man kan stå i timevis og betragte uden at trættes.

Ved den sydlige ende af Sundastrædet passerer man den berygtede vulkanø Krakatau, der natten mellem den 26. og 27. august 1883 havde et af de voldsomste vulkanudbrud, man har kendt i historien. Hele øen sprængtes bogstavelig taget, og udbruddet fremkaldte et forfærdeligt oprør i havet, hvorved der dannede sig tårnhøje bølger, der med uimodståelig kraft kastedes mod Sumatras og Javas kyster, bortskyllede hele byer og dræbte i tusindvis af mennesker. Flere hundrede kilometer væk sejlede skibene gennem pimpsten fra vulkanen, og askepartikler førtes med vinden i de højere luftlag over det meste af jorden og fremkaldte på mange fjerntliggende steder atmosfæriske forstyrrelser. Det menes, at havet gennem en pludselig opstået revne i havbunden er trængt ind til ilden i vulkanens indre, hvor de store vandmasser er forvandlet til dampe af uhyre spænding, og som en dampkedel, der sprænges ved overtryk, er da øen sprængt med den kolossale ødelæggende virkning. Resten af øen er nu helt grønklædt og ser meget uskyldig ud.

Efter at have anløbet Dakar for olie ankom vi den 8. september til København. Efter at have losset vor ladning og tørdokket skibet, afsejlede vi igen i ballast, men denne gang til vestkysten af Nordamerika, hvor vi i Grays Harbour lastede en fuld ladning af træ til Japan. Grays Harbour er en udpræget savmølle — hele befolkningen er på en eller anden måde beskæftiget med fældning, forarbejdning eller forsendelse af tømmer. Vi havde en meget fornøjelig tid dér, da alle var meget venlige og gæstfrie mod de danske søfolk.

Vi afsejlede fra Grays Harbour den 8. november 1933 og ankom til Yokohama den 26. november. Vi lossede vor ladning dèr og i Osaka, som er Japans næststørste by med en befolkning i 1956 på over 2.6 mill. indbyggere. Den ligger kun ca. 20 kilometer fra Kobe og er en stor handel- og søfartsby. Det sidste er den egentlig først blevet i løbet af de sidste 35 år, efter at havnen er blevet uddybet og store moler og kajer bygget. Byen ligger ved udløbet af floden Yodogawa, på hvis delta den er bygget, og er derfor gennemskåret af en mængde

kanaler krydset af utallige broer, hvorfor dens ofte brugte tilnavn »Japans Venedig« synes meget passende.

Vi afgik fra Osaka den 3. december, og den 7. var vi igen i Dairen klar til at laste sojabønner for Ø. K. Den 12. december var vi tillastet og afsejlede — igen med København som mål.

På hjemrejsen anløb vi Singapore for olie, gik gennem Suezkanalen, anløb Algier for olie og ankom til København den 27. januar 1934.

KAPITEL 27

Amerikansk tidsbefragtning. Spaniens flyverhelt. »El Caudillo«. Borgerkrigen i Spanien. Forfatteren rejser hjem.

Den 11. februar 1934 afgik »*Olympia*« igen fra København i ballast til New York, hvor skibet blev overtaget i time-charter af firmaet Garcia & Diaz — et spansk-amerikansk selskab, der havde chartret skibet som agent og befuldmægtiget for det spanske rederi »*Cia Espanola Navigacion Maritima Lta.*« Skibet skulle sejle fortrinsvis på spanske, men også på andre Middelhavshavne. Det var stykgods, skibet hovedsagelig skulle transportere — automobiler til Europa og landbrugsprodukter og kork fra Europa. Det var en noget anstrengende, men også ret interessant fart, og i de godt to år, jeg var beskæftiget her, kom jeg til at holde af både Spanien og spaniolerne.

Den første rejse begyndte den 14. marts 1934, da »*Olympia*« afgik fra New York til Bilbao, hvortil vi ankom den 22. samme måned. Her lossede vi kun en del automobiler og afgik allerede den følgende dag. Det var den eneste rejse, hvor vi næsten ingen stykgods havde med, men en næsten fuld ladning hvede bestemt til Livorno, hvortil vi ankom den 29. marts. Efter endt udlosning lastede vi en del italienske produkter og afsejlede derefter til Sevilla. Sevilla er en af de mest interessante spanske byer. Den ligger i det skønne Andalusien ved floden Guadalquivir. Det er meget morsomt at spadsere igennem den indre by med de utallige snævre stræder, der snor sig som gangene i en labyrint. Stræderne er med forsæt bygget så snævre, at solen ikke kan trænge for dybt ind, og der er da også ganske svalt i gaderne selv i den varmeste sommertid. Den ydre del af byen er anlagt med moderne trafik for øje og har et ret storslået præg. De fleste af husene i den gamle by har et orientalsk udseende med flade tage og sjældent mere end to etager. Mange offentlige brønde får deres vand gennem en fra Cæsars tid stammende Akvadukt, der hviler på 410 buer. Af de henved 80 kirker må særligt fremhæves katedralen Maria de la Sode, der er opført i årene fra 1401 til 1519. Her var tidligere en moské opført af maurerne, som da havde okkuperet det sydlige Spanien. Også kendt er »Giraldi«, et 114 meter højt firkantet klokketårn med rige ornamenter og 22 afstemte klokker. Det mauriske palads Alcazar med prægtige sale og buegange er et besøg værd. Ved floden ligger »Torre del Oro« (guldtårnet) — et tolvkantet tårn. For folk interesseret

i historie er det gamle arkiv et storartet sted at fordybe sig i læsning af de gamle bøger og dokumenter, som fortæller om de gamle spanske opdagelsesrejser og om »conquistadorenes« (erobrernes) togter i de nyopdagede lande. Der findes en arena til tyrekampe stor nok til at rumme 18.000 tilskuere. Mindre historisk, men særlig for amerikanske turister tiltrækkende, er den store tobaksfabrik, som tilhører statsmonopolet, og hvor der — i lighed med Hamlets grav ved Helsingør — vises den bænk, som Carmen arbejdede ved. Sevilla har en egen stemning. Jeg har tilbragt mange aftentimer siddende uden for en restauration og beundret folkelivet, som først udfolder sig rigtigt om aftenen. Ved de årlige kirkehøjtider er der store religiøse processioner, og det er da morsomt at se damerne i deres spanske dragter med højt opsat hår dækket af sorte sløragtige mantiller og med de pragtfulde spanske sjaler slængt over skuldrene. Også at se de unge landboer komme ind fra landet på prægtige og prægtigt udsmykkede heste. Selv er de unge mænd i stramtsiddende dragter med en lille blank sort hat på hovedet, og ofte har de en kæk senorita med sig på hesten.

I Sevilla lastede vi hovedsagelig oliven, som blev nedsaltet i tønder varierende i størrelse og indeholdende fra 250 til 750 kilo. Af modne oliven presses olivenolie, men oftest plukkes frugten, før den er helt moden, og nedlagt i eddike eller saltlage forsendes den til andre egne, hvor den enten anvendes i køkkenet eller spises rå; ikke mindst i Amerika er der et stort forbrug af oliven. Olivenolie har i de senere år fået en hård konkurrent i sojabønneolien, som kan renses sådan, at den i smag kommer tæt op ad den fineste olivenolie. Dette er bl. a. benyttet af et oprindeligt dansk firma i Lissabon, som ønskede at importere sojabønneolie fra Danmark for at bruge den til at nedlægge sardiner i til eksport. Importtilladelse kunne imidlertid kun opnås, hvis portugisiske produkter for et tilsvarende beløb kunne eksporteres — den i vor tid så meget benyttede »byttehandel« mellem landene. Problemet blev løst meget simpelt på den måde, at det portugisiske firma *»Sociedade Comercial Iberia, Lta.«*, der startedes i 1919 af danskeren Viggo Petersen, importerer sojabønneolie fra Danmark og eksporterer sardiner i olie hertil. At disse meget populære og velsmagende sardiner er nedlagt i dansk sojabønneolie, er der vel ikke mange, der tænker på.

Min hustru var kommet ombord i Bilbao og sejlede med rundt i Middelhavet. Da det så ud til, at skibet skulle forblive i denne fart i flere år, bestemte vi, at hun den følgende rejse skulle tage fast ophold i Sevilla, mens jeg med skibet drog til Amerika. Mens skibet var på denne side af »dammen« skulle hun følge med. Sevilla syntes vi var den mest romantiske og interessanteste by at bo i — og den mest udprægede spanske. Desuden havde vi erhvervet os nogle gode venner her, nemlig direktør *Axel M. Ludvigsen* og hustru. Ludvigsen var leder af det amerikanske rederi *»United Export Lines«* kontor i Sevilla. Under den spanske borgerkrig blevLudvigsen forflyttet til Alexandria i Ægypten, hvor jeg traf ham efter krigens udbrud. Senere kom han ind i et andet amerikansk firma, *»American Eastern Navigation Co.«* af New York. Under verdenskrigen blev Ludvigsen af sit firma sendt til Persien, hvor han i landet omkring den nordlige del af den persiske havbugt var agent for de skibe, der kom fra Amerika

med krigsmateriel, som derfra over land sendtes til Rusland. Rusland modtog den storslåede materielle hjælp fra de øvrige allierede dels over Archangelsk i Hvidehavet, dels igennem Persien. Det var et mægtigt arbejde, Ludvigsen her var beskæftiget med. Der var mange mærkværdige tråde, som hver dag skulle redes ud. Det fordrede dygtighed og diplomatisk evne, og rent fysisk var det meget anstrengende, især da der på disse kanter af verden hersker en frygtelig varme hele året rundt. Ludvigsen høstede stor anerkendelse for sit arbejde i Persien og blev ved krigens slutning udnævnt til vicepræsident i det amerikanske selskab, og som sådan residerer han nu i New York.

Den 16. april 1934 afgik »*Olympia*« fra Sevilla og ankom den 18. april til Lissabon, hvor vi fyldte skibet op med kork. Kork er en stor artikel i Amerika, hvor det bl. a. bruges til fabrikation af linoleum, til isolation og mange andre ting. Også til propper går der endnu en del kork.

Kork er meget let og fylder derfor hurtigt et skib op uden at trykke det synderligt i vandet. Vi tog altid en mægtig dæklast — ca. 6—7 meter høj.

Min hustru rejste hjem til København fra Lissabon for at beskikke sit hus, før hun bosatte sig i Spanien. Den 21. april afgik vi til New York.

Den 10. maj 1934 afgik »*Olympia*« atter fra New York, og blandt vore 12 passagerer havde vi på denne rejse en meget interessant person — *Ramon Franco*, en broder til Spaniens nuværende »caudillo« (fører). Ramon Franco og jeg blev på rejsen meget gode venner, og efter at han havde forladt skibet i Spanien, holdt vi forbindelsen vedlige lige indtil udbruddet af den spanske borgerkrig. I 1934 var den nuværende diktator, Francisco Franco, kendt i Spanien som en dygtig officer, der i Marokkokrigene havde udmærket sig således, at han allerede i 1923 som 30-årig var blevet udnævnt til general — en af de yngste generaler i verdenshistorien — men der var ellers ingen i Spanien, der på daværende tidspunkt så noget ekstra i den senere diktator. Derimod var Ramon Francos navn på alles læber. Han var flyver, og hans indsats på dette område havde gjort ham til nationalhelt med en folkedyrkelse, der var lige så intensiv som amerikanernes over for Lindberg efter dennes soloflyvning til Paris.

På overfarten fra New York til Bilbao sad Ramon Franco hver aften flere timer i min kahyt, og det var meget interessante ting, han fortalte mig. Hans fader, bedstefader og oldefader havde alle været sømænd. Hans fader havde været gift to gange, og i det andet ægteskab var der 4 sønner og 1 datter. Om faderens første ægteskab holdt Franco ikke meget af at tale, men jeg forstod, at han havde »et utal« af halvsøskende, som han udtrykte sig. De fire brødre af sidste ægteskab blev alle officerer. Den ældste, Nicolas, kom til ingeniørtropperne, tog specialuddannelse og blev kendt i Spanien som en dygtig ingeniør — også i civile foretagender. Den næstældste, Francisco, var den senere diktator, og den yngste af de fire brødre var Ramon, som blev uddannet til flyverofficer. Han gjorde sit navn kendt i hele verden og elsket i Spanien, da han i januar 1926 gennemførte en flyvning fra Spanien til Pernambuco i Sydamerika. Han var leder af ekspeditionen, der talte 3 officerer foruden Franco. I juni 1929 foretog Franco igen en flyvning over Sydatlanterhavet, også denne gang med tre

ledsagere, men maskinen måtte nødlande midt i Sydatlanten, og på maskinens pontoner drev de 4 mand i 7 dage rundt på havet, inden de blev reddet af en tilfældigt passerende damper. Det skyldtes navnlig Francos fasthed og hans gode humør, at hans ledsagere ikke tabte modet og gav op, og da Franco kom tilbage til Spanien, blev han hyldet i en endnu stærkere grad end efter den første vel gennemførte ekspedition.

Franco var et fremtrædende medlem af det komplot, som det den 14. april 1931 lykkedes at få kong Alfonso stødt fra tronen og til at flygte ud af landet. Han fortalte mig, at han nogle dage før situationens klimaks fløj over kongepaladset i Madrid med en fuld bombeladning ombord og havde følt sig fristet til at skære gennem alt det politiske vrøvl ved at lade bomberne drysse ned over slottet, i hvilket han vidste, kongen opholdt sig. Han gjorde det ikke, men var ikke sikker på, han havde gjort ret i at undlade det. Kongen blev vel tvunget ud af landet, men de mænd, der var gået i brechen, og som var kommet til at stå til ansvar, hvis noget var gået forkert, blev, efter at kuppet var lykkedes, skubbet til side af politikerne, som nu tog magten og glemte dem, der havde hidført resultatet. Franco var sendt til Amerika for at forestå indkøb af flyvemaskiner til hæren, men han havde på fornemmelsen, at det blot havde været for at få ham af vejen. Den nye republik Spanien havde valgt Niceto Zamora til præsident. Ramon Franco var kommunist og havde modarbejdet Zamora, hvilket var grunden til, at han blev sendt til Amerika. Zamora opløste i 1934 den spanske rigsdag (»cortes«), og Franco håbede, at krigsministeren, Manuel Azana, ville komme til magten, hvilket dog først skete 2 år senere og gav da stødet til borgerkrigen. »Azana,« sagde Ramon Franco, »er en god demokratisk mand, men desværre har han en achilleshæl. Hans hustru har stor indflydelse over ham, og hun er i hænderne på præsterne. Det er det sørgelige ved Spanien, at dette dejlige land, som er så rigt begavet fra naturens hånd, og som har en så udmærket, dygtig og flittig befolkning, er fuldstændig prisgivet det katolske præsteskab, der har en vældig magt over hele landbefolkningen og dominerer de øvrige klassers kvinder. Det er præsteskabet, der ødelægger Spanien, og De tror måske, kaptajn, at jeg overdriver, men det ville være til Spaniens bedste, om man tog 10.000 af de højest rangerende præster, munke og nonner, låste dem inde i deres klostre — og brændte dem alle op. Det lyder blodtørstigt, men jeg ville gerne være med til dette foretagende; thi præsteskabet er Spaniens kræftskade.«

Det lød blodtørstigt, og jeg tror minsandten, at manden mente det. Da vi sejlede ind til Bilbao, stod Ramon på broen ved siden af mig, og vi kom til at tale om flag. »Ja,« sagde jeg om Dannebrog, »det flag er mere end 700 år gammelt.« »Ja,« sagde Franco og pegede på flaget, der vajede fra en spansk damper, »det flag er ikke så gammelt, og det bliver ikke meget ældre. Det næste flag, vi får her i Spanien, bliver det røde flag med hammer og segl.«

I Bilbao blev vi mødt af en sværm af journalister, pressefotografer og tusinder af mennesker, som var på kajen for at hilse Spaniens flyverhelt velkommen hjem. Jeg var om aftenen inviteret op på Francos hotel for bl. a. at hilse på hans familie, som alle var i dyb sorg på grund af moderen Dona Pilar Baamon-

des død et par måneder i forvejen. Ramon Francos hustru var en meget smuk og charmerende dame, men en stor forbruger af kosmetik. Ramon må have fortalt hende noget om vore samtaler, thi da jeg stod lidt tilbagetrukket, kaldte hun mig hen til sig og spurgte, om jeg var bange for en »communista»? (en kvindelig kommunist). Hun kunne slet intet engelsk, og mit spanske er meget mangelfuldt, men jeg fik da gjort hende forståeligt, at hende var jeg bange for, selv om min frygt ikke havde nogen forbindelse med hendes politik.

Jeg hørte flere gange fra Ramon Franco i de nærmeste par år, og han syntes at være meget urolig over tilstandene i Spanien. Min rutefart på Spanien hørte op, lige før borgerkrigen begyndte i juli 1936, og siden hørte jeg ikke noget fra ham. Jeg har fået at vide, at han gik ind i broderens styrker, men at han kort tid efter styrtede ned under en flyvning og blev dræbt. Der ymtedes en del om, at hans død ikke skyldtes et ulykkestilfælde. Han såvel som hans søskende var født i El Ferrol i Galizien, men kaldte sig selv baskere og påstod, at familien havde maurerblod i årerne, noget, som mange spaniolere er stolte af. Baskerne har ord for at være stolte, tapre og stædige, og jeg kan godt tænke mig, at den udvikling, der foregik i Spanien og den kolbøtte, Ramon Franco politisk set har foretaget, var blevet for meget for ham. Han havde faktisk svigtet sine idealer, og det knækkede ham.

»*Olympia*« sejlede fra Bilbao den 23. maj. Min hustru var nu ombord og gjorde rejsen med fra havn til havn i Europa. Vore anløbspladser var på denne rejse Malaga, Marseille, Genua, Livorno, Tarragona, Valencia, Alicante, Ceuta og Sevilla og derfra til New York, hvortil vi ankom den 1. juli 1934. De øvrige rejser inkluderede vi i anløbshavnene også Casablanca, Cadiz, Neapel og Livorno. Jeg fik mange gode venner i Spanien og gjorde mange udflugter sammen med min hustru i det skønne land.

Ceuta er en spansk fæstning på nordkysten af Afrika lige sønden for Gibraltar. Selve Ceuta er der ikke noget bemærkelsesværdigt ved, men vi havde en dejlig tur derfra til Tetuan, som er en typisk marokkansk by, hvor der er en del jøder, der faktisk har hele handelen i deres hænder. En af os mest yndede spanske byer var Barcelona, som jo egentlig ikke er spansk, men katalonisk. Barcelona er nu en by på ca. 1.400.000 indbyggere, en stor fabriks-, søfarts- og handelsby med en udmærket beliggenhed. Befolkningen i Katalonien taler en egen dialekt og har deres egne nationale skikke, og de har flere gange prøvet at frigøre sig for Spanien. I de to år, jeg sejlede på Spanien, var der opstande hvert øjeblik, og opstandene var ikke alene politiske, men fuldt så meget nationale. Barcelona er en smuk og livlig by, og det er virkelig en oplevelse om aftenen at slentre op og ned ad »Rambla«en — en bred boulevard førende ned til havnen. Ofte kunne folk rent spontant begynde at danse en bestemt katalansk folkedans, der former sig som en runddans, hvor alle tager hinanden i hænderne i en kreds, der bestandig bliver større og større, efterhånden som tilfældige spadserende forener sig med de dansende. Dansen består i, at de deltagende går i rundkreds syngende folkesange, og under runddansen foretages forskellige til tider ret indviklede trin, som imidlertid synes at falde de indviede lette at udføre.

Barcelona har en meget stor tyrefægterarena. Jeg har overværet flere tyrefægtninger, men jeg har aldrig kunnet forstå spaniernes lidenskab for denne mærkværdige sport, som egentlig ikke kan kaldes for en sport, da den ene part i legen — tyren— har så minimale chancer. Imidlertid syntes jeg, at min hustru ikke kunne være bekendt at have været så meget i Spanien uden at have overværet en tyrekamp, så jeg havde flere gange taget billetter til en forestilling, men de højere magter har åbenbart ikke villet tillade min hustru at se det blodige skuespil, for hver gang, jeg havde taget billetter, blev det regnvejr, og forestillingen blev aflyst. Således gik det også engang i Barcelona, hvor vi, før forestillingen skulle begynde, stod ved indgangen til arenaen og ventede på at få at vide, om der ville blive aflysning eller ej. En mand kom hen til os, tiltalte os på dansk og spurgte, om vi kunne forstå spansk og lade ham vide, hvad det blev til. Det blev ikke til noget, og danskeren navngav sig nu og viste sig at være maleren og keramikeren Jais Nielsen. Der var i de dage tjener- og kokkestrejke overalt i Barcelona — der var i de tider altid nogle fag, som var i strejke — og Jais Nielsen fortalte mig, at hans kone var ude at prøve at få et eller andet i byen, som de kunne tilberede på hotellet, men da det var søndag, var det vanskeligt. Jeg inviterede så malerparret ned ombord, og Jais og Victoria Nielsen fik lejlighed til at spise sig igennem et rigtigt godt dansk måltid, således som en dansk skibshovmester kan stille det på benene. Malerparret var kommet fra Italien, og som alle, der får lejlighed til at studere de gamle spanske maleres værker, var de meget begejstret for spansk kunst. Både i Barcelona og i Sevilla findes der ypperlige prøver på de gamle spanske maleres værker; men de righoldigste samlinger findes i Madrid, som jeg desværre aldrig nåede til på mine rejser.

Casablanca var en anden velset by at komme til — også fordi der fandtes ikke så få danske dér. Den danske konsul Kjærgaard og hans elskværdige frue var meget gæstfrie, og en familie, jeg blev knyttet til med venskabsbånd, var ingeniørægteparret Pagh Birk, der havde en god forretning særlig med elektrisk maskineri.

I Almeria gik vi ofte ind for at laste vindruer, og vi blev så inviteret ud til de store vinmarker, hvor disse spisedruer bliver dyrket. Rankerne snor sig op og over støtter gravet ned i jorden, og det er ganske ejendommeligt at gå lange strækninger under disse søjlegange, som vinrankerne danner. Druer, der dyrkes for at kunne spises, må hæves op fra jorden, så de kan få rigelig sol og luft. Befolkningen levede til trods for den gyldne druerigdom under ret elendige forhold, og mange boede i en slags huler gravet og sprængt ind i et lavt bjærg i byens nærhed.

Når skibet skulle til Sevilla, var det ofte, vi måtte stoppe op og ankre ved San Lucar de Barraméda, der er en lille by ved floden Guadalquivirs udløb i bugten ved Cadiz. Særlig ved forårstid er der store oversvømmelser af floden, som udspringer på bjergene i Andalusiens nordøstlige del. Når sneen på bjergene smelter om foråret, bringer den floden til at stige og forårsager store oversvømmelser i selve Sevilla og i landet neden for byen, og forstyrrelser i flodtrafikken, som er en følge heraf, nødvendiggør ofte ret store ventetider for ski-

bene ved flodens udløb. Det var fra San Lugar, at den portugisiske søfarende i spansk tjeneste Fernando de Magellan den 20. september 1519 begyndte sin berømmelige jordomsejling — den første i historien. Han gik ud med 5 skibe bemandet med flere hundrede søfolk. Selv blev han dræbt på Filippinerne, og af hans ledsagere kom kun ét skib med 18 mand tilbage til Spanien efter 3 års forløb.

Tæt ved San Lugar ligger »Jerez de la Frontéra« (Jerez ved grænsen), i hvis omegn dyrkes den fortrinlige vin, som under navn af »sherry« (engelsk for »Jerez«) eksporteres i store mængder til hele verden. Med »*Olympia*« havde vi ofte partladning af sherry i store tønder til Amerika, og en gang tog min lokale agent mig med på en lang vandring gennem de underjordiske gange, hvor vinen bliver lagret i mægtige træfustager.

I Lissabon blev vi altid meget gæstfrit modtaget af den danske konsul Joh. Beckmann og hans elskværdige hustru samt af konsulens nærmeste medarbejder, broderen Viggo Beckmann og dennes frue. Konsul Beckmann døde i 1951, men hans forretning føres videre af broderen Viggo, som nu er blevet dansk konsul.

Af andre danske, som vi kom meget sammen med i Lissabon, var der særlig lederen af F. L. Smidths kontor i Lissabon, civilingeniør H. C. Beckgaard, der tillige var direktør for den pyrenæiske halvøs største cementfabrik »Secil«, som er bygget af det danske verdensfirma i forening med et andet stort dansk firma, Højgaard & Schultz. Begge disse firmaer havde en del danske ingeniører i Portugal — F. L. Smidth med cementfabrikation og bygning af cementfabrikker og Højgaard & Schultz bl. a. med bygning af store havneanlæg og lignende. Disse raske danske ingeniører kom vi en del sammen med.

New York var vor vigtigste anløbshavn i Nordamerika. Gennem årene er jeg mangfoldige gange kommet til denne moderne eventyrby, og flere gange — særlig under krigen — opholdt jeg mig dér i lange perioder, og jeg har naturligvis fået en masse gode venner dér. Når jeg var der under min sejlads, var jeg medlem af en slags frokostklub, der mødtes hver dag i en restauration »down town« ved »the battery«. Som oftest blev der »klunset« om, hvem der skulle betale øllet til frokosten. Da et stort glas øl kun kostede 10 cents, var risikoen ikke stor. Medlemmer af klubben var bl. a. generalkonsul Georg Bech, en storartet mand og en god patriot, som under krigen fulgte Kauffmann og faktisk var dennes højre hånd. Georg Bech havde været generalkonsul siden 1916 og havde stor indflydelse hos autoriteterne. Han var meget interesseret i dansk skibsfart og i danske søfolk, hvilket han særlig viste under den anden verdenskrig, hvor så mange hjemløse søfolk kom til New York. Som Kauffmann blev han under krigen afsat af Scavenius og atter genindsat efter krigens ophør. Han tog sin afsked på grund af alder og rejste til Danmark, hvor han døde den 8. februar 1951.

En anden meget populær mand blandt de søfarende var dr. Ejner Hansen, som var konsulatslæge i New York. Han var en stor, flot mand — en hel vikingetype. Som han var stor, var han god, og der var ikke nogen indsamling til fordel for Danmark og danske, hvor ikke hans pseudonym fandtes øverst på

listen. Blandt andre kendte danske, som var medlem af denne klub, var kaptajn, skibsmægler Ernst Kragh-Hansen, som jeg første gang havde truffet i Bangkok i 1906, da han, som oprindelig var dansk officer, var ansat som kaptajn i det siamesiske grænsegendarmeri. Han var en udmærket foredragsholder og — ligesom også generalkonsul Bech — en glimrende taler. Jeg var medlem af Dansk Officersklub, som havde mødelokaler i den amerikanske officersklubs imponerende bygning i New York. Medlem af Dansk Officersklub kunne enhver dansk født blive, der havde tjent som officer enten i den amerikanske eller i den danske hær eller flåde. I denne klub lærte jeg mange gæve danske at kende. Kragh-Hansen var i en længere årrække formand for klubben. Forunderligt nok blev jeg altid modtaget med akklamation, når jeg var i New York. Jeg blev dog klar over, at det ikke var mine mere eller mindre fortrinlige personlige egenskaber, der fremkaldte begejstringen, men helt enkelt dette, at jeg som skibsfører havde lejlighed til ved hvert møde at kunne medbringe en flaske skotsk whisky, som jeg ærligt og redeligt havde smuglet i land. I betragtning af spiritusforbudet var denne dejlige »booze« noget, mine klubkammerater kunne goutere.

De politiske forhold i Spanien blev mere og mere komplicerede. Efter at kong Alfonso var abdiceret, stredes flere politiske partier om at komme til magten. Niceto Alcala Zamora var lederen af de mere moderate, mens Manuel Azana stod i spidsen for venstrepartierne. I Barcelona havn lå nogle gamle skibe, der var blevet indrettet til fangeskibe for politiske fanger, og ofte, når vi kom til Barcelona fra en rundrejse, blev det os fortalt, at nu havde skibene skiftet indhold. Når et nyt parti kom til magten, kom dette partis tilhængere ud til friheden fra skibene, mens det andet partis blev sendt ombord. Hvert øjeblik var der gadeoptøjer — særlig slemt var det i Barcelona, hvor ikke alene det politiske, men også det nationale element spillede ind. To gange var et par af mine søfolk uskyldigt blevet indblandet i disse skærmydsler og blevet så hårdt såret, at de måtte på hospitalet, og jeg overvejede svært at forbyde mine folk at gå i land i visse spanske havne — men så havde jeg nok fået revolution ombord. Ved vort sidste anløb af Sevilla blev vor stuverformand midt på eftermiddagen dræbt ved revolverskud af en arbejder, og kampen truede med at bryde ud i lys lue. Skibets befragtere i New York besluttede at afbryde rutefarten på Spanien, og vort certeparti blev opsagt. Dette skete i juni 1936. I maj måned, mens jeg befandt mig med skibet i Italien, fik jeg besked om dette samtidig med, at rederiet gav mig ordre til i vor sidste europæiske havn Lissabon at overgive skibet til kaptajn Anton Lorentsen, der var sendt ned for at afløse mig, som skulle forflyttes til et nyere skib.

Den 12. juni 1936 forlod jeg mit gode skib »*Olympia*« — meget mod min vilje. Det var et godt skib med en udmærket besætning, og jeg tør sige, at jeg var meget ked af at skulle forlade det.

28. KAPITEL

Borgerkrigen og skibsfarten. Kontrolofficerer. Nyt skib. Pictairn Island. »Mand overbord«. Rømning. Forviklinger.

Den spanske borgerkrig begyndte den 19. juli 1936, idet officerer fra hæren i Marokko under ledelse af general Francisco Franco gjorde opstand mod den siddende regering. Borgerkrigen sluttede den 28. marts 1939, da Madrid måtte overgive sig til Franco. Denne borgerkrig, som blev udkæmpet med stor bitterhed og grusomhed fra begge sider, var en slags generalprøve på styrkeforholdet mellem øst og vest, idet Rusland åbenlyst støttede den socialistisk-kommunistiske regering, mens Italien og Tyskland lige så åbenlyst gik ind for Francos fascistiske oprørsparti.

Også dansk skibsfart blev berørt af borgerkrigen i Spanien. Nationalistregeringen (Franco) havde snart sat sig i besiddelse af de vigtigste havne og udstedte bekendtgørelser om mineudlægning og blokering af visse kyststrækninger. Da nationalisterne til at begynde med slet ingen søstridskræfter havde, kunne blokaden ikke blive effektiv, men de iværksatte foranstaltninger og krigshandlingerne i sig selv var nok til at stoppe den væsentligste del af dansk skibsfart på Spanien.

I anledning af Italiens erobringskrig mod Abessinien var der i 1935 blevet ført forhandlinger med regeringen om en krigsulykkesforsikring for de søfarende. Det var ikke blevet til noget, men forholdene i Middelhavet efter den nye krigstilstand var blevet betydeligt forværret navnlig for de skibe, som skulle anløbe spanske havne. Allerede i 1936 var et norsk skib krigsforlist, og efter en fælleshenvendelse fra alle de danske søfartsorganisationer til Dansk Dampskibsrederiforening den 25. november 1936 blev sagen henvist til afgørelse af ministeriet for handel, industri og søfart. Efter at ministeriet havde haft et møde med søfartsorganisationerne, fremsattes et lovforslag på rigsdagen, som enstemmigt vedtog dette forslag, der den 19. december blev underskrevet af kongen og dermed var lov. Loven blev tilknyttet den bestående ulykkesforsikringslov af 20. maj 1933 således, at der ved død som følge af krigshandlinger — eller invaliditet — skulle udredes en yderligere erstatning på indtil kr. 10.000.

Officersorganisationerne og restaurationspersonalet fik fra den 1. februar 1937 en aftale med rederiforeningen om fastsættelse af et krigstillæg på de skibe, der anløb spanske havne samt enkelte kinesiske havne. Ifølge aftalen skulle ethvert medlem af disse organisationer under ophold i sådanne havne have et hyretillæg på 50%. Fra 1. juli 1937 forhøjedes dette tillæg til 100% for spanske havne øst for Gibraltar. Mandskabsorganisationerne ville ikke modtage et lignende tillæg, idet de principielt ikke ønskede, at deres medlemmer skulle sejle på Franco-regeringens havne.

Den 12. august 1937 blev J. Lauritzens s/s *»Edith«* sænket ved bombeangreb af fire af general Francos flyvere i internationalt farvand 30 sømil sønden for Barcelona. Skibet var på rejse fra Marseille til Valencia med frosset kød. Der foretoges i alt fem angreb. Skibet sank, men med undtagelse af en østrigsk jung-

mand, som blev dødeligt såret, blev besætningen reddet af tililende fiskerbåde. Skibet havde international kontrolofficer ombord. Den danske regering protesterede over for nationalistregeringen, uden at dette dog havde nogen virkning. Det må erindres, at Valencia på dette tidspunkt endnu var i Madridregeringens (»de røde«s) magt. »*Edith«s* ladning var engelsk, og skibet selv var forsikret i England.

På grund af de hyppige beslaglæggelser af ikke-spanske skibe, som foretoges af Franco-regeringen for at håndhæve blokaden mod de havne, der endnu var i Madridregeringens hænder, blev der i London af de interesserede internationale søfartskredse oprettet en ikke-interventionskomité, der skulle føre kontrol med, at skibe, der anløb Spanien, ikke havde krigskontrabande ombord. Komiteen besluttede, at alle sådanne skibe skulle medføre en kontrolofficer, som under losningen skulle påse, at de transporterede varer var i overensstemmelse med skibets lastepapirer og komiteens bestemmelser. I slutningen af marts 1937 var i alt 30 skandinaviske skibe blevet opbragt af nationalisterne, så det var meget påkrævet, at forholdsregler blev taget mod disse som oftest ganske ubegrundede handlinger. Af disse 30 skibe var 13 danske, som var ført ind til Ceuta og losset. Ladningen blev solgt af Franco-regeringen, og skibet blev atter frigivet.

Ikke-interventionskomiteen bestod af repræsentanter for i alt 27 nationer. Da Danmark også var medlem af komiteen, blev der den 16. april 1937 udstedt en af rigsdagen vedtaget lov, hvorefter der blev givet regler for danske skibes forhold over for kontrolofficerer, og en medfølgende bekendtgørelse udarbejdet efter komiteens direktiver gav nærmere underretning om disse officerers ombordtagen, ophold og landsættelse efter udført anløb af spansk havn. Også danske navigatører blev ansat som kontrolofficerer. Betingelserne for ansættelsen var: Ekviperingspenge kr. 336, årlig løn 400 pund sterling stigende efter 3 måneders tjeneste til 450 pund. Livsforsikring 1200 pund. Desuden naturligvis frie rejser, ophold og dagpenge.

Af de danske kontrolofficerer mistede én livet ved et nationalistisk bombeangreb på Valencia, som var »de røde«s hovedsæde. Det var kaptajn Aage Moyell, som omkom på sin første rejse som kontrolofficer på den engelske s/s »*Kellwyn*«. Kaptajn Moyell, som kun blev 47 år gammel, var søn af det da meget kendte æresmedlem af skibsførerforeningen, skibsinspektør A. J. Moyell.

Også forholdene i Østen så i slutningen af trediverne meget alvorlige ud. Allerede i 1933 havde japanerne overtaget den kinesiske grænseprovins Jehol, og den 7. juli 1937 marcherede de ind i Kina og dannede en regering i Peiping. I 1938 besatte de Nanking, og krigen mellem Japan og Kina var dermed i fuldt sving.

Som tidligere meddelt, var alle disse urolige forhold både i Europa og i Østen de egentlige årsager til, at fragterne på verdensmarkedet steg, og også dansk skibsfart tjente gode penge. Som så ofte før kan man også nu ved at betragte skibspriserne danne sig et skøn over fragtmarkedets stilling. En ny, endækket damper på 7500 tdw kostede i England i vinteren 1932 kun 32.000 pund sterling. En tilsvarende damper kostede i februar 1937 78.000 pund.

Efter at være hjemkommet fra mit gode skib »*Olympia*« havde jeg 1 måneds ferie i København, hvorefter jeg fik ordre til at rejse til Belfast i Irland for der at overtage mit nye skib, og den 1. august 1936 blev jeg mønstret som fører af m/s »*Tasmania*«, der var et skib på 4460 brt. (9100 tdw) bygget i Nakskov i 1935. Byggesummen var kr. 2.167.000. Det var et dejligt skib, og det og jeg måtte i de år, jeg førte det, gennemgå adskillige strabadser sammen, indtil jeg mistede det ved torpedering under krigen.

»*Tasmania*« afsejlede fra Belfast i ballast til Three Rivers, som ligger i den canadiske provins Quebec ved St. Lawrencefloden omtrent lige midt imellem byerne Quebec og Montreal. Det er et vigtigt afskibningssted for tømmer og papir. Vi lastede en fuld ladning »news print« (papir til trykning af aviser) og afgik fra Three Rivers den 26. august 1936.

»*Tasmania*« var — og havde over en længere periode været — tidsbefragtet af det australske firma »*Weststralean Farmers*«, der havde sit hovedkontor i Perth, hovedstaden i West Australia. Det var et slags andelsselskab med forgreninger i alle større virksomheder i Vestaustralien — både agerbrug, industri og skibsfart. Som de andre af Orients skibe havde også »*Tasmania*« kamre til 12 passagerer, og på hver rejse under Weststralean Farmers var disse belagt med andelshavere i firmaet. Disse passagerer var meget fornøjelige — som regel ret jævne mennesker, der betragtede en Europatur som højdepunktet af deres tilværelse, og som altid var glade og tilfredse med livet ombord. De lange sørejser mellem Australien og Europa betragtede de som rekreation efter et slidsomt liv, og de glædede sig alle som børn efter at komme »hjem« til England, som de fleste af dem aldrig havde set; men som alle australiere af engelsk herkomst betragtede de England som deres »hjem«, skønt det kunne være generationer siden, deres forfædre havde slået sig ned i den nye verdensdel. Efter at have været »hjemme« i England og havde haft »a good time« dér, glædede de sig atter til at komme tilbage til Australien. Tiden gik hurtigt for dem ombord. De gik ture, de arrangerede sportskonkurrencer — de sang. Sang var deres lidenskab.

Vor rejse fra Three Rivers i Australien via Panamakanalen blev interessant ved vort anløb af Pitcairn Island. Øen ligger omtrent midtvejs mellem Amerika og Australien på ca. 25 gr. sydl. bredde og 130 gr. vestl. længde. Da min kurs fra Panamakanalen til Sydney ville tage mig i nærheden af den i skibsfartshistorie så berømte ø, besluttede jeg at gå noget ud af min kurs for at gå helt nær til øen. For de af mine læsere, som ikke kender historien — eller som måske blot ret løseligt kender den — skal jeg kortelig repetere beretningen om mytteriet på HMS »*Bounty*«. Øen blev opdaget i 1767 af den engelske opdagelsesrejsende Philip Carteret, men gik derefter helt i forglemmelse. I 1787 sendte den engelske regering skibet »*Bounty*« under kommando af løjtnant William Bligh til Tahiti (Selskabsøerne) for dèr at hente brødfrugttræer, som skulle transporteres til Vestindien, udplantes dér og frugten til sin tid bruges som ernæring for de fra Afrika indførte negerslaver. Kaptajn Bligh var en hårdhjertet despot, som tilfulde benyttede sig af den næsten uindskrænkede magt, en skibschef i den engelske flåde havde i de tider. Efter en lang rejse at være ankommet til Tahiti og

efter at have tilbragt næsten et år her, lettede »*Bounty*« for hjemrejse til England. Da kaptajn Blighs stadige mishandlinger af mandskabet fortsatte, gav dette anledning til, at besætningen under ledelse af styrmand Fletcher Christian gjorde mytteri. Kaptajn Bligh med 18 mand af besætningen blev sat i en 23 fod lang båd, som blev sat i drift, mens »*Bounty*« med i alt 25 mand satte kurs tilbage mod Tahiti, hvortil det ankom den 5. juni og straks begyndte at tage proviant og anden udrustning ind for en meget lang rejse. Christian var klar over, at skulle det lykkes Bligh at komme til land og tilsidst til England, ville et krigsskib straks blive sendt til Tahiti for at eftersøge »*Bounty*« og mytteristerne, og det var derfor Christians agt at forlade Tahiti snarest muligt og slå sig ned med sine folk på en eller anden fjern ø, idet de alle var klar over, at England ville de aldrig mere få at se som frie mænd. Stik imod, hvad enhver havde troet, lykkedes det kaptajn Bligh med tabet af kun én mand at nå til øen Timor — en af de østligste Sundaøer — efter en bådrejse på 3600 sømil, som det tog 48 dage at udsejle, og hvor man havde været udsat for utrolige farer.

Efter at »*Bounty*« havde foretaget krydstogter mellem øerne, var det blevet indlysende for Christian, at de indfødtes optræden gjorde det umuligt at bosætte sig blandt dem, hvorfor skibet returnerede til Tahiti. Her blev skibet igen forsvarligt provianteret, og efter et afholdt skibsråd afsejlede »*Bounty*« igen fra Tahiti med Christian og 8 mand af den resterende besætning. 16 mand blev tilbage på øen, hvis befolkning var dem meget venligsindet. Flertallet af disse havde ikke deltaget i selve mytteriet og mente sig derfor sikre, hvis et krigsskib skulle komme fra England. Dette skib kom også, og de 16 mand blev i lænker transporteret tilbage til England, hvortil de ankom den 19. juni 1792 — 4 år og 6 måneder efter »*Bounty*«*s* afsejling derfra.

Ved den påfølgende retssag blev 4 mand dømt til at hænges, og dommen blev fuldbyrdet. En femte mand blev også dømt til døden, men blev pardonneret. De øvrige blev frikendt.

Hele denne mytterisag gjorde et dybt indtryk og gav stødet til indførelsen af mildere strafferetsgang i den engelske marine. Kaptajn Bligh kom senere til Australien, hvor han i årene 1806—1808 var guvernør i New South Wales. Han endte sin løbebane som admiral.

Da »*Bounty*« forlod Tahiti, havde de 9 hvide mænd medtaget 6 mænd og 12 kvinder fra øen. Christian havde i sin tid læst Carterets beskrivelse af øen Pitcairn og besluttede at slå sig ned her med sine mænd. I begyndelsen af året 1790 fandt Christian efter længere tids søgen endelig øen, hvor han og hans ledsagere bosatte sig efter først at have brændt skibet »*Bounty*«.

Det udsendte krigsskib fandt ikke de savnede mytterister, og i England hældede man til den anskuelse, at de alle var omkommet, og glemselens slør sænkede sig tilsidst over »*Bounty*«-affæren.

Så hændte det i februar 1808 — 18 år efter mytteristernes landgang på øen — at en amerikansk sælfanger »*Topaz*«, kaptajn Mayhew Folger, kom i nærheden af øen i sin søgen efter sæl, og da han opdagede røg flere steder på den efter hans mening ubeboede ø, holdt han sit skib gående tæt på og langs med kysten,

mens han overvejede, om han turde sende folk i land efter ferskvand, som han trængte til. Han kunne ikke tænke sig andet, end at røgen hidrørte fra vilde indianere, og blev derfor meget forbavset, da en med tre mand bemandet båd kom ud til amerikaneren og prajede skibet på engelsk. Hermed var gåden om *»Bounty«s* efterlevende endelig løst. Det viste sig, at der af de oprindelige folk, som var landet på Pitcairn, kun var én mand og 10 kvinder tilbage. Af de 14 døde var 13 kommet af dage ved voldsomheder, dels som følge af, at der kun var 12 kvinder til 15 mænd, dels på grund af raceforskellen. Der var imidlertid mange børn, og da *»Topaz«* anløb, var nogle af disse voksne. Pitcairn blev nu, efter at dens historie blev kendt, ofte anløbet af skibe på vej til og fra Australien. Befolkningen formerede sig og bestod i 1856 af 192 personer. Den engelske regering flyttede størsteparten af dem til en anden ø, da man fandt, at Pitcairn var overbefolket, men de fleste af de evakuerede rejste tilbage. Den eneste overlevende af de oprindelige beboere var i 1808 matrosen Alexander Smith. Han døde på sin ø i 1829.

Jeg har altid været meget interesseret i beretningerne om det berømte mytteri, og jeg var meget spændt på at se, hvorledes Pitcairn tog sig ud og besluttede at gå så tæt til øen, som sikkerheden gjorde det muligt. Da vi nærmede os øen en septemberdag i 1936, blev jeg overrasket ved at se tre ret store sejlkuttere stævne ud fra land med kurs lige mod os. Jeg stoppede op, og de tre kuttere kom langs siden, og en del af de ombordværende fik min tilladelse til at komme ombord. Der var i alt 60 mennesker i de tre fartøjer — mænd, kvinder og nogle få børn. Nogle af dem, som kom ombord og åbenbart var en slags ledere, talte godt engelsk, mens de øvrige talte et sprog, hvori der var mange engelske ord, men, som lederne fortalte, var en blanding af tahitiansk og engelsk. Både mænd og kvinder var velvoksne, havde mørkt hår og brune øjne, men deres hudfarve var ikke meget mørkere end mine solbrændte søfolks. De var milde og venlige at tale med og udtrykte deres glæde over, at vi var stoppet op, da de ikke havde haft forbindelse med noget skib i 6 måneder, og de havde en mængde post, som de anmodede mig om at tage med til Australien, hvilket jeg naturligvis med glæde gjorde. Lederen fortalte mig, at der på det tidspunkt var ca. 150 mennesker på øen, og at de havde en del familie i Australien. Da jeg gennemgik brevene for at frankere dem, var det meget interessant at se, at navnene på adressaterne var de gammelkendte fra *»Bounty«s* mandskabsliste — Christian, Adams, Smith og Young og andre.

Pitcairn-beboerne havde medbragt en del kunstfærdigt flettede kurve samt frugt af forskellig art. De fik hurtigt udsolgt til *»Tasmania«s* besætning og passagerer, men snart måtte vi skilles fra de venlige mennesker med den mærkelige oprindelseshistorie.

Den 27. august ankom vi til Sydney. I de få dage, vi havde i den smukke by, var min hustru og jeg på mange udflugter. Siden jeg sidst i 1921 havde været i Sydney, var der blevet bygget en bro over havnen, hvorved de betydelige forstæder på den nordlige side af havneindløbet er kommet i direkte forbindelse med selve byen. Broen blev åbnet den 19. februar 1932. Den er bygget af det

kendte engelske brobygningsfirma Dorman, Long & Co., der bl. a. også var medkontrahent ved Lille Bæltsbroens bygning. »Sydney Harbour Bridge« kostede ca. 190 mill kr. at bygge. Den er 3370 feet lang, dens gennemsejlingsåbning 1650 feet bred, og højden fra vandfladen til underkanten af broen i åbningen er 170 feet. Til bygning af broen medgik der 51.990 tons stål. Der medgik 600 tons maling til at give hele konstruktionen 3 lag maling.

Nogle få kilometer på den anden side af broen, når man kommer fra bysiden, har den australske regering anlagt et stort reservat for de australske særprægede dyr, som trues med udryddelse. Det er måske ikke almindeligt kendt, at da Australien omkring året 1600 første gang blev besøgt af europæere, var alle pattedyrene uden undtagelse pungdyr (Marsupialia), hvis unger fødes i en meget lidt udviklet tilstand, nøgne og blinde. En nyfødt kænguru er ikke mere end 1 centimeter lang. Alle dyr i Australien, som ikke hører til pungdyrklassen, er indførte, der nu trænger de indfødte dyreformer mere og mere tilbage, da de trives overordentlig godt i det milde klima. Således har Australien efterhånden oparbejdet en stor mejeridrift ved hjælp af det indførte hornkvæg. Uld fra de indførte får er en af landets vigtigste eksportartikler. Kaninerne har formeret i en sådan grad, at de er blevet til en ren landeplage, der på alle måder bliver bekæmpet. De vidtstrakte hvedemarker i Australien må beskyttes ved at sætte træstakitter hele vejen rundt om markerne — en foranstaltning, som er en enorm belastning for de australske hvedefarmere.

På regeringens reservat nær Sydney findes der eksemplarer af alle nulevende australske pungdyr og udstoppede eksemplarer af nogle uddøde racer. Kænguruer findes der mange forskellige arter af, men de morsomste af dyrene er dog koalabjørnene (levende »teddybjørne«). De er ikke store — kan blive op til ca. 65 centimeter lange. De er grå, og pelsen er som det blødeste silke at føle på. De drikker aldrig — fugtighed får de fra de unge eucalyptusblade, de lever af, og som reservatet med stor bekostning skaffer til veje fra det nordlige Australien. Et andet mærkeligt dyr er næbdyret (Platypus), der tillige med myrepindsvinet (Echidna) er de eneste nulevende pattedyr, som lægger æg. Efter udklækningen drikker ungerne mælk, som siver ud af moderens hud. Vombatten (Phascolomys) er et andet mærkeligt dyr. Således også fisk, som både ånder i luften med lunger og i vandet med gæller. Man kunne tilbringe flere dage i dette reservat og i Sydneys zoologiske have ved blot at betragte alle disse mærkelige australske dyreformer, og som pattedyrene er mærkelige, er fuglene det også. Latterfuglen har vækket mig mangen morgen i Australien med sin skoggerlatter.

Fra Sydney fortsatte *»Tasmania«* til Melbourne og Adelaide. Fra Adelaide gjorde vi udflugter til de »blå bjerge«, på hvis skrænter er en farverigdom af prægtige og mægtige blomster, så man føler sig hensat til et fantasirige.

Vor sidste havn i Australien var Fremantle. Under opholdet her tog mine befragtere min hustru og mig ud på en lang automobiltur ind i landet gennem de store, udstrakte hvededistrikter, og vi fik her et godt begreb om den plage, kaninerne har udviklet sig til at blive. Landevejene var næsten overstrøet med lig af kaniner, som løber over vejene i sådanne masser, at det ikke kan undgås, at

mange bliver kørt over. Det lave krat langs vejenes sider er fuldstændig levende af kaniner, som uophørligt dukker op med deres lange øren — åbenbart af nysgerrighed for at se, hvad der foregår på vejene. Turen endte i Perth — Vestaustraliens hovedstad — en by, jeg før har omtalt, og som altid gør et smukt og hyggeligt indtryk på fremmede.

»*Tasmania*« afgik fra Fremantle den 6. november 1936 og ankom den 24. til Kapstaden, hvor vi skulle indtage olie. Vi lå der kun fra morgen til aften, men jeg fik dog tid til at tage mine australske passagerer på en automobiltur i den smukke by og dens omegn. Bag byen hæver det 1082 meter høje Taffelbjerg sig op, og i byens udkanter — særlig langs kysten — er der et meget smukt villakvarter med et fantastisk blomsterflor. Selve byen har en del smukke regeringsbygninger, men man lægger i bybilledet særlig mærke til de mange farvede mennesker — kun ca. halvdelen af byens beboere er hvide. Foruden negre er der en masse indere og en del kinesere. Endnu dengang blev som befordringsmiddel brugt en mængde »rickshaws«, hvilke lette tohjulede vogne bliver trukket af høje, kraftige negre med en fantastisk hovedbeklædning bestående af mægtige bøffelhorn, der giver deres sorte bærere et vildt udseende, som imidlertid ingenlunde svarer til virkeligheden. Mine australske passagerer var glade over alt det smukke, de havde set på turen, men var alle enige om, at de i Australien ikke har Afrikas store problem at slås med — nemlig spørgsmålet om de »farvede« og deres stilling i samfundet, et problem, som vil give den hvide befolkning i Afrika mangen en hovedpine, før det bliver løst.

Foruden olie fyldte vi også ferskvand i Kapstaden, og som ofte før klagede jeg over vandet, som var fuldstændig rødt af rust. Jeg fik igen at vide, at dette ikke var særegent for vandet, som bliver leveret til skibene — alle i Kapstaden bosiddende klagede over det samme, og fejlen ligger i rørledningerne, der fører fra vandværket. Det har ingen indflydelse på vandets sundhedstilstand, men er naturligvis ubehageligt på så mange områder. Jeg bemærker det her, fordi under den anden verdenskrig fik det danske firma Christiani & Nielsen kontrakt på at få dette misforhold forbedret. Hvordan dette firmas dygtige ingeniører bar sig ad, ved jeg ikke, men Kapstadens drikkevand er nu lige så klart, som det er andre steder på jorden. Dette firma har også haft mange andre store arbejder i Kapstaden. Således har det bygget en 1400 meter lang mole som led i udvidelsen af havnen, der er kunstigt anlagt.

Den 6. december anløb »*Tasmania*« Dakar i Fransk Vestafrika. Senegambien er, set med danske øjne, bemærkelsesværdig, idet dansk foretagsomhed har sat sine spor i dette fransk regerede land. *Viggo Quistgaard-Petersen,* som døde i 1950 kun 62 år gammel, var oprindelig en af Aarhus Oliefabriks mænd. Han så chancen i Vestafrika og dannede sit eget selskab lige før den første verdenskrig. Quistgaard-Petersen så, hvilken betydning den i Afrika voksende »jordnød« eller »jordmandel« (på engelsk »peanut«) kunne få for vegetabilolieindustrien og kastede sig over denne frugt, og hans firma regnes i dag for at være Afrikas største eksportør af denne artikel. Når der — særlig i Amerika — spises enorme kvantiteter af denne nød — almindeligvis ristet — må man ikke glemme, at det

især er som olieplante, den har sin værdi. Ligesom det er tilfældet med sojabønnen, udpresses der af jordnødden en meget fin olie — katjangolie — der anvendes som olivenolie, mens de udpressede nødder afgiver et udmærket kreaturfoder. Quistgaard-Petersen var ikke tilfreds med blot at være eksportør af nødderne. Han byggede i Dakar en stor oliemølle samt en sæbefabrik, foretagender, hvor også danske ingeniører, maskinmestre og forretningsmænd tid efter anden har været ansat.

Den 16. december 1936 ankom »*Tasmania*« til London, hvor vi holdt både jul og nytår. Hele ladningen skulle losses der, og det gik langsomt dels på grund af helligdagene, dels på grund af dårligt vejr. Da vi omsider var udlosset, gik vi ud af Weststralean Farmers befragtning, og skibet forlod London den 4. januar 1937 for at gå i ballast til Philadelphia, hvor vi skulle overtages i tidsbefragtning af »*Isbrandtsen-Moller Line*«. Som tidligere fortalt havde Møller-concernen en linie fra Amerikas østkyst via Panamakanalen og Pacifikkysten til Japan, Kina og Filippinerne, og til denne linie var »*Tasmania*« engageret. Vi lastede i Philadelphia, New York og Norfolk, Virginia. Efter at have passeret Panamakanalen og anløbet San Pedro for olie, ankom vi til Yokohama, hvor glæden over mødet med gamle venner var gensidig. Vore næste anløbspladser var Kobe, Shanghai og Hongkong, og den 28. marts 1937 ankom vi til Manila, som er hoved- og residensstaden på øgruppen Filippinerne. Byen ligger på hovedøen Luzon, og for mig var det interessante ved dette anløb, at det var mit første besøg på disse øer. Manila havn er efterhånden blevet uddybet, så selv meget store skibe kan anløbe. Øerne blev i 1521 opdaget af Magellan og i 1565 besat af spanierne, som holdt dem indtil løsrivelsen i 1898, da de kom under amerikansk overhøjhed, indtil 4. juli 1946, da den frie og uafhængige filippinske republik blev proklameret ifølge en lov vedtaget af den amerikanske kongres.

Manila er en smuk by. Den ældre del af byen er stærkt præget bygningsmæssigt set af de 335 år, Filippinerne var under spansk herredømme, mens den nyere del helt har fået karakter efter det næste halve århundrede, i hvilket amerikansk indflydelse har gjort sig gældende. Også den filippinske befolknings mentalitet er blevet ændret i retning af vestlandenes kultur. Sproget i Filippinerne er tagalog, hvilket er en malayisk dialekt. Det spanske sprog, som under spaniernes herredømme var det fremherskende som officielt og som handelssprog, er trængt meget tilbage, og man regner med, at af Filippinernes ca. 24 mill. indbyggere (i 1959) er der nu kun ca. ½ mill., der bruger spansk tale- og omgangssprog. Derimod regnes der 5 mill. engelsktalende foruden de mange, der er fortrolige med dette sprog, som nu også er tvunget fag i alle skoler.

Også her fandt jeg gode, danske venner. Verdensfirmaet »*Anglo-Swiss Condensed Milk Co.*« har afdelinger i alle vigtigere lande i Østen. Som navnet antyder, er det engelsk og schweizisk kapital, der dominerer selskabet, og kun personer fra disse to lande kan almindeligvis få ledende stillinger inden for selskabet. På det danske »*Almindeligt Handelsselskab*«*s* kontor i Kobe i Japan var der lige efter den første verdenskrig ansat en mand, der lød navnet Hansen, og ham blev jeg tilfældigvis kendt med. Det danske selskab lukkede sine kontorer i

Japan, og Hansen blev ansat i Anglo-Swiss, hvor han på grund af sin dygtighed i løbet af nogle få år avancerede til leder af hele Japan-afdelingen. Denne Hansen mødte jeg nu i Manila, hvor han allerede i nogle år havde været chef — ikke alene for Filippiner-afdelingen, men for hele koncernens østasiatiske forretning. Jeg var derefter under mine senere anløb af Manila ofte gæst i familien Hansens store villa og var på mange udflugter med direktør Hansen, hans elskværdige hustru og to raske sønner på 7 og 8 år.

Efter at have udlosset vor ladning og igen indtaget partladning til staterne begyndte »*Tasmania*« derefter hjemrejsen via Hongkong, Shanghai, Japan, San Pedro og gennem Panamakanalen til New York, hvortil vi ankom den 2. juni 1937. Vi lossede en del af ladningen her og gik derefter til Philadelphia for at fuldende losningen og igen begynde at tage ladning til Østen. Vi var atter tilbage i New York den 21. juni.

På hjemrejsen over Stillehavet havde vi et lille uheld, der dog endte lykkeligt. Under den ugentlige bådmanøvre den 1. maj faldt maskinassistent Hansen overbord. Han stod oppe i stævnen på den bagbords redningsbåd, da denne blev svinget ud over skibssiden. Ved et uheld kom dette sving til at foregå med et kraftigt ryk, og Hansen, som ikke var forberedt på denne voldsomhed, blev slynget ud i havet. Fra broen så jeg uheldet, smed straks en redningsbøje ud og gav ordren til rorgængeren »hårdt bagbord«. Skibet svingede hurtigt bagbord over og hele cirklen rundt, og jeg stoppede skibet faktisk lige ved siden af Hansen, som lå i redningsbøjen. Hansen kravlede med redningskransen over skuldrene op ad den udsatte rebstige, og skibet fortsatte rejsen med kun 6 minutters forsinkelse. Jeg fortalte de bestyrtede passagerer, at dette var en manøvre, vi foretog hver rejse, for at passagererne kunne se, at redningsmateriellet var i orden. Den ville de dog ikke rigtig gå på.

Min hustru havde ikke kunnet slå sig til ro i hjemmet i København, så hun fik rederiets tilladelse til at foretage en rundrejse til Østen med mig. Hun kom over med et passagerskib fra Europa og var atter ombord for at deltage i en rejse, som på mange måder kom til at forme sig ret dramatisk.

I New York og i flere andre amerikanske havne var der på dette tidspunkt en del besværligheder for skandinaviske skibe, idet nogle nordmænd bistået af flere rømte danske søfolk havde stiftet en »*Skandinavisk Sømandsclub*«, som forsøgte at fremtvinge, at de menige søfolk i de danske og norske skibe — svenskerne rørte de ikke ved — skulle ommønstre i New York og hyrerne forhøjes til de af klubben fastsatte takster. Disse hyrer var for matroser fastsat til kr. 326 pr. måned med kr. 2.25 i timen for overtid. De i danske skibe gældende månedshyrer for matroser var kr. 185, og overtidsbetalingen var kr. 1.40 pr. time. Foruden disse direkte forhøjelser fordrede klubben, at dæksmandskabet i søen skulle gå treskiftet vagt — i de skandinaviske skibe var der dengang toskiftet vagt. Desuden skulle søfolkene have en ekstra fridag hver 14. dag, og køjetøj, skaffegrejer etc. skulle leveres og vedligeholdes af skibet. Alle disse og endnu flere fordele har besætningerne i danske skibe med årene fået tilkæmpet sig ad forhandlingens vej, men der var ikke noget at sige til, at de skandinaviske redere

ikke af en tilfældig »klub« i New York ville lade sig tvinge til andre betingelser end dem, der ved overenskomst med de hjemlige organisationer var blevet fastsat. Også de danske og norske besætningsorganisationer vedtog officielt ikke at ville have noget at gøre med den amerikanske klub, men hvor ærligt dette var ment, kan man vanskeligt udtale sig om — det afskrækkede i alle tilfælde ikke klubben. Hvis skibenes kaptajner ikke lod sig tvinge, tog klubben under et eller andet påskud folkene i land.

Også »*Tasmania*« blev offer for dette tvangsregimente. Jeg manglede 3 mand på dækket, men havde 3 danske søfolk — naturligvis medlemmer af deres danske forbund — som ventede på skibet i vor næste havn, Norfolk, Va. I New York kunne jeg kun få søfolk på klubbens betingelser, og da jeg ikke ville det og heller ikke gå med underbemandet skib, mønstrede jeg tre filippinske fuldbefarne matroser til at følge med til Norfolk. Det var flertallet af mine folk, som i øvdigt hidtil havde vist sig at være fornuftige mænd, tilfredse med, men en matros Kristiansen nægtede at ville sejle med »de sorte svin« og sprang i land kort før skibet skulle sejle for at telefonere til klubben. En halv time efter mødte denne med så mange af dens medlemmer, den kunne skrabe sammen, ved »*Tasmania*«*s* anlægsplads. Der blev holdt taler og gestikuleret, og skaren blev hurtigt forøget med tilfældige nysgerrige. Jeg fik et ultimatum, at tog jeg ikke tre klubmedlemmer for de tre manglende mand, ville skibet ikke få lov til at sejle. Der måtte tilkaldes politi for at holde demonstranterne i passende afstand fra skibet. Jeg var klar over, at der skulle ske noget og aftalte med skibets stevedoreformand, at han skulle lade 6 af sine folk blive ombord, efter at skibet var udlosset for eventuelt at hjælpe til med at tage trosser ind etc. ved skibets afgang. Disse arbejdere var alle italienere og havde ingen interesse af danske søfolks viderværdigheder. På den anden side var det store, stovte karle, som søfolkene nok skulle lade være at træde over tærne.

Ganske rigtigt — da skibet skulle afsejle og ordren lød: »Klar for og agter«, var der ingen af søfolkene, som mødte på deres pladser. Jeg prøvede at tale dem til fornuft, og de fleste af dem hang med hovederne, men turde ikke gå mod klubbens ordre. Nuvel, så gik de italienske stevedorer til trosserne, og da søfolkene så, at nu blev trosserne taget ind, sprang hele dæksbesætningen og to af de tre smørere ind på kajen, som de gik og stod, og skibet forlod kajen uden dem. Jeg ankrede op ved Liberty-statuen og gik i land for at skaffe en ny dæksbesætning. Det tog mig hele natten at få en filippinerbesætning skrabet sammen, og jeg fik dem ombord næste formiddag. Det gamle mandskabs tøj blev pakket og sendt med en rapport om rømningen til det danske konsulat, og det blev over middag, før vi kunne sejle fra New York med mine filippinere. Under mine anstrengelser for at få en ny besætning blev jeg storartet assisteret af kaptajn Mikkelsen — en yngre broder til polarforskeren kaptajn Ejnar Mikkelsen— der var ansat hos Isbrandtsen-Moller.

I Norfolk måtte jeg engagere vagtmænd for at holde mænd væk, som var sendt til skibet fra klubben for at formå filippinerne til at gå i land. Vi lå dog blot en dag i Norfolk og afsejlede den 27. juni.

Det viste sig snart, at mine filippinere ikke var meget værd som søfolk, men derimod blev de ved at stille større og større fordringer både med hensyn til frihed og forplejning. Det var nogle dyre »feriegæster« at have ombord. Hyren var den amerikanske — kr. 370 pr. måned og kr. 3.15 i timen for overtid. Jeg telegraferede til mit rederi, som sendte mig en ny dansk besætning til San Francisco, som jeg skulle anløbe for ladning og olie.

Den 16. juli 1937 ankom vi til San Francisco. Siden jeg sidst havde været i denne smukke havn var der sket en storforandring i landskabet — de to berømte broer over bugten var færdigbygget og i brug. At passere under The Golden Gate Bridge er en oplevelse. Broen var lige blevet åbnet for trafikken, og højt til vejrs over vore hoveder myldrede travle biler forbi hinanden — for vore øjne så de ud som lilleputvogne. Der har været udtalt frygt for, at denne bro ville ødelægge det naturlige smukke indtryk af den pragtfulde indsejling »den gyldne port«, men denne frygt, synes jeg, har vist sig ugrundet. De høje slanke buer falder sammen med hele indtrykket af den dybe bugt og indsejlingens høje, grønne skrænter. Vi sejlede gennem portalen ved solnedgang, og at se solen gå ned midt i den ramme, som brobuen dannede, var et betagende syn. Broen er en »supension bridge« — en hængebro — og tårnene, som bærer midterkablerne, er 746 fod høje. Broen er 4200 fod lang, og i midten af åbningen er højden fra vandspejlet til underkant af broen 220 fod. Broen har kostet 35 mill. dollars (dengang 157 mill. kr.) at bygge. Den anden nye bro i San Francisco-bugten var Oakland-broen, som blev åbnet for trafikken den 12. november 1936. Den er 6 kilometer lang. I modsætning til Golden Gate-broen er den bygget over forholdsvis lavt vand og går over en mindre ø. Den kostede 77 mill. dollars (346 mill. kr.) at bygge. Broen forbinder byerne San Francisco og Oakland på den østlige side af bugten. De to byer havde i 1950 henholdsvis 775.000 og 385.000 indbyggere. I San Francisco fik jeg så mine danske søfolk ombord og sendte filippinerne tilbage til New York. Hele denne historie var naturligvis forbundet med store omkostninger for mit rederi, men da også andre danske og norske rederier havde været ude for lignende — og i nogle tilfælde endda værre episoder — besluttede rederne sig til at gøre noget ved det. Repræsentanter fra de tre nordiske rederiforeninger samt fra de skandinaviske sømands- og fyrbøderorganisationer samledes til et møde i Gøteborg den 28. og 29. december 1937, men der blev ikke opnået enighed ved denne sammenkomst, da fagforeningerne forlangte så store tillæg for besætninger i skibe, som anløb amerikanske havne, at rederne nægtede at acceptere denne måde at klare problemet på. I 1938 tog så Norges rederforbund initiativet til afholdelse af møder mellem de interesserede parter, hvilket resulterede i, at man enedes om at oprette et skandinavisk forhyringskontor i New York, samt at der skulle udbetales et Amerikatillæg. Dette kontor blev oprettet under beskyttelse af de skandinaviske rederiforeninger og af de samme landes mandskabsorganisationer og kom under kontrol af repræsentanter fra både redere og mandskab samt af et af de skandinaviske generalkonsulater i New York. Kontoret begyndte sin virksomhed i juni 1938, og dette kontor i forbindelse med, at rederne gik ind på at betale folkene et

Amerikatillæg, bevirkede, at der blev tilvejebragt nogenlunde ordnede forhold i New York. Dette tillæg blev efter krigens udbrud i 1939 ændret til også at gælde hele Sydamerika, hvor tillægget blev kr. 40 månedlig, mens tillægget for Nordamerika var kr. 65. Straks efter krigens udbrud var der en del vanskeligheder med søfolkene i de amerikanske havne, men de blev dog ved imødekommenhed fra redernes side bilagt, og forhyringskontoret har været til stor gavn.

KAPITEL 29

Sino/Japan krigen. Flyverbombardement. Flugt fra Shanghai. Kolera. Jordskælv. Græshoppeoverfald. Taifun. Spionfrygt.

Den 15. juli 1937 afsejlede »*Tasmania*« fra San Francisco. Vi var dybt lastet og kom ud i en vesterlig storm, hvor vi kun avancerede meget lidt vest efter. Det dårlige vejr holdt sig hele vejen over Stillehavet — ikke særlig megen vind, men høj dønning, tåge, regn og surt vejr uafbrudt. Det var højsommer, så vi kunne have ventet at få ordentligt vejr, men det fik vi altså ikke. Den 3. august ankom vi til Yokohama og fik travlt med at hilse på alle vore venner der. I Japan var der krigsstemning. Den 7. juli var japanske stridskræfter begyndt at invadere Kina, og japanerne syntes nu at være bestemt på at ville knægte det store »himmelske rige«. Troppeskibe afgik dagligt til Kina, og rundt om på gaderne i Yokohama og i Tokio så man kvinder broderende på store tørklæder til soldaterne. Enhver kvinde, som havde et nært familiemedlem ved fronten, broderede disse tørklæder, og tilfældige kvindelige trafikanter broderede nogle sting i arbejdet ledsagende deres assistance med gode ønsker for den, der skulle have det. Jo flere kvinder, man kunne få til at arbejde på tørklædet, jo bedre skulle dette kunne beskytte dets kommende bærer. Også på mange andre måder mærkede man den tilstundende krig. Folk skænkede deres guldringe og andre smykker til landet. Japanerne har stedse taget ved lære af amerikanerne bl. a. ved tandbehandling, hvor japanerne altid har fyldt munden op med guld. Nu blev guldet pillet ud og andet rustfrit metal sat i stedet. Der var begyndt at herske dyrtid, men folket blev systematisk hetzet op til krigsbegejstring, mens de hvide og mange fornuftige japanere så med bekymring på udviklingen.

Den 6. august afgik vi fra Yokohama og ankom den 12. august om morgenen til Shanghai og fortøjede ved Mærskliniens pier, som var nabo til en pier, der tilhørte det japanske selskab »*Osaka Shosen Kaisha*«. Ved dette værft og lige foran os var en japansk damper i færd med at losse krigsmateriel, og uden på denne damper lå et par japanske krydsere fortøjet. I floden ud for værftet og ved kajer på den anden side af floden — Whangpoo-flodens Poetung-side — lå der yderligere et par krydsere samt en halv snes torpedo- og kanonbåde — alle japanske. Det var et ret farligt naboskab under en sino-japansk krig, men der var jo ikke deklareret krigstilstand, og ingen troede på, at »The International Settlement« ville blive blandet ind i et muligt opgør.

Dagen før, vi ankom til Shanghai, var 35.000 mand kinesiske troppestyrker

ankommet til Shanghais nordlige forstæder, hvor de havde gravet sig ned. Der syntes dog at være ganske roligt her, og jeg modtog en invitation fra skibets agentur — som for resten var et tysk firma — til med min hustru at tage på en biltur til Chapei, en af de nordlige forstæder, som allerede i 1932 havde været udsat for japansk bombardement og nu igen i 1937 næsten var lagt i ruiner. Det var ikke noget opløftende syn at se ruinerne af denne ret store by, der bl. a. havde huset et af verdens største bogtrykkerier »Commercial Press«. Alt hvad der var tilbage af de før så imponerende bygninger og mægtige hurtigpresser var nogle sodede mure og en masse forvredent stål. Befolkningen gik og rodede i ruinerne, og en flugt fra stedet — ind mod selve det internationale Shanghai — var allerede så småt begyndt. Jeg er senere under verdenskrigen blevet ganske anderledes bekendt med bombede byer, men dette var mit første syn af krigsvirkninger, og det gjorde et dybt indtryk på mig. Vi skyndte os tilbage til vort fredelige skib. Her gik losningen meget langsomt for sig, da det var vanskeligt at skaffe kulier. Værftet, vi var fortøjet ved, ligger i forstaden Hongkew, som støder op til den sydlige del af Chapei, og landevejen til byen Shanghai løber lige forbi værftet. Befolkningen i de nordlige bydele var blevet skræmt — særlig efter de kinesiske soldaters ankomst, og der begyndte nu og fortsatte nat og dag en folkevandring — mænd, kvinder og børn med alle mulige mærkelige køretøjer, de fleste folk dog til fods slæbende deres fattige ejendele med sig — bare vandre, vandre ind mod det europæiske settlement i Shanghai, hvor de håbede at være uden for fare. De europæiske stormagter samt Amerika og Japan havde i Shanghai deres egne bestemt afgrænsede kvarterer (settlements), hvor jurisdiktionen udøvedes af et internationalt tribunal og politi. Der var også et fortrinligt organiseret og indøvet militært korps, Shanghai Volunteer Corps, som skulle beskytte settlementernes beboere. Samme aften, som vi var ankommet, blev dette korps mobiliseret, og rygterne svirrede. Om fredagen så alt fredeligt og lyst ud, og folkevandringen fra Chapei var stilnet af. Jeg blev dog lidt mistroisk, da jeg så japanske soldater stille maskinkanoner op på pakhusets tag. Min agent kom ombord og inviterede min kone og mig til middag i den tyske klub. Han påstod, at alt var roligt i byen, og i klubben kunne vi hele tiden holde os à jour med situationen. Vi tog med hen i klubben, som for resten var meget imponerende og flot indrettet. Midt under middagen begyndte en voldsom kanonade. Vi fik at vide, at der var artilleritræfning mellem japanske og kinesiske soldater på Shanghais nordgrænse. Ingen taxis ville tage mig til Hongkew, som nu vrimlede med japanske patruljer. Så ned til floden for at komme ad flodvejen. Al trafik på floden var stoppet. Kineserne var i færd med at blokere floden ved at sænke handelsskibe i den. Så tilbage til klubben for at få en taxa til bygrænsen og så spadsere resten af vejen til skibet. Mine agenter ville overtale mig til at blive i land natten over, men jeg sagde nej, så en af agentens unge kontorister tilbød at køre os til skibet i sin bil, og efter at være stoppet utallige gange af japanske soldater kom vi omsider ombord. Næste dag — lørdag — så det sørgeligt ud med vor losning. De få kulier var mere optaget af at tale krig end at losse skib. Jeg besluttede at stikke af fra dette og gav maskinchefen ordre til at

gøre klar til at sejle. Medvirkende til min beslutning var, at jeg havde fået at vide, at pakhuset, vi lå tæt ved, var fyldt med ammunition og sprængstoffer. Taget af pakhuset var nu spækket med maskingeværer og vrimlede med japanske soldater. Min agent var ombord og tilrådede at vente og se at få skibet udlosset. Pludselig kom tre kinesiske militærflyvemaskiner over havnen, og alle krigsskibene og kanonerne på taget åbnede en voldsom ild mod dem — uden dog at ramme, hvilket var ret mærkeligt. Der var anmeldt en tajfuns komme, og de svære uvejrsskyer lå meget lavt med flyvemaskinerne under dem. Flyene var på vej mod fronten, hvorfra vi kort efter hørte drønene fra de nedkastede bomber. Jeg bestemte mig til at sejle kl. 12 og bestilte lods og slæbebåde. Jeg telefonerede til kontoret og bad dem sende skibets papirer ad søvejen — al trafik ad Broadway (landevejen) var blokeret af flygtninge fra yderdistrikterne. Kl. 10 kom de kinesiske fly igen med kurs lige mod os — eller rettere mod de japanske krigsskibe, i hvis midte vi lå. Jeg tænkte straks, det var pakhuset, de var ude efter, og da de kinesiske piloter notorisk var dygtige til at ramme ved siden af, indså jeg muligheden af, at »*Tasmania*« ville blive det uskyldige offer, da vi lå så tæt ved. Der var en knalden, knitren og bragen fra alle krigsskibene, som åbnede ild mod flyene med alt, hvad de havde af maskingeværer og antiluftskyts. Maskinerne fløj ret lavt, så man kunne se granaterne sprænges om dem. Det var mig uforståeligt, at de ikke blev ramt, og de fortsatte roligt kursen ned mod os. Kulierne forsvandt i land, og alle tallyclerkene og de kinesiske toldmænd fór ind i kahytten og smed sig på dørken, hvilket forårsagede, at alle mine damepassagerer blev helt hysteriske af frygt. Jeg havde 8 damer ombord — de skulle ud til deres ægtemænd, amerikanske marineunderofficerer stationeret i Manila. En af dem var en forhenværende danserinde fra en natcafé i Panama. Hun kom farende til mig fuldstændig vild af angst: »Stop det, kaptajn, stop det!« »Tag det dog med ro — der er ikke spor af fare,« hvorefter det stakkels pigebarn smed sig på knæ på dækket og med foldede hænder bad: »Kære Gud, stop dette her, og jeg vil love, jeg herefter vil være en god pige.« En ung halvblods filippinerpige slog armene om halsen på mig, og mens hendes tårer strømmede ned over mig, hviskede hun: »Hjælp os, kaptajn.« De andre damer var mer eller mindre hysteriske.

Naturligvis ramte flyverne ikke os. De lod bomberne gå, da de var lige over os, hvilket naturligvis var for sent. De ramte Hunts Wharf længere op mod byen. Bomberne ødelagde pakhuset, dræbte 2 mand og sårede 10. En del bomber landede først oppe i byen, hvor de traf et kinesisk biografteater, hvorved flere hundrede kinesere dræbtes. Mine folk fik travlt med at pille souvenirs op fra dækket — stumper af shrapnells fra de japanske projektiler, som var regnet ned over os.

Der blev telefoneret fra kontoret, at de ikke vidste, hvornår de kunne få mine papirer ombord, så jeg besluttede at forsøge at hente dem selv. Jeg fik fat i en rickshaw, som var villig til at køre mig til byen. Min kone nægtede at blive ombord, når jeg ikke var der, så hun og jeg drog afsted med det skrøbelige køretøj, efter at jeg havde givet besked til overstyrmand og maskinchef om at have

alt klart til afgang, når jeg returnerede. Straks vi kom uden for porten til vor pier, var vi ude i flygtningestrømmen på vej mod Shanghai, men det var dog ikke værre til at begynde med, end at vi kom frem mod vort mål. Det var et hjerteskærende syn at se disse flygtninge. For en europæer er det vanskeligt at bedømme ansigtsudtryk på disse Østens folk, men der lå dog over alle disse mennesker en resignationens fortvivlelse, som ikke var til at tage fejl af — det var mennesker, der flygtede fra deres bombede huse og udbrændte hjem, og som havde mistet alt håb. Denne flugt havde nu varet i flere dage, og jeg har senere fået at vide, at myndighederne i »the foreign settlements« regnede med, at mellem 2½ og 3 mill. mennesker var blevet presset ind i de allerede folkerige fremmede kvarterer. Det må erindres, at disse settlements ikke alene er beboet af de fremmede (hvide), som kun udgør en meget lille brøkdel af beboerne, som hovedsagelig består af kinesere, der enten er i tjeneste i de store fremmede forretningsforetagender eller som ejer de forretninger af alle arter, hvor beboerne kan købe deres behov. Desuden bor der en mængde kinesere, som ikke har direkte tilknytning til de fremmedes foretagender, men som nyder godt af den bedre retssikkerhed, der kendetegner disse kvarterer frem for den del af Shanghai, som benævnes »the native city« (den indfødte by).

De første flygtninge, som kom ind til den europæiske bydel, blev placeret hos private kinesere, i skoler og andre steder, hvor der kunne findes plads, men det varede ikke længe, før man måtte opgive at foretage nogen som helst indkvartering, og flygtningene måtte slå sig ned under åben himmel — først i parkerne, senere på åbne pladser og i gaderne.

Det varede ikke længe, inden vor rickshaw sad fast i folkemængden, og da rickshawkulien var bange for at få sit køretøj knust, nægtede han at køre os længere. Så fortsatte vi til fods, men efterhånden som vi nærmede os byen, gik det langsommere og langsommere. Tilsidst stoppede det helt op. Vi var omtrent kommet helt ned til det store hotel Astoria, som ligger på Hongkew-siden af en bro, der fører over en ret bred kanal, på hvis anden side man kommer lige over i »the Bund«, hovedgaden i »the British settlement«. The Bund er beliggende langs med floden, og i denne berømte gade har alle de store banker, dampskibsselskaber og handelsforetagender deres kontorer i pragtfulde bygninger. Ved broen blev der dannet en flaskehals med broen som prop. Mængden var her presset sammen i en kompakt masse. Vi fik os arbejdet ud til siden og kom her i kontakt med med en indisk politibetjent, som sad i et slags skilderhus med telefonforbindelse til hovedpolitistationen i Shanghai. Disse »sikher« tilhører en indisk sekt, som var meget loyal over for Storbritannien. Det er høje, kraftige folk, hvis martialske udseende bliver yderligere fremhævet ved det store fuldskæg, alle mænd bærer med stolthed. De blev meget benyttet i engelske besiddelser som politisoldater og som vagtmænd. Denne sikh, som vi nu tilfældigt traf på, meddelte os, at der var spærret over broen til The Bund, og at denne spærring antageligt ville komme til at vare hele dagen. Der var så ikke andet for mig at gøre end at se at komme tilbage til skibet, og vi begyndte tilbagevejen. Nu gik det imidlertid mod menneskestrømmen, som stadig blev tættere og tæt-

tere, og mange af kineserne begyndte at opføre sig ret truende mod disse »hvide djævle«, som med magt prøvede at bane sig vej. Stillingen var ret håbløs, men med ét hørte vi en bils tudehorn. Det var en lille Fordvogn med en ung englænder ved rattet på vej udefter. Han skulle ud ad Chapei-kanten til for at hente nogle englændere ind. Han tilbød at tage os til vor pier, og glade var vi. Da jeg ikke kendte navnet på vor egen pier, havde jeg nævnt Osaka Shosen Kaisha, og der blev vi sat af. Uden at tænke over det, gik vi ind ad porten til denne pier — og blev modtaget af to japanske soldater, som satte deres geværmundinger lige mod os. Jeg forsøgte at skubbe dem tilside, men blev straks klar over, at dette var alvor. Soldaterne bevarede deres orientalske stereotype ansigtsudtryk, men deres stive øjne og dirrende mundvige forrådte nervøsiteten, og deres faste greb om geværernes aftrækkere gjorde mig klar over, at her var forsigtighed den største dyd. Jeg trak mig tilbage og forsøgte ved armbevægelser at gøre forståeligt, at jeg ville ned til mit skib — jeg var ikke klar over, jeg var kommet til en fejl adresse. En japansk officer kom til stede og viste mig til rette, og vi forsvandt hurtigt fra de truende geværmundinger og fandt straks porten ind til vor egen pier. Efter nogen ihærdig banken åbnedes porten på klem, og det var med en følelse af lettelse, vi så vor prægtige sikh modtage os med et stort smil.

Straks jeg kom ombord, gav jeg ordre til afgang — jeg ville give pokker i papirer, lods og slæbebåde — jeg ville væk. Imidlertid måtte jeg vente med afgang til strømskiftet, da jeg ikke kunne komme fra kajen uden slæbebåde, når strømmen løb hårdt. Da dette tidspunkt indtraf, blev jeg glædeligt overrasket ved, at en slæbebåd kom langs siden, og min gamle ven, lods Jørgensen, kom ombord medbringende vore papirer. Alle europæiske og amerikanske skibe havde fået ordre til at forlade havnen, og vi var et af de første skibe, som skulle hjælpes ud. Der faldt en sten fra mit hjerte, for det ville nu have været sin egen sag at få skibet fra kaj uden slæbebåd, da der lå tæt med skibe både langs kajerne og til ankers på floden. Det ville også spare mig for mange ubehageligheder, at jeg havde fået mine papirer ombord. Vi fik hurtigt skibet fra værftet og kom ud af Whangpoofloden. Ved denne flods udløb i Yang-tse-kiangfloden ligger byen Woosung. Her blev lods Jørgensen sat i land. På Woosung red lå en mængde store japanske krigsskibe opankrede. Vi fortsatte med *»Tasmania«* ned ad Yang-tse-kiang, men et stykke nede ad floden måtte vi ankre. Den længe truende tyfon var over os, og jeg turde ikke vove mig til søs i dette vejr. Vi lå ret godt beskyttet med begge vore ankre ude med kæderne stukket til tamps og maskinerne klare. Fra vor ankerplads kunne vi om natten se, hvordan de japanske orlogsskibe ved Woosung bombarderede Shanghai. V kunne se glimtene fra kanonerne og dumpt høre knaldet, og fra Shanghai kunne vi snart se flammer og røg. Den næste morgen kom lods Jørgensen ombord igen og fortalte os, at flammerne fra Shanghai stammede fra store olietanke, som var skudt i brand. Alle de fremmede skibe havde forladt Shanghai havn, og den pier, hvor vi havde ligget dagen før, var nu en hoben ruiner som resultatet af de kinesiske flyveres bombardementer. Vejret havde imidlertid bedret sig, så vi kunne komme afsted fra denne krigsskueplads, og den 18. august 1937 ankom vi til Hongkong. Foruden den ordi-

nære ladning hertil havde vi endnu ca. 1000 tons af Shanghailadningen inde, som skulle losses her. Der var travlhed i Hongkong havn, da der var mange skibe, som var kommet fra Shanghai på samme måde som vi. Det var forbudt besætningen at gå i land, da byen var hjemsøgt af en koleraepidemi, og folk døde som fluer. Jeg var nødt til at gå i land, og de mange kinesiske begravelsesprocessioner gjorde et dybt indtryk på mig; men jeg kunne dog ikke lade være at tænke en del år tilbage, da jeg i Bangkok havde opholdt mig under en særlig voldsom koleraepidemi. Siameserne gjorde ikke så megen stads af deres døde — i al fald ikke i kuliklassen. Jeg så dengang mange døde blive båret til ligbrændingspladsen kun fastbundet til en lang stang, som blev båret på skuldrene af to kulier. Kineserne gør derimod meget ud af begravelsesrituellet — svær trækiste, procession med musikkorps, bannere, vimpler og stort følge.

Vor næste havn efter Hongkong var Manila, hvortil vi ankom den 25. august. Dagen før vi ankom, havde der på øen Luzon, hvorpå Manila ligger, været nogle voldsomme jordskælv, og mange store bygninger i Manila var styrtet sammen. Skibenes besætninger blev advaret mod at gå iland, da rystelserne endnu ikke helt var ophørt, og der var fare for, at de ruinagtige mure, der stod som levninger efter jordskælvet, skulle styrte sammen. Jeg kunne dog ikke holde mine folk ombord, og der skete heldigvis heller ikke noget med dem som følge af jordskælvet. Jeg var med min ven direktør Hansen ude at se på følgerne af naturkatastrofen, men efter at have set Yokohama efter katastrofen i september 1923, var Manila-ulykken for intet at regne.

I Manila gik *»Tasmania«* ud af charteret til Isbrandtsen-Moller Line og blev overtaget — også i tidsbefragtning — af det store japanske rederi *»Kawasaki Kabushiki Kisen Kaisha«*. Skibet skulle egentlig først have været overtaget, når det kom til New York, men Kawasaki havde brug for det nu og betalte Isbrandtsen-Moller 3000 pund sterling for at få skibet i Manila.

Efter overtagelsen afgik *»Tasmania«* for at gå til en havneplads, Ilo-ilo, der ligger på en af de sydlige filippinske øer, Panay. Sejladsen ned mellem de mange filippinske småøer er ret vanskelig, og jeg var på broen hele natten for at lede navigationen. Sent på natten var vi på et sted, hvor der var langt til næste ø, og jeg gik ned i mit kammer for at få lidt søvn på sofaen. Jeg vågnede kort efter ved, at min hund fòr omkring som besat. Jeg tændte lyset — kahytten var fuld af græshopper. Jeg kom hurtigt på benene og op på broen — og et øjeblik efter var de over os. Det var en græshoppesværm på vandring. Det er ugørligt at tænke sig, hvor mange milliarder der findes i disse sværme, som er en svøbe for de områder, der bliver hærget af dem. Den sværm, som overfaldt os, må have været mægtig stor. De små vingede skabninger fløj så tæt, og der var så mange, at der for os ikke var andet at gøre end stoppe maskinerne, hylle vore hoveder ind i frakker eller hvad andet, vi kunne få fat i og så vente, til sværmen havde passeret os. Det tog vel et kvarters tid, før det værste var overstået, og vi igen kunne dukke frem fra vore skjul og fortsætte rejsen, men endnu hele natten igennem kom der spredte efternølerafdelinger. Alle døre og andre åbninger til skibets indre var naturligvis blevet lukket, men mange af dyrene var trængt ind

alligevel, og alle vegne på skibet lå der døde og halvdøde græshopper, som vi skyllede ud med vore spuleslanger, men der gik mange måneder, før vi blev af med de sidste græshoppelig, som vi fandt de mærkværdigste steder — til vejrs i masteblokke og tovværk og lignende, og i kamrene varede det længe, før skuffer og skabe var helt fri for døde insekter.

I Ilo-ilo lastede vi godt 2000 tons sukker og afgik derfra den 6. september 1937 på rejse til Kobe. Dagen efter vor afgang var vi kommet ud i det åbne hav klar af øerne, da det begyndte at blæse op. De sædvanlige symptomer på en taifuns nærmelse havde jeg iagttaget, men den syntes efter vejrmeldingerne at dømme at ville gå norden om øerne. Desuden var jeg heller ikke glad for at ligge inde mellem øerne, hvis det skulle blæse op. Det blæste op — det blev en af de værste tropestorme, jeg har været ude for, men da vi var let lastet — omtrent halvlastet — og havde plads til at drive, kom vi forholdsvis godt igennem den. Vi kom lige igennem taifuncentret, som havde haft vindstyrke 12, før vi kom ind i det. Det vil sige højeste vindstyrke med en forfærdelig sø. Desuden væltede regnen ned som et tæppe. Taifunen kom ualmindelig hurtigt op, men den varede ikke længe. Vi fik nogle mindre dækshavarier, men hvad der var værre, 5 mand kom til skade. Førstestyrmand kom værst afsted — slog hoved og arme og måtte på hospital i Kobe. Alle tilskadekomne kom dog over det uden varigt mén, og den 13. september ankom vi til Kobe.

Efter ankomsten fik jeg besøg af nogle af mine folk, som beklagede sig over, at »*Tasmania*« var et »ulykkesskib«. Vi havde haft en hård rejse over Stillehavet, bombardement i Shanghai, kolera i Hongkong, jordskælv i Manila, græshoppeplage og nu sidst taifunen, og sømændene mente, at det var uheldigt at have så mange kvinder ombord i et handelsskib, som vi havde haft. Jeg trøstede de overtroiske sømænd med, at nu var alle damepassagererne gået i land. »Ja,« sagde de lidt tøvende, »men vi har jo stadig en dame — kaptajnens frue — ombord.« »Ja, men hvad pokker, vil I ha', jeg skal smide hende overbord? Det er jo ikke sikkert, der ligger en hval klar til at sluge hende — ligesom Jonas.« »Næh, men der går jo passagerskibe til Amerika. Det vil da være mere behageligt for fruen.« Jeg bad dem i pæne ord om at skrubbe af. Ja, sådan er der også nogle sømænd som endnu er. For resten var det to af mine bedste folk, og for at slutte historien med »a happy end«, skete der på resten af rejsen intet mærkeligt — vi havde det fineste vejr hele vejen tilbage til New York.

I de amerikanske havne fik jeg igen besværligheder med den skandinaviske sømandsklub. Klubben påstod, at skibet skulle til et krigsførende land, hvorfor besætningen måtte kunne gøre krav på krigsbonus. Jeg nægtede at have noget med klubben at gøre, men med mine folk måtte jeg indgå på at betale en bonus på 50 dollars pr. mand for rundrejsen til Japan. I betragtning af at flere norske skibe betalte op til 150 dollars, slap »*Tasmania*« billigt. Japanerne selv påstod, at der ikke herskede krigstilstand mellem Kina og Japan, men gik dog ind på at betale et ekstra tillæg til fragten for deres tidsbefragtede skibe. Selv mente jeg ikke, der bestod nogen krigsfare for skibet og undlod derfor også at følge rederiets henstilling om at male det danske flag på skibssiderne. Dette ville kun

dårligt passe til rederiets nægtelse af at give folkene krigsbonus. Rent bortset fra alt andet havde kineserne ingen søgående krigsskibe, som kunne volde skibsfarten nogen skade på havet.

Den vigtigste del af vor ladning fra Amerika var 5500 tons jernbaneskinner til Dairen (Manchuriet).

Jeg fandt stemningen i Japan meget trykket. Presse- eller talefrihed eksisterede ikke i Japan dengang, og befolkningen var meget tilbageholdende i deres udtalelser over for fremmede. Dog syntes jeg ikke, man kunne undgå at mærke, at krigen — eller, som aviserne kaldte det, »the incident« (tilfældet) — i Kina kun var populær i en meget ringe del af befolkningen. Jeg havde fra gammel tid nogle gode bekendte i »Mitsubishi«-koncernen — folk i ledende stillinger inden for japansk skibsfart, og jeg kunne under vore samtaler mærke, at de store forretningsfolk var bekymrede over situationen — og især bange for, hvad Rusland ville gøre. Der var streng censur på alt, og radioapparater med kortbølgemodtagere måtte ikke forhandles eller ejes af nogen i Japan. Jeg talte ofte med chauffører og arbejderformænd, som kunne lidt engelsk, og mærkede tydeligt, at krigstilstanden — eller hvad de styrende nu ville benævne situationen — var upopulær, og der blev fra flere sider ymtet om en mulig revolution, hvis ikke der snart kom et afgørende resultat i Kina. At landet økonomisk set var på fallittens rand, var uomtvisteligt, og overfaldet på Pearl Harbour den 7. december 1941 var det japanske militær- og krigspartis sidste fortvivlede »va banque«-spil for at beholde og endog udvide »den opgående sol«s riges magt.

Det var en meget mærkelig situation, Japan var indviklet i. Japanerne påstod, at der ikke var krigstilstand, samtidig med, at Kawasaki i et brev til mig forsikrede, at mit skib ikke ville blive sendt i »krigszonen«.

Fra Kobe gik *»Tasmania«* til Szimitsu, en lille plads, hvor vi skulle indtage et mindre parti ladning. Den øverste toldembedsmand her var en yngre mand, der talte et for en japaner fortræffeligt engelsk og var meget interesseret i ting uden for Japan, og som bl. a. havde læst en del skandinavisk litteratur i engelsk oversættelse. Vi fik en lang samtale. Da jeg lige havde fået tilsendt en del danske aviser, viste jeg ham i en af dem det bekendte billede, hvor man ser Kong Christian den Tiende på sin hest gøre holdt for rødt lys. Min japanske ven fik dette blad med i land. Da jeg den følgende rejse igen kom til Szimitsu, fortalte tolderen mig, at han havde skrevet en artikel i et af de lokale japanske blade om Danmark, og artiklen havde indeholdt billedet af Kong Christian på hesten. Dette var resulteret i, at min ven var blevet arresteret og underkastet et langt forhør, som var endt med, at både han og bladets redaktør blev idømt en mindre bøde og en alvorlig advarsel mod at offentliggøre den slags artikler, som kun kunne nedbryde den almindelige japaners respekt for kongemagten. Når det betænkes, at den japanske hersker, »Mikadoen«, dengang var en så ophøjet guddom, at alle vinduer skulle lukkes i husene i de gader, han passerede, så at ingen kunne komme til at »se ned på« ham, er det måske forståeligt, at billedet af den demokratiske danske konge i en almindelig færdselssituation kunne virke forstyrrende på den herskertilbedende japaners grundbegreber.

Den 16. januar 1938 ankom »*Tasmania*« til Dairen. Jeg fik det sædvanlige hjertelige velkommen af Ø. K.s folk med chefen, hr. Elm, i spidsen. Også af Kawasakis folk blev vi godt modtaget, og losningen af vor ladning, som hovedsagelig bestod af gamle jernbaneskinner, gik hurtigt for sig. Efter en rundtur til New York var vi atter tilbage til denne plads i juni måned. Stemningen i Dairen var stærkt mærket af den spændte situation i Kina. Man mærkede tydeligere end ellers det dybe had, befolkningen nærede mod deres japanske undertrykkere, der altid har betragtet de indfødte i Manchuriet som en underlegen race, der med hårde midler skulle holdes nede af deres japanske herrer.

Vi lå tre uger i Dairen for at losse og laste til Japan. Den 23. august var vi igen tilbage i Dairen. I anledning af et dødsfald ombord var den danske missionær og sømandspræst Poul Baagøe kommet ombord ved ankomsten.

Pastor Baagøe har altid haft et godt navn ikke alene blandt danske, men blandt alle skandinaviske søfolk, og mens han var stationeret i Dairen, gjorde han et stort arbejde blandt søfolkene. Han tog dem gerne på samlede udflugter blandt andet til Port Arthur, som japanerne holdt som en slags nationalt mindesmærke fra krigen mod russerne. Alle de gamle fæstningsværker og høje blev holdt i deres daværende tilstand og blev meget besøgt af turister. Pastor Baagøe havde fået det manchuriske jernbaneselskab til at trykke en pjece på dansk med oplysninger om seværdigheder i og omkring Dairen og bl. a. også om Port Arthur. Denne pjece uddelte Baagøe til de besøgende skandinaviske søfolk.

Den dag, vi under vort sidste besøg i Dairen ankom til havnen, havde nogle af de yngre officerer fri om eftermiddagen og besluttede at tage på udflugt til Port Arthur. Pastor Baagøe kunne ikke ledsage dem, men gav dem et eksemplar af den trykte vejledning, og for at lette de unge mennesker ekspeditionen indstregede han med rød blyant den rute, han anbefalede dem at følge, en rute, der endte ved det af jernbanen ejede store hotel med restauration, hvor de kunne spise. Officererne havde også en vellykket udflugt og endte på hotellet, hvor en af deltagerne glemte pjecen med den indtegnede rute på restaurantens toilet. Samme dag havde Ø. K.s danske kontorpersonale fået besøg af en Ø. K.-mand, hr. Kjeldsen, fra Tientsin, som ville tilbringe et par feriedage sammen med sine venner i Dairen. Før middag samme dag tog Kjeldsen med sine værtsfolk på en biltur til Port Arthur. De ville på hotellet indtage en forfriskning, og ved et besøg på toilettet finder Kjeldsen den på dansk affattede pjece, som han tog med ind til sine venner, idet han med dem indlod sig i diskussion om forskellige af de i pjecen omtalte forhold, som han bestred rigtigheden af. Kjeldsen er det bedste menneske i verden, men han elsker at disputere og at sige imod, og hans venner driver ofte lidt godmodig spas med ham af denne grund — og det gjorde de også denne gang. For at føre sin sag igennem gik Kjeldsen ud og hentede fra sit automobil det manchuriske vejkort, hvorefter de unge mennesker tilbragte et kvarters tid med at granske de to publikationer og strege yderligere ind i pjecen, som de efterlod på bordet i hotellet. Først senere gik det op for dem, at tjenerpersonalet på hotellet med værten i spidsen på en mystisk måde havde bevæget sig rundt om dem for at kikke og lytte, hvilket dog ikke kunne have

hjulpet dem noget, da der blev talt dansk. Uden at tænke yderligere over denne diskussion kørte Ø. K.-mændene mod Dairen, men ved indkørslen til byen blev de stoppet af nogle politikonstabler, som beordrede dem til at køre til hovedpolitistationen. De intetanende danskere blev her udsat for et i højeste potens »tredie grads« forhør, idet politiet havde fået anmeldelse fra hotellet, at danskerne havde udvist en opførsel, der kun kunne udlægges som storspionage. Danskerne tog det til at begynde med som en spøg, men blev snart klar over, at det var ikke det japanske politis opfattelse. Hele den lange nat igennem — uden at få noget at spise — blev de forhørt på kryds og tværs. Embedsmændene, som udspurgte dem, blev bestandig afløst af friske kræfter, men de mistænkte fik ingen hvile og var tilsidst i en sådan tilstand, at de ville have tilstået sig skyldige i modermord. Hen på morgenstunden kom chefen for Ø. K.s kontor, hr. Elm, som tillige var dansk konsul, til stede, og ved at optræde ret kraftigt fik han omsider lov til at tage sine folk med sig. Politiet lod tilsyneladende sagen falde, men i lange tider efter blev de implicerede danskere »skygget« af japanske detektiver.

Japan havde før den sidste krig verdens mest omfattende spionvæsen — eller »efterretningsvæsen«, som det så pænt hedder — med medlemmer så godt som alle vegne på jorden. Selvfølgelig troede japanerne, at der på alle måder blev spioneret mod dem, og det er en kendsgerning, at fremmede, som var fast bosatte i Japan, med visse mellemrum kunne finde alle deres sager endevendt og gennemset — enten af deres tjenestefolk, som handlede efter ordre, eller af detektiver, som tjenestefolkene ikke havde turdet fortælle om. Denne spionage omfattede f. eks. det danske gesandtskabs embedsmænd.

KAPITEL 30

Mister anker. Kystsejlads. Indien. Primitive forhold og fyrstepragt. Syd om Afrika. I Hongkong september 1939.

Vi sejlede fra Dairen den 17. september 1938 og fra Yokohama den 26. i samme måned. På denne rejse kom vi ikke til Amerikas østkyst. Vi lossede vor ladning i San Francisco og San Pedro og lastede igen til Japan. Hovedbestanddelen af ladningen var igen gamle jernbaneskinner. Hvad der i mellemkrigsårene er blevet udført af gammelt jern fra Amerika til Japan er ganske umuligt at beregne — utrolige masser af dette materiale blev sendt af sted og for en meget stor dels vedkommende smeltet om og forvandlet til kanoner og ammunition. De fleste amerikanere var sikkert klar over, at de en skønne dag ville få alt deres gamle affaldsjern tilbage i hovedet igen — men gammelt jern havde ikke megen værdi i U. S. A., mens japanerne betalte gode dollars for det.

På den næste rejse ankom vi til Boston, hvor vi ikke kunne få kajplads og måtte gå til ankers uden for havnen på en red omkranset af småøer. Da det begyndte at kule til natten, satte vi begge ankre ud med kæderne næsten på tamp.

Midt på natten blæste det stærkt op. Vi havde lods ombord, og da vi var bange for, at skibet skulle drive med ankrene, besluttede vi at lette og komme væk fra det farlige sted. Der var imidlertid kommet »tørn« i kæderne, og det var vanskeligt at få dem hevet ind. Nu begyndte skibet at drive lige ned mod et skær — »Graves Rock« — slæbende begge ankre efter sig. Der var ikke andet at gøre end at gå frem ved hjælp af maskinerne og slæbe ankrene med os væk fra de truende skær. Blæsten var nu blevet til orkan, og samtidig frøs det 12 grader, mens sneen fløj os omkring ørerne og næsten blindede os, så det var en hård tørn, vi havde. Omsider havde vi fået slæbt skibet tilstrækkelig langt væk fra skærene, men ligesom vi skulle til at gå langsomt med maskinerne, »brækkede« bagbords ankerkæde, og vi mistede det sammen med 75 favne kæde. Det tabte anker og kæden kunne ikke bjerges, og i Baltimore blev det derfor erstattet med nyt. Et anker, som vejede 7250 pund, samt 75 favne kæde kom til at koste os over 12.000 kr.

Efter Boston lastede vi i Philadelphia og Baltimore og gik derefter den sædvanlige rute gennem Panamakanalen via San Pedro og San Francisco til Kobe, hvortil vi ankom den 25. marts 1939. På denne rejse havde jeg igen min kone med som passager, og vi havde haft en fin rejse over Stillehavet.

Rejsen op langs Nordamerikas vestkyst fra Panamakanalen til Los Angeles Harbour er i mange henseender interessant — særlig hvis man er interesseret i havets dyreliv. Når man efter at være kommet ud af Panamagulfen drejer nord på og går inden for øen Coiba, bliver man straks vidne til et rigt dyreliv — i havet, i luften og på mange småøer, man passerer. Ofte er der så mange små slanger i dette farvand, at man på én gang kan tælle i hundredvis af dem. De er i meget forskellige størrelser, men ikke over ca. halvanden meter lange. De siges at være meget giftige. Meget ofte ser man rygfinnen af en haj — disse store fisk ser man sjældent mere end én af ad gangen. Springere og delfiner er der store flokke af. Springerne holder sig som regel nær til kysterne. De har et ret bredt hoved, og når de svømmer gennem vandet, sker det på en ligesom rullende måde — meget forskelligt fra delfinerne, som sepringer helt ud af vandet. Delfinerne er også slankere bygget og har en lang, fremspringende snude. De er begge pattedyr, og i sejlskibenes tid, da salt kød var den daglige kost ombord, var det altid en fest, når det lykkedes søfolkene at harpunere et af disse dyr, hvoraf en dygtig kok kunne tilberede en ganske god bøfsteg — lidt trannet, men alligevel en god afveksling for al saltmaden.

Inden for tropezonerne og særligt nær kysterne sejler man til tider forbi mængder af havskildpadder. De største af disse kan blive indtil 2 meter lange og veje 500 kilo. Der siges, at man kan fange dem ved forsigtigt at ro en båd hen til dem og så gribe dem i lufferne. Jeg har nogle gange haft lejlighed til at gøre forsøget, men det er aldrig lykkedes — skildpadderne dykkede, før vi kom nær nok. Disse skildpadder er spiselige ligesom deres æg, der bliver lagt i sandet på strandbredden, hvor de bliver indsamlet af de indfødte. Æggene er at føle på som en gummibold — uden hård skal. Jeg har smagt dem, men synes ikke, de smager godt. Masser af »Portuguese men of war«s (»portugisiske krigsskibe«)

ser man også langs kysterne. Dette navn dækker en slags »vandmænd«, der har en ca. 10 centimeter lang svømmeblære, der rager op over vandet som et sejl — ofte hvid, men ikke sjældent skinnende i alle regnbuens farver. Under vandet er den egentlige gople med næsten usynlige fangarme hængende nedad. Disse goplers populære navn stammer fra, at de hyppigt ses i store mængder nær Portugals kyst, og da dette land, som bekendt, praktisk taget ingen krigsflåde har, har sømændene udnævnt disse dimunitive sejlskibslignende væsener til landets maritime værn.

Rundt på småøerne og i vandet omkring dem ser man masser af sæler. Ofte svømmer de helt hen til skibet, rejser hovederne og »gøer«, som ville de hilse på søfolkene. Åbenbart lever de her i fred for jægere, hvorfor de slet ikke er sky.

Over havet nær kysterne er der altid et vældigt fugleliv. Langs med Mellemamerikas vestkyst vrimler det med fugle. Sømænd kan naturligvis ikke skelne mellem alle disse forskellige arter, men nogle tiltrækker sig mere end andre opmærksomheden og bliver derfor almindeligt kendte. Der er naturligvis en mængde forskellige mågearter, som ikke vover sig for langt væk fra kysterne. I sejlskibstiden kaldte sømændene disse fugle for »logihus-agenterne«, for når de mødte skibene, var man så nær ved land, at det ikke varede længe, før logiværterne kom ombord for at kapre gæster til deres huse. De sjovt udseende, tungtflyvende pelikaner bliver man hurtigt kendt med. Fregatfuglen kendes på sin kløftede hale. Når den flyver, åbner og lukker de to halespidser sig som en saks. Bådsmandsfuglen kendes også på dens hale, som løber ud i en lang spids, så den ligner et mergelspir — dette værktøj, som bruges af søfolk ved splejsning af tovværk, og som i sejlskibstiden faktisk var matrosens symbol. Stormfugle eller stormsvaler ses ofte i flokke. Englænderne kalder dem »Mother Carey's chickens«. Det er forholdsvis små fugle, der flyver på en mærkelig måde med benene hængende ned. Når de flyver nede ved havspejlet i dårligt vejr, ser det ud, som om de løber op over bølgerne. De flagrer med vingerne på en måde, så når man ser dem i flok, ligner de på grund af deres flagrende vinger en flok sommerfugle. Disse fugle findes overalt, i ganske særlig grad rundt Sydafrikas kyster, hvor man også kan træffe masser af pingviner. Disse kan, som bekendt, ikke flyve, men når man ser dem svømme rundt på havet, kan man først, når man kommer dem nær, se, at de er forskellige fra andre fugle.

På de lange oceanrejser møder man ofte hvaler. De store kommer oftest i par og med en unge mellem sig. De mindre arter kommer i flokke. Jeg er engang i Middelhavet blevet »påsejlet« af en ret stor hval, som tilsyneladende »gik i søvne«, og som med stor fart svømmede ind i skibets bagbords side. Det var ved højlys dag, og det var tydeligt at se hvalens forskrækkelse, da den efterladende en strøm af blod dykkede ned under skibet. Hvor det ca. 50 tons tunge dyr var stødt mod skibssiden, frembragte den en stor bule mellem to spanter.

Vi lossede vor ladning i Kobe, Osaka og Yokohama. I Japan var priserne steget på alt, og tøjet, man kunne købe, var af allerdårligste kvalitet. Japan har i den sidste menneskealder haft en stor tekstilindustri. Mægtige skibsladninger af bomuld indførtes fra Amerika og blev i japanske fabrikker forarbejdet til

tekstiler, som blev solgt på verdensmarkedet, og som ved deres prisbillighed var en katastrofal konkurrent til de engelske bomuldsspinderier. Skønt Japan endnu til en vis grad måtte forsøge at opretholde sin tekstileksport, kunne man ikke i Japan få rigtige bomuldsvarer. Garnet i tekstilerne var blandet op med bambusfiber og andre syntetiske stoffer. En undertrøje, jeg var letsindig nok til at købe, blev under vaskning forvandlet til noget mærkeligt slimet noget, som jeg måtte kassere. Det blev sagt, uden at jeg dog havde lejlighed til at konstatere rigtigheden, at der blev solgt badedragter, som, når kvinderne vovede sig i vandet med dem, ikke alene krøb ind, men faktisk ligesom smeltede, så man kunne se ret igennem dem.

Næsten alle japanske skibe fra Kina medbragte små trækasser indeholdende aske af faldne soldater, som på denne måde kom hjem til deres efterladte, og synet af disse gjorde ikke stemningen bedre i den almindelige befolkning.

Den 5. april 1939 afgik vi fra Yokohama i ballast bestemt til Kolachel, som ligger helt nede på sydspidsen af Forindien ikke langt fra dette lands sydligste punkt Cape Comorin. Den lille by, som ligger i staten Travancore, har ingen havn. Skibene ankrer og laster på åben kyst og kan derfor ikke laste om sommeren i sydvestmonsunens tid. Vi ankom den 21. april — lige ved monsunskiftet, og der stod allerede høj dønning, som forsinkede indladningen. Vi skulle laste 4500 tons »Ilmenite Sand«, der er en slags erts, som bruges bl. a. til fremstilling af maling. Det meste fra Kolachel udførte ilmenite eksporteres til New Orleans, La., hvor jernet ved en svovlsyreproces skilles ud og kastes bort, da det ingen værdi har. Tilbage bliver det værdifulde grundstof titan.

Det engelske selskab, som udvandt og rensede ilmenitten på kysten, måtte betale en høj afgift til staten Travancore, men arbejdskraften var meget billig. Arbejderne i fabrikken fik i løn for en 8 timers arbejdsdag ca. 63 øre. Arbejderne i klitterne fik kun ca. 42 øre i dagløn. Fabrikkens bestand af 400 bøffelokser kostede næsten intet hverken i anskaffelse eller i foder. Okserne er i Hindustan et helligt dyr og må ikke dræbes. Man regnede med i 1939, at der i Indien var mere end 160 mill. stk. kvæg, hvoraf halvdelen var aldeles unyttigt og repræsenterende et årligt tab for landet på 2¼ milliarder kroner — følgelig er prisen på trækdyr meget lav.

Da der altid står brænding ved kysten, foregår indladningen ved hjælp af særlige »Surfboats« (brændingsbåde) — stærkt byggede plankebåde med 4 mand til at padle og en til at styre. Det gælder om at komme gennem brændingen af en indkommende »brækker« og blive slynget højt op på strandbredden, hvor en mængde nøgne mænd under råben og skrigen griber båden og fører den højere op på land. Når båden er tillastet — med 24 små sække ilmenite, der dog hver vejer 50 kilo — bliver den trukket ned i havstokken, hvor besætningen går ombord. Nu gælder det at benytte det rette øjeblik, og idet en indkommende »brækker« løfter båden, ror besætningen udefter af alle kræfter, mens folkene på strandbredden, der alle er mere under end over vandet, skubber udefter af al magt. Ofte hænder det, at det rigtige øjeblik bliver forpasset med det resultat, at båden går på tværs i søen, kæntrer, og mennesker og gods flyder rundt i

brændingen, og det gælder så for besætningen om ikke at blive ramt af båden, som i øvrigt hurtigt bliver bjerget på ret køl af de myriader af halvvejs havmænd, der myldrer på stranden eller flyder rundt mellem hverandre i brændingen. Der arbejdes ikke om natten, og da hele kystbefolkningen er kristne — overvejende romersk-katolske — er de ikke til for nogen pris at formå til at arbejde på søn- og helligdage. Dette burde være et godt eksempel for de hvide kristne, for hvem helligdagsarbejde eller ikke blot er et spørgsmål om penge. Bådmændene tjente dengang ca. kr. 1.70 om dagen, hvilket regnedes for at være en betydelig dagløn, men det var også strengt arbejde.

Min kone og jeg blev inviteret til middag hos agenten, som var en yngre engelskmand. I båden, som hentede os i land, blev placeret en stol, på hvilken min kone blev båret i land gennem brændingen. Jeg blev redet i land på ryggen af en stor indfødt. Vi undgik dog ikke at blive dyngvåde, men vi havde tørt tøj med, så vi kunne skifte — man er jo heldigvis let påklædt i troperne. Vi skulle overnatte i agentens ret store bungalow, da vi næste dag skulle på en udflugt til hovedstaden Trivandrum, som ligger ca. 4 kilometer inde i landet. Agenten havde et stort hus og en stor stab af tjenestefolk, men ikke spor af moderne bekvemmeligheder. Vi fik dog en god middag, selv om Carlsbergøllet var varmt, og moskitoerne var noget nærgående. Under loftet og på væggene smuttede »gekkoerne« frem og tilbage. Disse mærkelige små øgler, som bliver indtil 15 centimeter lange, findes overalt i troperne. Deres navn har de fra den lyd, de af og til udstøder. De er aldeles uskadelige og er uforlignelige til at fange insekter. Deres tæer er forsynet med sugeskiver, som gør det dem muligt at færdes både på lodrette vægge og under loftet. Det hænder, at de falder ned, og får man en på sig på den bare hud, må man ikke bruge vold for at fjerne den — den bliver nemlig straks som stiv og livløs af frygt, og den suger sig da så fast, at man risikerer at rive sit gode skind i stykker.

Vi gik til køjs i et stort soveværelse med en mægtig dobbeltseng forsynet med moskitonet. Det var en lidt urolig nat, vi havde, dels på grund af de mange lyde fra en nærliggende skov, dels på grund af den bedøvende varme, som gjorde søvn næsten umulig. Midt på natten ville min kone ud for at få frisk luft og begav sig uden for moskitonettet. Hun kunne ikke forstå den knasende lyd under sine fødder. Jeg tændte et stearinlys — lyden kom fra nogle kakelaker så store som tokroner. Der var så mange, at man ikke kunne undgå at træde på dem, men lyset fik dem til at forsvinde. Min kone tabte lysten til friluftsudflugter. Senere på natten døsede jeg hen, men blev vækket af min kone. »Der er nogen herinde.« Jeg tændte lyset — et behåret fjæs stirrede ned på os fra loftet over moskitonettet. Det udstødte en hvæsen og forsvandt. Der blev ikke mere søvn den nat. Ved morgenmaden morede vor vært sig over os. Fjæset tilhørte en »cheetae« — en slags vildkat, der holdt til i huset, men, påstod vor vært, aldrig kom ned på gulvet.

Vi havde en interessant biltur til Trivandrum og fik undervejs et godt indtryk af de indfødtes levevis, der egentlig var meget bedre, end vi havde forestillet os. Det blev også fortalt os, at befolkningen i Travancore stod på et højere

trin end de indfødte i de fleste andre indiske stater. En del af æren for dette tilskrives foruden den katolske kirke måske i endnu højere grad Frelsens Hær, som er stærkt udbredt i hele provinsen.

Trivandrum var på dette tidspunkt en by på henved 100.000 indbyggere, og havde mange smukke bygninger, en medicinsk skole en højere skole, hospitaler, observatorium og nogle gode europæisk drevne hoteller. Vor vært var gode venner med en engelsk arkitekt, der var ansat hos maharadjaen af Travancore, og blandt hans bestillinger var også den at være direktør for fyrstens museum. Dette er i almindelighed ikke offentlig tilgængeligt, men naturligvis fik vi adgang til at se det hele og var meget imponeret over de kostbarheder, tilhørende en enkelt mand, der opbevaredes i denne samling. Det var en ret stor bygning, fyldt til overflod af de smukkeste kunstgenstande forarbejdede i guld og smykkede med de sjældneste ædle stene. Det gav os et indblik i de eventyrlige rigdomme, som disse indiske fyrster ejer. Man må betænke, at Travancore kun er et mindre fyrstendømme med dengang ca. 3½ mill. indbyggere. Også selve fyrstens palads med dets møblering var meget imponerende — holdt i orientalsk stil, men dog med mange moderne indretninger. Til paladset hørte et stort »gæstehus«, hvor maharadjaens udenlandske gæster blev installeret i fyrstelige omgivelser og med tilhørende tjenerskab og opvartning. Vor ven arkitekten var vært i dette gæstehus, og det var bl. a. hans pligt at sørge for, at gæsterne fik den levevis og den opvartning, de var vant til fra deres hjemlande.

Vi spiste en splendid middag på byens fineste hotel i selskab med nogle af byens højeste indiske embedsmænd, der alle havde engelsk universitetsuddannelse og var elegante og interessante både at se og høre på. Efter middagen kørte vi tilbage til Kolashell, men det var blæst op, arbejdet ombord var stoppet, då bådene ikke kunne gå ud, og nødtvungent måtte vi tilbringe endnu en nat i selskab med vildkat, kakerlakker og andet kryb.

Næste dag var vejret stadig uroligt, men bådene var begyndt at gå ud igen, og vi besluttede at tage risikoen for en kæntring. Dette skete dog ikke, men vi var lige på nippet, og det var i al fald nogle ordentlige dukkerter, vi fik, før vi kom ombord. Min kone havde fået nok af landgang i Kolashel, men tænker dog ofte tilbage på turen med glade følelser. Det var lidt af et eventyr, og folkene, vi mødte i Trivandrum — både britiske og indiske — var meget venlige og gæstfrie.

Snart var ladningen indtaget, og vi fortsatte vor rejse til Bombay, hvor vi ankom den 30. april 1939.

Vi havde en morsom tid i Bombay. Min kusines søn, civilingeniør Axel Brix Andersen, var ansat på F. L. Smidth & Co.s kontor i Bombay og var bosat der med kone og barn, som for resten var født i Bombay. Axel Brix Andersen blev senere forflyttet til New York, og efter nogle års ophold i Danmark afbrudt af forretningsrejser — bl. a. to gange til Australien — blev han igen i 1951 forflyttet til New York, hvor han nu er vicepræsident i dette danske verdensfirmas amerikanske afdeling.

Bombay er en by, der i 1939 havde ca. 1¼ mill. indbyggere. Det er en bety-

delig handelsplads med en meget stor udførsel af bomuld. Alle de store dampskibsselskaber med skibe på Østen anløber den i alle henseender moderne havn. Selve byen er meget interessant — den gamle del kaldet »Blacktown« er helt østerlandsk præget med smalle gader, flade tage og tilgitrede vinduer. Her findes de indfødtes basarer samt mange hindutempler — bl. a. det kendte abetempel med talløse skulpturer af aber som udsmykning. Den nyere del af byen har et helt vesterlandsk præg med mange pragtbygninger, et stort universitet, videnskabelige samlinger, en botanisk have, kirker, stormagasiner, forretningsbygninger og store, moderne hoteller. Det er for en europæer mærkeligt at se en flok kvæg komme adstadigt spadserende op ad de moderne forretningsgader — både på kørebanen og på fortovene — uden at nogen forsøger at genne dem væk. Somme tider standsede hele trafikken, når et af disse behornede dyr finder på at lægge sig til ro midt på kørebanen. Kvæget er helligt i Indien, må ikke dræbes og kan følgelig tillade sig ret store friheder. For en europæer er det også mærkeligt at se de hellige fakirers optræden, og deres ofte utrolige selvpinsler virker uhyggeligt på den uerfarne tilskuer. Disse mærkelige tiggermunke har tilsyneladende frit slag i Indien. Jeg har i Bombays hovedgade set en sådan »hellig mand« spadsere roligt i folkemængden uden at være iført så meget som et figenblad — uden at dette har vakt videre opsigt blandt de indfødte. En aftentur gennem byens udstrakte »røde lys distrikt« viste de prostituerede kvinder bag solide jerntremmer til almindelig beskuelse for eventuelle lysthavende.

Efter tilendebragt lastning forlod *»Tasmania«* Bombay og ankom den 2. maj 1939 til Karachi, hovedstaden i det senere Pakistan. Det muhamedanske Pakistan blev en selvstændig republik under det britiske »Commonwealth« den 14. august 1947. Først den 25. januar 1950 blev Hinduindien selvstændigt.

Karachi er en by, som har gennemgået en mægtig udvikling. Den havde omkring året 1900 blot 100.000 indbyggere, mens den i 1953 har over 1 million. Den er blevet meget moderniseret, men det er dog for en europæer morsomt at se, hvorledes kamelen, som i Ægypten udelukkende bliver brugt til ride- og lastdyr, i Pakistan bliver brugt som trækdyr for både lette og svære vogne.

Den 5. maj 1939 forlod vi Karachi for med fuld ladning at begive os på en lang rejse — rundt Kap det gode Haab over Atlanterhavet til Boston i Massachusetts, hvortil vi ankom den 16. juni. En del af vor ladning blev losset her samt i New York og Philadelphia, og den 26. juni ankom vi til New Orleans, hvor vor ilmenite udlossedes.

Fra New Orleans gik skibet til Port Arthur, Texas, hvor der indtoges ca. 5000 tons petroleum cokes, som vel omtrent er den værste ladning noget skib kan komme ud for. Det er affald fra olieraffinering og går gennem roterende ovne, hvor det under en temperatur af 1500 grader bliver tørret, så det bliver så tørt og fint pulveriseret som lamperøg. Det er sort og klæbrigt og trænger ind alle vegne, og det er næsten ikke til at vaske af igen, hvor det har sat sig fast. Dette stof var før blevet kastet væk som ubrugeligt, men det har vist sig at være udmærket til vejarbejder og har derfor fået en kommerciel værdi. Efter Port Arthur lastede skibet i Tampa, Florida, 2500 tons svovl, hvilket også er en

meget ubehagelig ladning at laste løs i lasten. Vi afgik fra Tampa den 9. juli, og anløbende Panamakanalen og San Pedro ankom vi den 11. august 1939 til Yokohama. Vi lossede her og i andre japanske havne, hvorefter skibet gik i ballast til Hongkong, hvor vi ankom søndag den 3. september 1939.

KAPITEL 31

Den anden verdenskrig. Forholdene i Japan. Madras. Ladning til Danmark. Forsinkelse i Port Said. 9. april 1940 – danske skibe søger til England. Flådens størrelse og tab af skibe, sømænd og fiskere ved krigshandlinger.

Vi havde allerede over vor radio fået den opsigtsvækkende nyhed om Hitlertysklands krigserklæring til Polen den 1. september og var naturligvis alle spændt på, hvad dette ville føre til. Hensigten med vort anløb af Hongkong var at få skibet i tørdok. Når dokningen var overstået, skulle vi laste 5000 tons anthracitkul i Port Redon, som ligger nær Haiphong i Indokina (Tonking). Port Redon ligger et par timers sejlads fra Hongkong.

Vi gik straks i dok ved vor ankomst til Hongkong. I løbet af dagen gik det som en løbeild over hele Hongkong: »Storbritannien og Frankrig har erklæret Tyskland krig«. Som over hele verden vakte denne nyhed et vældigt røre i Hongkong, der jo er et internationalt handelscentrum, og i hvis havn så mange forskellige nationers skibe altid er samlet i stort antal, og både i byens befolkning og blandt besætningerne på skibene var alt spænding og forventning. Fra de britiske myndigheders side blev der foretaget alle mulige sikringsforanstaltninger — skibenes besætninger kom i forhør, og alle personer, som enten var tyskere eller havde nær tilknytning til Tyskland, blev taget i land og interneret. På alle neutrale skibe blev radiotelegrafstationerne forseglede, og Hongkong havn blev spærret ved placering af bomme og svære stålnet ved begge indsejlinger. For vort vedkommende malede vi danske flag på begge skibssider samt på taget over kommandobroen.

Efter at *»Tasmania«* var tørdokket i Hongkong og i Redon havde indtaget 5000 tons anthracitkul, afgik skibet til Japan for at komplettere ladningen. Vi afgik fra Yokohama den 27. september og ankom den 5. november til Boston, Mass. Efter endt udlosning udgik *»Tasmania«* af den japanske tidsbefragtning, og i Galveston, Tex., Houston, Tex. og New Orleans, La., indtoges en ladning bestående af 4000 tons bomuld og 3600 tons gamle jernbaneskinner. Udførsel af gammelt jern (»scrap iron«) fra staterne til Japan havde på denne tid nået et utroligt omfang. Japanerne forberedte sig åbenbart på det, der efter alle nogenlunde indviede menneskers mening måtte komme, og der var da også røster i U. S. A., der protesterede mod på denne måde at forsyne en eventuel fjende med ammunition — for det skulle det gamle jern naturligvis omskabes til.

Den 8. december afgik *»Tasmania«* fra New Orleans på rejse til Kobe, Japan, hvortil vi efter en ualmindelig stormfuld overrejse ankom den 22. januar 1940.

Efter endt udlosning i Japan gik »*Tasmania*« til Dairen, Manchuccuo, for at indtage partladning af sojabønner til Aarhus og København. I Japan var forholdene meget dårlige med mangel på selv de nødvendigste fornødenheder. Befolkningen led under dårlige og utilstrækkelige fødemidler, elendige tøjmaterialer, høj beskatning og udskrivning af ungdommen til mangeårig soldatertjeneste. Forholdene var fortvivlede — det måtte briste en dag. Som vi véd, gjorde det det også.

Efter at have indtaget 3000 tons sojabønner i Dairen, gik »*Tasmania*« til Madras i Forindien for der at fylde op med forskellig ladning, som derefter gennem Suezkanalen skulle transporteres til Danmark. Dette kom lidt på tværs af mine personlige affærer, da vor første ordre nemlig var at gå hjem via San Pedro og Panamakanalen, og jeg havde fået rederiets tilladelse til fra San Pedro at medtage både min egen og maskinchefens hustru, der begge befandt sig i U. S. A. Nu telegraferede mester og jeg til vore respektive halvdele og gav dem besked på at blive, hvor de var og ikke forsøge at komme hjem på anden måde, mens vi altså alene skulle besøge Danmark. På dette tidspunkt var der i alle tilfælde ikke nogen sømand i oversøisk fart, der troede, at Danmark direkte ville komme med i det store ragnarok.

Den 9. marts forlod »*Tasmania*« Madras fulgt af alle gode ønsker fra vore venner dér, og den 25. marts ankom vi til Port Said.

Ifølge ordre fra det hjemlige søfartsministerium skulle vi i Port Said enten anskaffe en motorredningsbåd eller få en motor installeret i en af de ombordværende både. At få en båd i Port Said var umuligt, og bl. a. på grund af påskehelligdage tog det tre dage at få en bådmotor sendt til Port Said fra Kairo og få den installeret i vor redningsbåd. Jeg var en del utålmodig over denne forsinkelse, men senere har jeg været meget lykkelig over den — uden dette ophold var »*Tasmania*« nået til Aarhus inden den 9. april, og skibet og jeg var kommet til at ligge uvirksomme inden for »spærringen« — en tilstand, som i alle tilfælde ikke ville have passet mit naturel.

På rejsen fra Port Said til Aarhus befandt »*Tasmania*« sig den 9. april 1940 nord for Cape Finisterre i Den biscayiske Havbugt, da vi over Lyngby radio fik budskabet om Danmarks okkupation. Som på alle andre danske skibe, der befandt sig uden for de hjemlige områder, vakte også nyheden stor bestyrtelse ombord i »*Tasmania*«. Hvordan kunne sådant ske? Og hvad skulle vi gøre? Vi havde dog den 31. maj 1939 fået en »ikke-angrebspagt« med Tyskland. Dog vidste vi vel fra sørgelig erfaring fra den første verdenskrig, at tyskerne ikke tager den slags »papirlapper« videre alvorligt. Den 1. september 1939 overfaldt Tyskland Polen. Den 3. september erklærede Storbritannien og Frankrig Tyskland krig, og den 30 .september — en måned efter det tyske overfald på Polen — viste den famøse »ikke-angrebspagt« sig at være netop, hvad den var — papir og ikke andet.

Rederiet De forenede Kulimportørers s/s »*Vendia*«, som sejlede i sit lovlige, fredelige ærinde for i England at hente en ladning kul til Danmark, blev uden varsel i Nordsøen beskudt og torpederet af en tysk ubåd, hvorved skibet gik

tabt, og 11 danske sømænd omkom. Dette blev kun begyndelsen til den række af morderiske overfald på neutrale danske skibe, hvormed den tyske orlogsmarine atter i denne krig skulle plette sin ære. Inden Danmark den 9. april 1940 kom direkte med ind i krigen, havde tyske stridskræfter på lumsk og brutal måde sænket 29 danske neutrale skibe på i alt 75.618 brt. — og 367 danske søfolk var omkommet ved disse uprovokerede ugerninger.

Nogle få timer efter, at budskabet om Danmarks okkupation gennem æteren var nået ud til de danske skibe »uden for spærringen«, kom der over radioen ordre fra Danmark til førerne af disse skibe om straks at søge neutral havn — fortrinsvis en italiensk eller spansk havn. Denne tilføjelse viste tilstrækkelig tydeligt, hvorfra ordren stammede, og der var praktisk taget ingen danske skibe, der adlød den. Noget senere på dagen blev der fra den britiske regering over British Broadcasting Corporation (B. B. C.) udsendt en opfordring på dansk til alle danske sømænd på havet om at søge allieret havn for at stille deres skibe til disposition for de allierede og derved bidrage til deres lands befrielse. Det blev betonet, at sømændene ville blive modtaget som venner, og at skibene, skønt de af taktiske grunde måtte sejle under allieret flag, dog faktisk ville vedblive at være danske. De danske redere ville blive krediteret fragt for skibenes benyttelse og erstatninger for de skibe, der måtte gå tabt efter samme regler og til samme rater, som var gældende for britiske skibe. De danske søfolk kunne mønstre ud med egne danske fartøjer på samme betingelser, som gjaldt for de britiske sømænd.

I de følgende dage strømmede danske skibe til britiske havne, hvor de kom under britisk flag. De danske skibe, som befandt sig i franske eller fransk kontrollerede havne, kom under fransk flag, men for de skibe, som befandt sig på søen, var det mest naturligt for de danske førere at tage skibene til Storbritannien. At så mange danske sømænd uden tøven gik ind i kampen for Danmarks frigørelse vil altid være et af dansk søfarts stolteste minder. Det må betones, at havde de danske søfolk i 1940 vægret sig ved at sejle deres skibe sammen med de allierede, havde disse antagelig simpelt hen taget skibene som krigsbytte — og interneret ikke alene søfolkene, men også andre danske borgere, som var bosat i de allierede lande.

Jeg besluttede at tage mit skib til en engelsk havn, og efter at have sammenkaldt min besætning og forklaret dem mine grunde, var alle enige med mig, og vi satte kursen mod Falmouth i Sydengland, hvortil vi ankom den 10. april om eftermiddagen. Vi blev her overtaget af de britiske myndigheder, og efter en halv snes dages ophold, under hvilke mange med overtagelsen forbundne omstændigheder blev foretaget, blev *»Tasmania«* sendt til London med prisemandskab ombord. Alt foregik under meget venskabelige former. I London blev ladningen udlosset, skibet tørdokket, mandskabet kompletteret, og i juni 1940 gik *»Tasmania«* ud på sin første rejse under britisk flag.

Efter den 9. april 1940 kom de danske søfolk til at øve deres indsats under meget forskellige vilkår.

Den 3. september 1939, da verdenskrigen udbrød, bestod den danske handelsflåde (regnet med skibe af 100 brt. og derover) af 558 skibe på tilsammen 1.1 mill. brt. I perioden til 9. april 1940 skete der — hovedsagelig på grund af krigsforlis — en formindskelse af flåden, men da der samtidig var nogen tilgang på grund af nybyggeri og indkøb fra udlandet, var nettoafgangen relativt ringe, således at flåden på Danmarks skæbnedag bestod af 536 skibe på 1.04 mill. brt. Af disse talte »hjemmeflåden« (skibene inden for spærringen) 306 fartøjer på 363.000 brt. eller 57% af skibenes antal og 35% af tonnagen. »Udeflåden« (skibene uden for spærringen) talte 230 skibe på 680.000 brt. Det var den nyeste og bedste del af flåden, som hørte til udeskibene. Dansk Dampskibsrederiforening opgiver tabene ved krigsforlis af danske skibe over 100 brt. i anden verdenskrig således:

Før 9. april 1940	29 skibe på	75.618 brt.	= 110.000 tdw.
»Hjemmeflåden«	85 skibe på	84.522 brt.	= 130.000 tdw.
»Udeflåden«	136 skibe på	416.664 brt.	= 658.752 tdw.
Ialt (over 100 brt.) ..	240 skibe på	576.807 brt.	= 899.498 tdw.

Imidlertid er denne opgørelse ikke udtømmende, idet mange skibe under 100 brt., som også gik tabt, ikke er medtaget i opgørelsen. Af denne kategori regnes med et tab af 39 skibe på i alt ca. 3200 brt. Fiskerflåden mistede 164 fartøjer på i alt 4577 brt. Et stort antal såvel lastskibe som fiskerfartøjer blev mere eller mindre krigsbeskadigede — man regner her med 112 fiskerfartøjer og af hjemmeflåden 40 skibe på ca. 51.000 brt. Udeflådens havarier lader sig ikke oplyse. De blev hemmeligholdt under krigen.

Tab af menneskeliv på skibe og fartøjer er vanskeligt at få helt nøjagtigt fastslået. De danske søfolk i udeflåden var beskæftiget på så mange forskellige skibe af mange nationaliteter, og der mangler sikkert underretning om flere sømænd, som er gået i døden, uden at dette senere er blevet bekendtgjort på en sådan måde, at danske autoriteter er kommet til kendskab herom. Ifølge sundhedsstyrelsens oplysninger i 1949 omkom fra krigens begyndelse til udgangen af 1945 i alt 1653 sømænd og 233 fiskere, hvoraf 157 var færinger og 4 grønlændere. I årene 1946 til 1952 omkom yderligere på grund af krigsårsager 111 personer (alene ved »*Kjøbenhavn*«s forlis 48 personer, hvoraf de 41 var passagerer). 26 fiskere er inkluderet i tallet 111. Af de således i alt i hele perioden 1. september 1939 til udgangen af 1952 omkomne 1997 personer var 41 passagerer og 229 fiskere. Af de tiloversblevne 1697 omkomne sømænd kan det påregnes, at et par hundrede ikke døde af direkte krigsårsager, men at krigen i mange af tilfældene har været medvirkende — f. eks. ved ulykker forårsaget af krigsforholdene, svækket helbred, nedbrudte nerver og lign. Af direkte krigsdødsfald kan der regnes med et minimum af 1434 sømænd, som fordeler sig således efter de omkomnes stillinger: 110 skibsførere, 154 styrmænd, 251 maskinofficerer, 15 radiotelegrafister, 215 restaurationspersonale, 462 menige dæksfolk og 227 menige maskinfolk. Foruden dødsfaldene var der mange søfolk af alle kategorier, der fik deres helbred varigt ødelagt ved krigens hårde strabadser, og en del, som blev direkte krigsinvalider.

Jeg kan passende slutte dette kapitel med, hvad Dansk Dampskibsrederiforening skriver i sin beretning for årene 1939—45: »Tallene over omkomne giver et dystert billede af den danske sømands farefulde færd under krigen. Ved sin gerning såvel ude som hjemme ydede den danske sømand en livsvigtig indsats for det danske samfund.«

— — —

Hvad der under den anden verdenskrig skete med forfatteren personligt og med dansk skibsfart i det hele taget, vil i dette værk blot blive resumeret i korthed. Læseren henvises i øvrigt til den af mig i 1957 udgivne bog »De sejlede bare —«, i hvilken dansk skibsfarts og danske sømænds og fiskeres forhold ude og hjemme under den anden verdenskrig er udførligt beskrevet.

KAPITEL 32

Minesprængning. Redder skibsbesætning. Torpederet. Casablanca. 2. styrmand i Liberty ship. U.S. Army transport. Hospitalskibe. Krigen ender. Hjemkomst til Danmark.

Min personlige krigstjeneste kom til at vare mere end fem år. Jeg skal her blot lige nævne, at mit skib »*Tasmania*« den 24. januar 1941 blev minesprængt nord for Skotland. Vi fik skibet i havn ved egen hjælp, men reparationen tog over fem måneder at fuldføre. Endelig den 30. oktober 1942 blev mit gode skib torpederet og sænket ca. 150 sømil vest for Madeira. Vi var medlem af en konvoj på 41 store skibe, hvoraf i løbet af 4 dage 17 skibe blev sænket af u-både. Den 28. oktober havde vi bjerget besætningen på et sænket engelsk skib — 45 mand — så det var under vanskelige forhold og i dårligt vejr, at vor torpedering fandt sted. Imidlertid opførte mine folk sig roligt og koldblodigt, så det kan vel siges at være heldigt, at vi blot mistede 4 mand — min maskinchef, en af mine britiske soldater, kaptajnen på det skib, hvis besætning vi havde bjerget, og en mand til fra dette skib. Den engelske kaptajn var ved sit skibs forlis blevet hårdt såret — bl. a. var øjnene stærkt forbrændte. Han faldt overbord, da han i den høje sø skulle gå i vor redningsbåd. Min bådbesætning blev bjerget af en engelsk damper og bragt til Madeira. Derfra blev vi sendt til Lissabon, og her lå der ordre til mig om at sende mine britiske besætningsmedlemmer til England og de danske til Casablanca for dér at hjælpe til at bemande de af franskmændene tilbageholdte danske skibe, som nu var blevet frigjort efter invasionen af Nordafrika i november 1942. Jeg var i Casablanca til maj 1943, da alle de endnu i Casablanca værende danske skibe var kommet ud at sejle. Jeg fik ordre om at benytte første lejlighed til at komme til England, men det blev betydet mig, at jeg, da der var overflod af danske skibsførere i den danske »pool« i Newcastle, ikke kunne gøre mig håb om at få et skib at føre det første år. Dette virkede ret nedslående på mig, så jeg telegraferede til British Ministry of War Transport og fik tilladelse til at forlade den britiske tjeneste. Nogle få dage

efter — den 25. maj 1943 — sagde jeg farvel til mine gode venner i Casablanca og sejlede derfra med det amerikanske libertyskib, s/s »*Champ Clark*«, hvor jeg var påmønstret som andenstyrmand. Efter at have været fører i over 26 år syntes dette at være en slags degradation, men jeg ønskede at komme over til Staterne, hvor jeg bl. a. havde min hustru, som jeg ikke havde set i 3½ år. Desuden mente jeg også, at jeg i Amerika ville have chancen for snart at få et skib igen — i den hurtigt voksende amerikanske handelsflåde var der sikkert mangel på navigatører. Rent materielt set var min »degradation« til at komme over — i stedet for 24 timers besværligheder og »hovedpine« i døgnet, fik jeg nu 8 timers tjeneste — ud over dette god overtidsbetaling — og som andenstyrmand i et U. S. A.-skib havde jeg ca. 200 kr. mere om måneden i gage, end jeg havde haft som fører af et britisk skib. Foruden at være ret let lastet over »Dammen« havde vi også som mellemdækspassagerer over 200 italienske og tyske krigsfanger, som begejstret råbte »hurra«, da vi passerede libertystatuen ved indløbet til New Yorks havn.

Efter i nogle måneder at have været beskæftiget i New York med forskelligt organisationsarbejde blev jeg ansat som »Master in the United States Army Transport Service« og meldte mig til tjeneste den 20. november 1943 i »Port of Embarcation, Charleston, South Carolina«. Jeg gjorde de følgende to år tjeneste her — dels som havnemesterassistent, dels som chief officer i de store hospitalsskibe, som stod under hærens administration. Særlig tjenesten i hospitalsskibene var anstrengende, men dog interessant. Disse var fortrinsvis ombyggede libertyskibe på ca. 11.000 tons dødvægt. De tog hver op til 700 patienter, havde 12-14 læger, 1 à 2 tandlæger, ca. 36 sygeplejersker, 120 sanitetssoldater, 1 protestantisk og 1 katolsk præst samt et større antal kontorfolk, der ligesom dæks-, maskin- og restaurationspersonalet var civilt, mens hospitalspersonalet var militært.

Mit sidste halve år i »A. T. S.« førte jeg et mindre tankskib. Krigen i Europa var endt med tyskernes nederlag den 7. maj 1945, og den 14. august overgav Japan sig. Dog fortsatte jeg min tjeneste i Charleston til den 10. oktober 1945, da jeg trådte ud af Army Transport Service og sagde farvel til alle de mange venner, min kone og jeg havde erhvervet os dér.

Vi ophævede vort hjem i Charleston og rejste til New York for at forberede vor hjemrejse. Jeg havde ikke set vort danske hjem i næsten 10 år og min kone ikke i 7, så det var vel nok på tide at se »lidt inden om«. Det var ikke så nemt at få skibslejlighed, så vi holdt jul i New York og havde en hyggelig tid sammen med vor familie, danske og amerikanske venner. Nytårsdag sejlede vi omsider fra Baltimore som passagerer med Ø. K.s m/s »*Kina*«, og efter en behagelig rejse stod vi den 14. januar 1946 »Skagen ind«. Den 15. om morgenen ankom vi til Århus, hvor vor nærmeste familie var mødt for at tage imod os. Efter vort lange fravær fra hjemmet var det med inderlige følelser, vi atter så vore kære, og det var med dyb taknemmelighed, vi kunne konstatere, at vor familie var kommet gennem krigsårene uden uoprettelige menneskelige tab. Efter et par dages ophold i Århus afrejste vi med natbåden til København, og det var en af

de mest bevægende oplevelser i vort liv, da vi om morgenen fik »Kronborg om styrbord igen« og styrede ned mod byen »med de skønne tårne«. Alle de ombordværende hjemvendende søfolk mente som min hustru og jeg, at byens silhouet aldrig havde været så skøn og aldrig lyst med en så dybt ind til vore hjerter trængende glans, som den gjorde det denne morgen efter de mange års udlændighed.

KAPITEL 33

Sømændene under besættelsen. »Trækseddellån«. »Afregningsloven«. Hjælpefonds. Krigsforsikring. Fragtnævn.

Straks ved krigens begyndelse havde besætningerne på skibene fremsat krav om krigstillæg, hvilket krav rederne imødekom, og som til at begynde med blev fastsat til fra 100 til 200% af månedshyren og fra 1. januar 1940 forhøjedes for sejlads i visse zoner helt op til 300 og 350% for de højestgagerede ombord. Efter den 23. april bortfaldt alle krigstillæg for skibe uden for spærringen, mens tillæggene for skibe inden for spærringen blev nedsat med 50% og endda senere blev skåret yderligere ned. I krigens to sidste år blev disse tillæg dog atter noget forhøjet. Også for den voksende dyrtid måtte besætningerne have erstatning, og dyrtidstillægget var efter 1. marts 1945 for officerer 30% og for matroser og fyrbødere henholdsvis kr. 145.00 og kr. 133.75 pr. måned.

Da Danmark blev besat, blev det umuligt for de søfolk, som sejlede uden for spærringen, gennem anvisninger på rederierne — de såkaldte »træksedler« — at få midler sendt hjem til familiernes underhold. Det lykkedes at få gennemført en ordning med handelsministeriet gående ud på, at disse søfolks pårørende kunne få tilstået lån af statskassen. Efter mange og lange forhandlinger mellem regeringen og organisationerne om sømændenes økonomiske stilling efter krigen vedtoges i juli 1946 loven om sømænds afregning med statskassen. Ifølge denne lov fik søfolkene erstatning for det tab, de havde lidt ved under krigen at måtte sejle for mindre hyrer, end de ville have haft under danske overenskomstforhold, og i denne lov blev det endvidere bestemt, at de til de pårørende under krigen ydede lån skulle indgå i afregningen. I det store og hele kan det vel siges, at denne lov kom til at virke efter sin hensigt således, at hele låneordningen fik en tilfredsstillende løsning. Den 20. juli 1945 var loven om hjemrejse og ferie m. m. for udeflådens søfolk trådt i kraft. Fri hjemrejse med fuld hyre plus alle tillæg tilkom enhver, som i mindst 6 måneder havde været til disposition for krigsførelsen i De forenede Nationer. Ligeledes ordnedes feriespørgsmålet — dog at maksimum for feriens længde blev sat til 3 måneder. Loven om hædersgaver af 20. marts 1940 blev ændret på flere punkter. Efter denne lov får hver enke efter krigsforliste sømænd årligt udbetalt 800 kr. — hvert barn under 18 år 200 kr. Den 1. oktober 1945 vedtoges loven om »Danske søfarendes mindefond af 1945« med en grundkapital på 1 mill. kr. stillet til rådighed af statskassen. Yderligere beløb er senere tilgået denne fond, hvis formål er at støtte

efterladte efter krigsforliste søfolk. Senere, når de oprindelige nyderes antal mindskes, vil der også kunne ydes støtte fra fonden til andre personer af sømandsstanden og disses familier.

Før krigsudbruddet i 1939 havde der i danske rederikredse været frygt for, hvad de kommende tider ville bringe, og man var også klar over, at skulle det forfærdelige ske og krigen komme, måtte der tages visse forholdsregler for at sikre erhvervet. Det, som lederne af dansk skibsfart mente var særlig påkrævet at få ordnet, var spørgsmålet om krigsforsikring. På foranledning af rederne og ved konferencer med assurandørerne blev der efter forhandlinger med handelsministeiet af regering og rigsdag vedtaget en lov, nr. 183 af 4. maj 1939, om danske skibes forsikring mod krigsfare. Der oprettedes instituttet »Krigsforsikringen for danske Skibe« med en garantikapital på 80 mill. kr., hvoraf staten deltog med 40 mill. kr., rederne med 30 mill., forsikringsselskaberne med 5 mill. og et konsortium med 5 mill. kr. Til direktør for instituttet blev den kendte assurandør Svend Bramsen antaget. Der blev tillige ved lov dannet en krigsforsikring for varer og fragt med en garantikapital på 40 mill. kr.

Krigsforsikringen for danske skibe ophørte sin virksomhed ved tyskernes besættelse af Danmark. For at gøre det muligt for hjemmeflådens skibe at sejle, måtte der dog skaffes dækning for krigsrisikoen, og ved lov nr. 211 af 29. april 1940 blev dette forhold bragt i orden.

Med hensyn til krigsforsikring for udeflådens skibe lå det egentlig således, at for de skibes vedkommende, som var beslaglagt af de allierede magter, havde rederne teoretisk set ret til at få udbetalt totalerstatningen seks måneder efter beslaglæggelsen. Dette kunne ikke finde sted, da instituttet havde standset sine betalinger, og dertil kom, at de allierede havde afgivet løfte om skibenes tilbagelevering til deres retmæssige ejere, og i tilfælde af forlis under beslaglæggelsen at betale erstatning. Rederne forsøgte at få regeringen til at overtage den fulde risiko for udeskibene, men det lykkedes ikke, og efter mange forhandlinger blev resultatet, at rigsdagen ved lov nr. 38 af 3. februar 1941 også fik en ordning for udeskibene. Den oprindelige garantikapital forhøjedes til 110 mill. kr. ved, at staten tilskød yderligere 20 mill. kr. og rederne 10 millioner.

Hele spørgsmålet om krigsforsikring for udeskibene udviklede sig til at blive et ret vanskeligt problem at løse, og læsere, som kunne ønske hele dette spørgsmål bedre belyst i dets detaljer, henvises til de af Dansk Dampskibsrederiforening udgivne skibsfartsberetninger for årene 1930—1948. De hovedtræk af spørgsmålet, som meddeles her, er taget fra disse publikationer.

Efter krigstilstandens ophør gjorde krigsforsikringen gældende, at forsikringsbegivenheden var indtrådt den 9. april 1940, og at krigsforsikringen derfor måtte have ret til at få overdraget den brugsgodtgørelse, som blev betalt rederne af den britiske regering. Rederne ville ikke gå med til denne ordning. De hævdede med støtte af responsa fra kendte jurister, at brugsgodtgørelsen ubeskåret måtte tilfalde rederierne, og forsikringsbegivenheden skulle bestemmes af forlisdatoen. Et af rederne nedsat udvalg — med direktør Hakon Christiansen (Ø. K.) som formand og tillige bestående af skibsreder Christian Harhoff, direktør K.

Husted og prokurist Emil Olsen — fandt efter mange og lange forhandlinger med krigsforsikringen frem til et kompromis, der ved nok må siges var mest i redernes favør, men det lykkedes da at undgå en langvarig og kostbar retssag. I store træk gik forliget ud på: a) Hvor den opnåede fulde erstatning ikke dækker det i instituttet forsikrede beløb, betaler krigsforsikringen forskellen plus renter af beløbet. Brugs- og anden godtgørelse tilfalder rederiet. b) Hvor den opnåede forliserstatning overstiger det forsikrede beløb, beholder rederiet hele dette beløb mod til gengæld at nedsætte sit rentekrav mod instituttet med et til overskuddet svarende beløb. Brugs- og anden godtgørelse tilfalder rederiet ubeskåret. c) For skibe forlist i U. S. A. regnes forlis lig med beslaglæggelse. Den fra staterne modtagne rentegodtgørelse fradrages i rentekravet mod krigsforsikringen.

Kompromisforslaget blev endeligt vedtaget den 20. maj 1948.

Samme dag, som Storbritannien og Frankrig erklærede Tyskland krig — nemlig den 3. september 1939 — vedtog den danske rigsdag loven om ekstraordinære foranstaltninger vedrørende skibsfarten — også kaldet »fragtnævnsloven«, der med ændringer skulle komme til at have gyldighed i næsten 10 år.

Fragtnævnet kom til at bestå af en af kongen udnævnt formand, som blev direktør *J. A. Kørbing*, 7 medlemmer valgt af Dansk Dampskibsrederiforening og 2 medlemmer valgt af de to sejlskibsrederiforeninger. Senere gennemførtes ved lov af 23. september 1939 et tillæg til loven, hvorved nævnet udvidedes med 6 repræsentanter for henholdsvis Industrirådet, Grosserer-Societetet, Andelsudvalget, Landbrugsrådet, Provinshandelskammeret og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Endelig udnævntes den 5. oktober en repræsentant for Københavns kommune og Den danske Købmandsforening.

Til leder af Fragtnævnets sekretariat ansattes rederiforeningens direktør, cand. jur. E. Maegaard, og til sekretær landsretssagfører V. Wenzel, sekretær i Dansk Dampskibsrederiforening.

Alt angående benyttelse, drift, befragtning, køb og salg etc. af den danske handelsflåde blev henlagt under Fragtnævnet, som fik ret vidtgående beføjelser.

Fragtnævnets styrelse gennemgik mange personforandringer gennem årene, dels på grund af dødsfald, dels på grund af rejse til — og flugt til — udlandet af flere af nævnets medlemmer. Også ved lov af 13. marts 1943 blev nævnets sammensætning forandret, idet småskibsfarten fik en repræsentant mere på bekostning af storrederne. Loven gennemgik i øvrigt flere mindre ændringer, særlig nødvendiggjort under besættelsen ved den dansk-tyske skibsfartsoverenskomst. At fragtnævnet betød en væsentlig indskrænkning i redernes frie dispositionsret var selvfølgeligt, men uafvendeligt, og rederne bøjede sig også loyalt herfor.

Når der tales om de danske søfolks indsats i den anden verdenskrig, er vistnok de fleste tilbøjelig til kun at tænke på de søfolk, som så heltemodigt sejlede og kæmpede i skibe under allieret flag. Man må dog ikke glemme, at også de danske søfolk, som af forholdene var tvunget til at sejle deres skibe »inden for spærringen«, gjorde et fortjenstfuldt arbejde. Det var nødvendigt, at Danmarks

tilførsler blev sikret, og de skibe, som opretholdt forbindelsen mellem Danmark og vore nabolande for derigennem at skaffe brændsel og råvarer til landet, gennemgik i krigsårene en hård og farefuld tid. Sejladsen på Rotterdam og flere af de nordtyske havne måtte efterhånden indstilles som følge af de hårde bombeangreb, og mange danske sømænd mistede livet under disse sejladser, som foregik med blændede lanterner og i smalle sejlruter gennem tætte minefelter. Tyskerne forlangte, at de danske skibe skulle bevæbnes for at kunne forsvare sig mod britiske angreb, men både rederne og søfolkene modsatte sig enstemmigt dette krav, som også blev imødegået af handelsministeriet.

Til belysning af hvilken betydning skibene inden for spærringen havde for det danske samfund, vil jeg citere et uddrag af handelsminister Halfdan Hendriksens julehilsen til de søfarende julen 1942: »Uden de tilførsler, vi har fået, ville Danmarks husholdning være gået i stå, og der skal derfor i aften fra det danske samfund lyde en enstemmig og oprigtig tak for den gerning, danske søfolk udøver i en farefuld tid til fædrelandets gavn.«

Den tilstand, som besættelsen af Danmark bragte dansk skibsfart i, syntes at være katastrofal. Kontrol med skibene uden for spærringen var forbi, og ingen vidste, om man ikke mistede hele denne flåde. Tyskerne ønskede at overtage hele hjemmeflåden i tidsbefragtning, men dette satte rederne sig imod, da de i så tilfælde helt ville miste kontrollen over skibene, som tyskerne da kunne lade sejle på steder og med en ladning, som de danske redere hverken fra et nationalt eller et forretningsmæssigt synspunkt kunne godkende. Tyskerne frafaldt kravet, og det var derefter i redernes magt at nægte at sende skibene på for dem uønskede rejser. Den 15. maj 1940 blev en dansk-tysk skibsfartsoverenskomst undertegnet, efter hvilken nærmere regler for al sejlads blev fastlagt. Det tyske gesandtskabs tilforordnede i skibsfartssager, *Georg Ferdinand Duckwitz*, var en fornuftig mand og udførte sit vanskelige hverv på en måde, som skaffede ham respekt hos de danske redere, men som nok ikke altid var til hans foresattes fulde tilfredshed.

Den danske småskibsflåde øvede under besættelsen en betydelig indsats ved sejlads inden for spærringen. En overgang måtte al trafik af større skibe indstilles, men de små skibe blev trøstigt ved. Den danske småskibsflåde mistede under krigen i alt 118 skibe ved krigsforlis, hvorved ca. 250 sømænd omkom — et vægtigt bevis for disse skibes samfundsnyttige gerning.

KAPITEL 34

Erstatninger fra allierede nationer. Mindeindsamling. Overenskomstforhandlinger.

Straks efter tyskernes kapitulation den 5. maj 1945 forberedte de danske redere sig til forhandling med det engelske Ministry of War Transport angående tilbagelevering eller eventuel erstatning for de skibe, som under krigen havde

været under britisk administration. Det af rederne nedsatte udvalg med direktør Hakon Christiansen som formand havde et stort arbejde med en opstilling af redernes krav samt den fremgangsmåde, der skulle anvendes ved fremsættelsen af kravene. De øvrige medlemmer af udvalget var skibsreder Christian Harhoff, skibsreder A. P. Møller, direktør L. O. Normann, skibsreder Axel Kampen, skibsreder Aage Vollmond og som sekretær cand. polit. J. L. Busch-Larsen. Det af udvalget udarbejdede forslag blev vedtaget af rederne, hvorefter en særlig komité den 16. november 1945 påbegyndte forhandlingerne med de britiske myndigheder. Efter mange og langvarige forhandlinger lykkedes det at komme til en endelig overenskomst, hvorefter den britiske regering ydede de danske redere et beløb på 10 mill. pund sterling, hvilket omfattede erstatning for tabte skibe, brugsgodtgørelse for forliste skibe til forlisdatoen og for tilbageleverede skibe til tilbageleveringen. Overenskomsten blev bekræftet i skrivelse af 8. marts 1946 af Ministry of War Transport og beløbet indsat på den danske konto i London den 28. marts 1946. Efter delegationens tilbagekomst til København foretog den derefter i de kommende måneder fordelingen af de beløb, der tilkom hvert enkelt rederi. Fordelingen fordelte sig stort set efter 1) Erstatning for forliste skibe: Pds. 5.733.961, 2) brugsgodtgørelse m. m.: Pds. 4.260.346 og 3) Henlagt til senere regulering etc.: Pds. 5693.

De 10 mill. pund sterling omfattede kun en del af de danske rederes erstatningskrav. De øvrige krav nødvendiggjorde yderligere vanskelige forhandlinger, som dog fandt sted med en følelse af »good will« fra begge parters side. I maj 1949 blev det sidste erstatningsmellemværende betalt med et beløb på godt 15.000 pund sterling. De danske rederier har fra United Kingdom modtaget skibserstatninger til et totalbeløb af 10.9 mill. pund sterling. Dansk Dampskibsrederiforening udtaler i sin skibsfartsberetning for året 1949: »De britiske myndigheder har i denne sag vist en i sammenligning med visse andre lande prisværdig hurtighed og forståelse. Selv om de danske rederiers krav ikke er blevet opfyldt fuldt ud, må det siges, at den måde, forhandlingerne er blevet ført på fra britisk side, har vist, at »fairness« ikke blot er en glose i det engelske sprog.«

Fra den franske stat fik rederne i erstatning tilkendt et samlet beløb på 1.7 mill. pund sterling, hvilket beløb blev endeligt afviklet i løbet af 1950.

De danske skibe, som var oplagt i Argentina og Brasilien, blev under krigen solgt til de respektive regeringer med tilbagekøbsret for rederierne efter krigen. For Argentinas vedkommende blev tilbagekøbsretten ikke benyttet for tre skibes vedkommende, for hvilke købesummerne androg i alt ca. 16$^{3}/_{4}$ mill. kr. For det fjerde skibs vedkommende, m/s *»Indian Reefer«*, benyttede rederiet Lauritzen sig af sin tilbagekøbsret, og den 26. november 1946 blev skibet atter dansk registreret. For de 6 skibe, som var oplagt i Brasilien, blev der truffet særlige ordninger. M/s *»Thyra S.«*, Torm, forlod — med en kornladning tilhørende den spanske regering — Brasilien med britisk garanti for ikke-opbringelse og ankom sommeren 1940 til Las Palmas på De kanariske Øer, hvor skibet oplagdes og besætningen hjemsendtes. De øvrige 5 skibe blev de danske redere nærmest

tvunget til at overlade til den brasilianske regering efter en af brasilianerne udarbejdet kontrakt, der senere viste sig at indeholde visse misligheder. Tre skibe blev tilbageleveret de danske redere efter krigen, men i en meget misrøgtet tilstand. To andre skibe, m/s *»Herdis«*, Torm, og s/s *»Nevada«*, D. F. D. S., forliste begge under krigen. De var under brasiliansk flag og havde brasiliansk besætning. For disse to skibe har rederierne fået erstatning.

I løbet af 1946 lykkedes det at komme til en ordning med den canadiske regering om de danske skibe beslaglagt af Canada under Danmarks besættelse. Den samlede erstatningssum androg ca. 4 mill. dollars svarende til ca. 20 mill. kr.

Også den chilenske regering havde kastet længselsfulde blikke efter de danske skibe, som var oplagt i chilenske havne, og efter mange forhandlinger mellem de danske redere og den chilenske regering, blev rederne tvunget til at acceptere en overenskomst om tilbagelevering af skibene, som Chile havde overtaget, samt om en erstatning på 1.8 mill. dollars. Da rederne imidlertid fandt erstatningerne for de forliste skibe urimeligt lave, anlagde rederiet Lauritzen, som ejede de 5 skibe, sag mod den chilenske regering for at opnå bedre vilkår. Efter svære, langvarige kampe for at få sagen ført gennem de forskellige instanser i Chiles indviklede retsmaskineri blev sagen i februar måned 1956 definitivt ordnet, idet rederiet J. Lauritzen af den chilenske højesteret fik tilkendt en yderligere erstatning på ca. 7 mill. kr. for brugen af de 5 skibe (hvoraf de 3 var gået tabt). Med de tidligere modtagne ca. 14 mill. kr. måtte rederiet da lade sig nøje, skønt det langt fra dækkede det beløb, det mente sig berettiget til. To skibe blev tilbageleveret rederiet efter krigen.

Erstatningskravet mod Holland for to danske skibe, der krigsforliste under hollandsk flag, blev endelig afgjort i 1949. For de to skibe blev der betalt henholdsvis 2 mill. gylden og 3 mill. gylden.

Erstatningskravet mod Grækenland omfattede to skibe, hvoraf det ene krigsforliste. Kravet blev i løbet af 1948 og 1949 afviklet ved betaling af ca. 100.000 pund sterling.

Mod Den sydafrikanske Union drejede erstatningskravet sig om 4 skibe, hvoraf 1 forliste ved kollision med et mørklagt amerikansk skib. Efter vanskelige forhandlinger lykkedes det at få de tre tilbageværende skibe tilbage til de danske redere i slutningen af 1945 og begyndelsen af 1946, men med hensyn til brugsgodtgørelsen for skibene og erstatningen for det forliste s/s *»Kalø«*, Hejmdal, fik det lange udsigter. Efter besværlige tovtrækninger for at få en mindelig overenskomst i stand måtte de danske rederier gå til sagsanlæg med deres samlede krav på 700.000 pund sterling. Først den 16. april 1952 blev sagen afsluttet ved en overenskomst, hvorefter de pågældende rederier accepterede et beløb på 575.110 pund sterling til fuld afgørelse.

Uruguay havde ved krigens udbrud rekvisitioneret de to danske skibe s/s *»Laura«*, J. Lauritzen, og m/s *»Chr. Sass«*, Myren. Mangel på kendskab til de danske motorer holdt *»Chr. Sass«* i havn det meste af tiden, og de to skibe kom efter krigen tilbage til Danmark i forholdsvis god tilstand. Efter lange forhandlinger fik de danske redere i 1950 udbetalt en erstatning på 232.000 U.S. $.

Tre danske skibe blev ved Danmarks besættelse i april 1940 oplagt i spanske havne. Om disse skibe blev der også ført langvarige forhandlinger, der for m/t *»Katrine Mærsk«s*, A. P. Møller, vedkommende endte med skibets salg den 8. august 1942 for en sum af 9½ mill. kr. S/s *»Grete«*, J. Lauritzen, krigsforliste i Middelhavet den 11. februar 1943, og 3-mast. motorskonnert *»Rømø«*, J. Lauritzen, solgtes til Spanien i februar 1942.

I Japan havde to danske skibe søgt tilflugt den 9. april 1940. S/s *»Gustav Diederichsen«*, Rederi M. Jebsen, Aabenraa, sluttede gennem sin kaptajn og rederiets agentur, som var et tysk firma, en befragtningskontrakt med japanerne i begyndelsen af 1942, men den 2. september 1942 krigsforliste det. I marts 1942 beslaglagde japanerne det andet skib, m/s *»Nordbo«*, Norden, til trods for det danske gesandtskabs protest. Japanerne lovede at ville betale fuld brugsgodtgørelse og erstatning i tilfælde af forlis. Den 13. juli 1942 blev skibet endeligt overtaget af japanerne, men blev allerede den 25. september samme år — under japansk flag og med fuld japansk besætning — sænket af britiske søstridskræfter. Efter stadige henvendelser fra dansk side er det i 1961 omsider lykkedes det danske udenrigsministerium at få japanerne til at betale erstatning.

I Peru lå i april 1940 m/s *»Irland«*, Dansk-Fransk. I marts 1941 rekvisitionerede den peruvianske regering skibet. Efter lange og besværlige forhandlinger overtog Peru den 1. marts 1944 skibet for en købesum af ca. kr. 3.800.000 — dog med tilbagekøbsret for rederiet efter krigen. Rederiet benyttede sig ikke af denne ret, og skibet gik tabt for Danmark.

Den 30. marts 1941, mens U.S.A. endnu var neutral, blev alle danske skibe, der lå i U. S. A.-havne, beslaglagt af den amerikanske regering. Den danske gesandt Henrik Kauffmann modtog fra den danske regering ordre til over for den amerikanske regering at protestere kraftigt mod beslaglæggelsen. Dette nægtede Kauffmann at gøre, idet han mente, det var i Danmarks sande interesse, at U. S. A. overtog skibene og benyttede dem, så længe krigen varede. Kauffmann meddelte sin beslutning i en note til den amerikanske udenrigsminister Cordell Hull af 22. maj 1941. Kauffmann siger i en kommentar til denne note, at hans nægtelse af at fremføre den danske regerings protest »blev styrket ved de gentagne forsikringer givet mig af flere amerikanske regeringsmedlemmer gående ud på, at danske skibsredere, hvis skibe blev rekvisitioneret, ville modtage retfærdig og tilstrækkelig godtgørelse herfor«.

Det tog lang tid efter krigens ophør at få erstatningsspørgsmålet ordnet med den amerikanske regering. Det er bemærkelsesværdigt, at det ikke tog det økonomisk hårdt tyngede Storbritannien lang tid efter krigens ophør at få betalt de danske redere de beløb, som tilkom dem ifølge de givne løfter. Det var derfor forbavsende, at tilbudene om erstatninger fra det rige U. S. A. var så utilstrækkelige, at de danske redere ikke ville godkende dem, men måtte anlægge sag mod den amerikanske regering for at få deres rimelige krav anerkendt. Det blev en meget langvarig og kostbar proces, og man kan ikke lade være med at undre sig over, at det mægtige U. S. A., som man ellers altid tænker på i forbindelse med vældige milliard-dollars-beløb rullende ud over hele verden, og om hvis

storslåede gavmildhed og godgørenhed ingen kan være i tvivl, virkelig ville undslå sig for ved en betaling af forholdsvis små beløb at frigøre sig for de danske rederes retfærdige krav.

Det tjener til nogen forståelse af det amerikanske retsmaskineris langsomhed, når man erfarer, at U. S. A.s senat i længere tid diskuterede et af en senator fremsat forslag gående ud på, at for de forliste skibe skulle de danske redere have udbetalt de beløb, skibene var bogført for — »for det måtte jo være den værdi, rederne anså skibene at have«? Når man kender de danske rederes konservative afskrivningspolitik, ville det ikke blive store beløb, de ville have fået udbetalt efter dette forslag, som dog strandede på, at de amerikanske redere ikke ville affinde sig med denne metode, og at det var lovet de danske redere, at »de ikke ville blive behandlet ringere end de amerikanske«.

Det var 40 skibe, der i juni-juli 1941 var blevet beslaglagt af U. S. A., og af disse krigsforliste de 23, mens de 17 kom tilbage til deres danske redere. I april 1953 modtog de danske redere en à conto erstatning på 4.1 mill. dollars, og endelig i 1958 blev sagen bragt til afslutning ved, at senatet i maj vedtog en lov om en rest-erstatning på ca. 5.3 mill. dollars, og den 4. september 1958 modtog Danmarks Rederiforening til fordeling blandt sine medlemmer en check på 35.4 mill. kr. Rederiforeningen udtaler i sin årsberetning for 1958: »Æren for, at det nu er lykkedes at bringe denne vanskelige sag til en efter omstændighederne tilfredsstillende afslutning, må i særlig grad tilskrives ambassadør Henrik Kauffmanns årelange og målbevidste indsats i sagen«.

Ved en konference i Paris i november 1945 blev det af repræsentanter for de allierede magter vedtaget at nedsætte en underkomité, som skulle beskæftige sig med spørgsmålet om fordelingen af den af Storbritannien og U. S. A. overtagne tyske handelsskibstonnage. Det blev bestemt, at skibene skulle fordeles i forhold til de forskellige landes krigstab, og ved en konference i Bryssel i april 1946 blev fremgangsmåden fastlagt, og det blev aftalt bl. a., at Danmark af The Inter Allied Reparation Agency blev tildelt 14 skibe med en samlet tonnage på ca. 26.000 tdw. Et skib blev af handelsministeriet solgt i 1946, mens salget af de resterende skibe først fandt sted i løbet af 1947. Det var beregnet, at skibene ville indbringe et minimumsbeløb af 6.2 mill. kr., men de indbragte ved salget over 9 mill. kr. Det dyreste af skibene, det 4050 tdw. store s/s *»Rinkenæs«* blev solgt til Færøernes lagting for 2.2 mill. kr. Det danske Petroleumsselskab fik det billigste skib, motortankeren *»Dollart«* på 285 tdw., for kr. 300.000.

I sommeren 1944 var der af de allierede magter blevet oprettet en institution, som under navnet *»United Maritime Agency«* skulle føre kontrol med al skibsfart på international basis. Det var at forudse, at der ved krigens ophør ville være et enormt behov for varer til forsyning af de befriede europæiske lande, og for at undgå kaos på transportmarkedet ville det være nødvendigt at have en fast international organisation. Fra allieret side blev der henstillet til Danmark om at tilslutte sig pool'en, og efter at en delegation fra Dansk Dampskibsrederiforening med prins Axel som formand i London havde forhandlet med ledelsen af U. M. A., blev Danmark den 12. juli 1945 optaget som medlem, hvilket blev

sanktioneret af den danske rigsdag ved et tillæg til fragtnævnsloven. U. M. A.s vigtigste beføjelse var at træffe bestemmelser om skibenes anvendelse og at fastsætte fragter. I henhold til de trufne aftaler ophørte U. M. A. sin virksomhed den 2. marts 1946, idet Japans sammenbrud fandt sted i august 1945. Efter reglerne for U. M. A. blev skibe på 1000 tdw. og derunder fritaget for kontrol, men de var dog stadig undergivet fragtnævnet.

I løbet af 1946 blev der under protektion af Hans kongelige Højhed kronprins Frederik nedsat en komité til at forestå en »mindeindsamling for omkomne danske søfolk«. Indsamlingen gav som resultat et beløb på kr. 2.680.000. Af disse blev kr. 500.000 overført til Danske søfarendes Mindefond af 1945, kr. 340.000 skænket til Sommerferie- og rekreationshjem for Søfarende, kr. 440.000 til deling mellem institutionerne Bombebøssen og Sømandsforeningen af 1856, kr. 100.000 til Prins Valdemars og prinsesse Maries Fond og kr. 60.000 til udrustningshjælp for unge søfolk.

Straks efter kapitulationen opsagde såvel officers- som mandskabsorganisationerne de bestående overenskomster, og efter lange forhandlinger blev nye, midlertidige overenskomster vedtaget. For maskinmestrenes og styrmændenes vedkommende foretoges visse ændringer, men yderligere drøftelse blev udsat. For sømænds og fyrbøderes vedkommende blev hyrerne en del forhøjet, men hvad rederne særlig var imod — men måtte gå med til efter et stærkt pres fra regeringens side — var indførelse af 3-skiftet vagt for dæksbesætningen i skibe over 500 brt. og tillige ordningen med tillidsmænd. Denne foreløbige overenskomst skulle være i kraft til marts 1946.

KAPITEL 35

Atter til søs. Minesprængning i Storebælt. Liniefart Nord- og Sydamerika, Europa, Canada. 1. februar 1949 pensionist.

Efter at have holdt ferie med min familie i Danmark i sommeren 1946 kom jeg atter tilbage til tjeneste i mit gamle rederi, og i september dette år blev jeg fører af m/s *»Westralia«*. Vi afgik fra Aarhus den 21. september og gik i ballast til Newport News for at indlade en ladning kul. Mens vi var undervejs udbrød der strejke i de amerikanske kulminer, så jeg fik telegrafisk ordre til at anløbe New York for brændselsolie og derefter fortsætte rejsen til Bahia Blanca i Argentina for dér at laste hvede til Genua. Vi ankom til Bahia juleaftens dag og fejrede en fornøjelig »jul ombord«.

I det sydlige Argentina er der bosat en mængde danske, og det er forbavsende at se, så godt dansk bliver talt af dem og deres efterkommere — helt ned til 4. generation. Særlig i provinsen Necochea, som ligger norden for Bahia Blanca, er der en stor og gammel dansk koloni med dansk kirke og danske skoler. Mens *»Westralia«* var i Bahia Blanca, lå der et andet dansk skib og lossede læggekartofler, som var indladet i Canada, hvor indvandrede danske farmere havde

produceret dem — og nu skulle de lægges af 2. generations danske farmere i Necochea. Et morsomt dansk samarbejde. At det mægtige siloanlæg i Bahia Blanca er bygget af det danske firma Christiani & Nielsen, tilføjer jeg blot for fuldstændighedens skyld — dette firma har bygget mange lignende anlæg og andre store byggeforetagender i Argentina.

Den 17. januar 1947 afgik »*Westralia*« fra Bahia Blanca og ankom den 13. februar til Genua. Havnen var ved at blomstre op igen efter krigens strenge år, og også befolkningen syntes at have fået noget mere mod på tilværelsen. Vi lå ikke længe i Genua og gik derfra i ballast til Norfolk, Va., hvor vi indtog en ladning kul til Aarhus, hvortil vi ankom den 7. april. Efter endt udlosning afgik skibet den 15. april bestemt til Nakskov, hvor det skulle gennemgå en stor reparation efter de skader, som havde ophobet sig under skibets lange krigstjeneste.

»*Westralia*« stod med lods ombord gennem Kattegat og Store Bælt og fulgte nøjagtigt de minestrøgne ruter. Da skibet den 15. april kl. 14.33 befandt sig ud for Knudshoved (ved Nyborg), indtraf en voldsom eksplosion under bunden af skibet. Motorerne blev straks stoppet, og skibets sted nøjagtigt bestemt ved landpejlinger samt lodskud. Skibet befandt sig midt i sejlruten. Skibet var tæt og kunne med assistance af et af Svitzers skibe fortsætte rejsen til Nakskov, hvor det straks kom i tørdok. Ingen af besætningen var kommet noget til, men skibets bund havde fået alvorlig skade, og den langvarige reparation kom til at koste assurandørerne 1½ mill. kr. Årsagen til havariet mentes at være en såkaldt »kontaktmine«. Disse miner bliver indstillet på en sådan måde, at et vist antal skibe kan sejle hen over dem, men efter et bestemt antal oversejlinger sluttes der kontakt, og minen eksploderer. Man formodede, at ulykkesminen havde ligget indefrosset på lavt vand gennem den hårde isvinter 1946-47, og da isen gik i drift om foråret, var den blevet ført ud og frigjort lige i den strøgne rende.

Den 19. oktober 1947 var »*Westralia*« atter i første klasses stand og afgik i ballast til New York for at gå ind i tidsbefragtning til den norske »*Wilhelmsen Line*« i dette selskabs rute mellem Nord- og Sydamerikas østkyst.

Det var morsomt igen i New York at træffe gamle venner fra krigstiden. Særlig festligt var gensynet med direktør Casper H. W. Hasselriis, der under krigen havde spillet en fremtrædende rolle i den frie danske bevægelse, hvis forskellige organisationer i begyndelsen af 1942 samledes i institutionen »*Friends of Denmark, Inc.*« med Hasselriis som chef og drivende kraft. Efter krigen hædredes Hasselriis ved at blive udnævnt til kommandør af Dannebrog, og i 1946 blev han leder af det nyoprettede »*Danish Information Office*« i New York. En dag løb jeg uventet på en af mine venner fra ungdommens dage — redaktør og forfatter Aage Heinberg, hvis første bog »Vrag« jeg i 1914 havde været behjælpelig med at få udgivet. Vi fejrede gensynet med en stor middag i den danske restaurant »Copenhagen«, hvor Heinberg var vært for flere danske gæster. Heinberg gjorde sig særlig godt kendt under krigen, hvor han fra Stockholm under pseudonymet Niels Ebbesen udgav en række bøger og pjecer omhandlende den danske sag.

I »*Danish Luncheon Club*«, der havde møde hver torsdag i en downtown-re-

staurant, mødte jeg atter mange af mine gamle bekendte — direktør Charley Hansen fra Standard Oil Co., James M. Clausen fra Coston Supply Co., ingeniør William Hovgaard, den verdensberømte ekspert i bygning af krigsskibe, dr. tech. Harald Friis, der er en kendt radioekspert, ansat i verdensfirmaet »Bell Telephone Corp.« og siden 1946 direktør for dette firmas forsøgsstation og laboratorium. Harald Friis er gift med en datter af en af mine tidligste og bedste dansk-amerikanske venner, nu afdøde vicepræsident i F. L. Smidth & Co. i New York, ingeniør P. T. Lindhard (»P. T.«).

Julen 1947 holdt vi i Buenos Aires. 1. juledag var vi til julefest i den danske kirke, hvor den danske læge Christensen, som har opholdt sig en menneskealder i Grønland, fortalte om dette vort nye amt og sang grønlandske sange sammen med en grønlandsk matros, der var forhyret med et af de danske skibe, der også fejrede jul i Buenos Aires.

Under opholdet i Buenos Aires blev jeg inviteret til en stor frokost arrangeret til ære for prins Axel, der på en inspektionsrejse for Ø. K. var ankommet til Buenos Aires. Ved denne festlige begivenhed fik jeg lejlighed til at hilse på mange af de prominente danske i Argentina — personer, som jeg havde truffet i deres yngre år, og som nu for de flestes vedkommende sad i ledende stillinger.

»*Westralia*« ankom til New York efter endt rejse den 7. februar 1948. Efter at have losset i havnene Boston og Philadelphia gik skibet i Baltimore »off hire« fra Wilhelmsen Line og blev overtaget i et nyt tidscharter af det store amerikanske sukkerfirma og rederi »*Sprague Corporation, Inc.*« Det var på den samme rute til Sydamerika, som vi var for Wilhelmsen, og også på denne rejse lastede vi i Santos en stor dækslast af bananer. Næsten alle skibene, som går fra Santos til Montevideo, tager dækslast af bananer — fragten er ikke stor, men da der er fri lastning og losning, og dette arbejde går meget hurtigt for sig, er fragten praktisk taget ren fortjeneste. For os danske, som på dette tidspunkt i vort hjemland var stærkt kafferationeret, var det en mærkelig følelse at spadsere på havneområdet i Santos, hvor man faktisk traver oven på mængder af kaffebønner, som er spildt ud af hullede kaffesække og trådt ned i den løse jordbund.

»*Westralia*« ankom efter endt Sydamerikatur tilbage til New York den 17. juni og udlossede det sidste af vor ladning i Philadelphia, hvorefter vi gik »off hire« og sejlede i ballast til Montreal i Canada, hvor vi blev overtaget i timecharter af »*Montreal Shipping Co., Ltd.*« Vi lastede i Montreal og Quebec for Europa. Montreal ligger 600 sømil op ad den mægtige St. Lawrenceflod og havde i 1956 ca. 1.2 mill indbyggere. Byen har sit navn fra det 238 meter høje »Mount Royal«, der er helt bebygget med villaer, og hvor også den prægtige »Mount Royal Park« er beliggende. Mens Montreal er en fuldt ud moderne by, har den ca. 100 sømil længere nede ad floden beliggende residensstad Quebec et meget ældre udseende, med smalle, krogede gader, befæstningsagtige anlæg — kronede med udkigstårne — blyindfattede vinduer og gammeldags brolægning. Mens Montreal har en overvejende engelsktalende befolkning, er i Quebec det franske element det dominerende og sproget hovedsagelig fransk. Quebec har mange

interessante gamle bygninger og er den eneste by i Amerika, som er befæstet, omend med meget gammeldags forsvarsværker med mure og volde. Quebec havde i 1956 ca. 171.000 indbyggere.

Mellem Quebec og Montreal passerer skibene under verdens største cantileverbro. Denne bro har haft en omtumlet tilværelse, idet den den 29. august 1907 styrtede sammen, hvorved 75 mennesker omkom. Broen blev repareret, men i 1916 skete der igen et brud på broen, et stort stykke faldt i floden, og mange mennesker blev dræbt. Det påstås, at den nu er sat således i stand, at lignende ulykker ikke oftere kan forekomme.

»*Westralia*« sejlede fra Montreal den 18. juli og ankom til Antwerpen den 30. samme måned. Skibet lossede og lastede igen i Antwerpen, Rotterdam og Hamburg. I Rotterdam var virkningerne af tyskernes hensynsløse og vanvittige bombardement i maj 1940, hvorved 32.000 mennesker dræbtes, endnu synlige, men ruinerne var dog blevet ryddet op og genopbygningen begyndt. I Hamburg var der endnu kun ryddet op i havneområdet.

Efter at have foretaget to rejser fra Montreal til Europa, tog jeg den 21. oktober 1948 min afsked fra det gode skib »*Westralia*« — og dermed med mit 52-årige sømandsliv. Jeg forlod skibet i Antwerpen, rejste hjem til København, og fra den 1. februar 1949 var jeg pensionist.

Det var med vemodige følelser, jeg efter 52 års sømandsliv forlod mit sidste skib. Meget var sket inden for dansk søfart i denne lange tid — og meget havde jeg selv oplevet. Jeg var med mine kun 67 år i fuld vigør, og min reder forundrede sig over, at jeg ikke ville fortsætte nogle år endnu, men jeg havde flere grunde. Mit rederi havde mistet 4 skibe under krigen, og til de tilbageværende to skibe var der 4 førere, så jeg mente, jeg som den ældste måtte vige pladsen for de yngre. Jeg har, efter at jeg »slugte ankeret«, som englænderne siger, haft min tid optaget med mine forskellige interesser, og jeg har egentlig ikke haft rigtig tid til at fortryde min beslutning om at slutte mit søfartsliv; men ofte, når jeg møder mine yngre kolleger og hører dem fortælle om livet derude, eller jeg læser beretninger derom, giver det et sug i hjertet, og jeg føler længsel efter igen at være derude, hvor der er »vidt til væggene og højt til loftet«. Denne længsel er ikke blevet stillet, men har givet sig udslag i en trang til at skrive og tale om sømandslivet — en trang, der har haft som resultat, at bl. a. dette værk om dansk søfart er blevet til virkelighed.

KAPITEL 35

Overenskomstforhandlinger. 3 skibsforlis – 109 omkomne.

Hvad angår mandskabsforholdene i den danske handelsflåde, da havde sømændenes og fyrbødernes organisationer ved udgangen af december 1946 stillet krav om væsentlige forhøjelser af hyrer og overtidsbetalinger. Ved de derefter førte

forhandlinger med redernes forening fandtes det umuligt at opnå enighed mellem parterne, og i midten af februar 1947 opsagde forbundene overenskomsterne og meddelte, at arbejdsstandsning ville være iværksat fra den 28. marts 1947 kl. 8.00. Sagen var efter første varsel blevet indmeldt til forligsinstitutionen, og efter flere møder mellem forligsmanden og parterne blev forligsmandens mæglingsforslag den 28. marts vedtaget af begge parter, og den truende strejke blev undgået. Den nye overenskomst betød væsentlige hyreforbedringer for mandskaberne, således at den månedlige matroshyre inkl. dyrtidstillæg steg fra kr. 412 til kr. 429.50, og de øvrige kategorier steg tilsvarende. Andre forbedringer vedtoges, og overenskomsthyrerne blev gjort afhængig af pristallet og reguleret efter dette hver 1. marts og 1. september — for en voksen arbejder forandres månedshyren 10 kr. for hver 6 points forandring af pristallet. Overenskomsterne skulle gælde til den 1. marts 1949. Også dæks- og maskinofficerer, radiotelegrafister og restaurationspersonalet fik deres overenskomster væsentlig forbedret, men disse overenskomster kunne tidligst opsiges med 3 måneders varsel til den 1. april 1949. I hele 1947 og 1948 var der således slet ingen overenskomstforhandlinger, men alle hyrerne steg automatisk med det stadigt voksende pristal.

Natten mellem den 4. og 5. oktober 1947 kolliderede i Sundet nord for Middelgrunden s/s *»Jolantha«*, tilhørende D. F. D. S., med m/s *»Troll«* af Porsgrund. Begge skibe sank, men mens det lykkedes at bjerge alle 9 mand fra *»Troll«*, omkom 6 af *»Jolantha«s* mandskab.

Tirsdag den 25. december 1947 led den danske handelsflåde et smerteligt tab, da Ø. K.s m/s *»Kina«*, ført af kaptajn Aage Valdemar Hjernum, forliste og sank efter i en tropisk taifun at være løbet på et undervandsskær nær Commando Island ved Philippinerne.

Ved forliset omkom 31 danske sømænd incl. kaptajnen, andenstyrmand og alle maskinmestrene. Af den 49 mand store besætning blev kun 17 danske sømænd reddet. Desuden omkom af de 16 ombordværende passagerer 1 schweizer og 3 philippinere. Det blev ved søforhøret i København den 20. januar 1948 oplyst, at kaptajn og mandskab alle ved ulykken havde vist mod, offervilje og dygtighed, hvilket også var grunden til, at så få af passagererne omkom.

Den 28. februar 1948 afholdtes i Holmens kirke en stemningsfuld mindegudstjeneste for de omkomne, ved hvilken Holmens provst, dr. theol. M. Neiiendam, for en stor og repræsentativ forsamling i en gribende tale mindedes de omkomne. Provsten udtalte bl. a.: »En digter har engang sagt, at Danmark er et lidet, fattigt land, men vore søfolk gør vort fædreland større. Disse omkomne mænd med deres kaptajn i spidsen udviste i farens stund en omtanke, en hjælpsomhed og et mod, der tydeligt viser den høje standard, den danske sømandsånd og tradition er af.«

Året 1948 blev også kendetegnet ved danske skibskatastrofer. Fredag den 11. juni kl. 3.50 ramtes dansk skibsfart af en af de største ulykker i sin historie, da D. F. D. S.s Aalborgskib s/s *»Kjøbenhavn«*, ført af kaptajn C. P. C. Kiil, blev minesprængt ca. 4½ sømil sydøst for Aalborg Bugt fyrskib i den minestrøgne

THE NEW YORK TIMES, TUESDAY, APRIL 1, 1941.

IT'S THUMBS UP FOR THESE DANISH SEAMEN



Most of Danes Are Sent Back To Seized Ships

90 of 124 Seamen Released at Ellis Island; Guards Will Remain on Vessels

Ninety of the 124 Danish seamen and officers who were taken to Ellis Island on Sunday when guards from the Coast Guard were posted aboard the fifteen Danish ships in New York waters were sent back to their vessels yesterday. The action was taken on instructions from Coast Guard headquarters in Washington. The guards will remain on the vessels.

The four married officers and their families were among those sent back to the ships. The thirty-four remaining at Ellis Island were in "protective custody." It was said but were free to go and come as they liked. It was stipulated that Dr. Georg Bech, Danish Consul General in New York, would have to vouch for the character and trustworthiness of the released men. The official explanation of their release was that they had "co-operated 100 per cent."

Four more seamen from the seized Italian ships were taken to Ellis Island during the day, having been ashore when the raid was made. The Italians on the island now number 155. It is believed that twenty or more have not turned up yet, but immigration and Coast Guard officials said that no active search was being made for them.

The Italians are housed at the Immigration Service detention quarters, while Ellis Islan The Danes

For a year or more there have been many maintenance crews on the Danish ships and a good many of the seamen whose services were not needed so long as the ships were tied up are said to have made their way to England in order to fight against Germany.

Mrs. Frank Jergensen, whose husband is second officer of the Olympia, tried to explain how they felt at being removed from their ships.

"We're a little homesick, maybe," she said. "I joined my husband here on April 17, 1940, after the Olympia had tied up. The boats got to be like home for all of us because we had been living on them so long. Now we're a little homesick, I guess. We're sorry to leave our boats, but we realize that it's necessary for the time being."

The Danish Legation here announced tonight that "we haven't protested and are not going to protest" the simultaneous seizure of thirty-six Danish vessels along with those flying the Axis flags. Informally, Danish spokesmen explained that they felt that Denmark was in an entirely different category from the other nations in the matter of ships. They added that Danish crews had had no idea of sabotaging their ships.

Four Ships Taken in Philippines

Wireless to The New York Times

MANILA, March 31.—Four Danish vessels in Philippine waters were boarded today by United States naval forces under orders from Admiral Thomas C. Hart, commander of the Asiatic fleet, and put under "protective custody."

These freight-carrying motorships, all belonging to the Maersk Line, have been resting here for nearly a year, three at Port Man-

DANES HERE HAPPY AT SHIP SEIZURES

Crews Hope to Man Own Craft for Britain—Some Returned to Share Care of Vessels

The status of alien ships and alien seamen seized by the Coast Guard in local waters Sunday became somewhat clearer yesterday.

The 151 Italian seamen taken from five cargo vessels they had

asked that their names be withheld. They said they feared reprisal on their kin in Denmark.

An officer of the Tunis, one of the Danish ships at Port Johnson, off Bayonne, undertook to crystallize the general attitude among his fellow mariners.

"We think President Roosevelt is the greatest statesman in the world," he said. "We bear no ill feeling. We know we shall be treated here as honest men, which we are. We all want to help the British."

The officer was asked whether the Danes' quarters were close to those provided for the Italians who were seized Sunday. He did not answer for a moment, staring up at cloud formations over the harbor. Then he said:

"If we are kept here for more than three or four days, we may swim ashore. We are not in the same class as the Italians and the Germans. We are Danes."

It developed, during this interview, that more restless members of the Danish crews, weary of lying their ships at Port managed to slip away aged—no one would get aboard outbound with the British.

vice With Britain

the Danes said they ips may soon be re- vice to Britain. If hey hinted, they will other craft bound for

get to go in our own nd giant said. "We ships best. We can ut of them."

ked of the long wait e the Coast Guards unday.

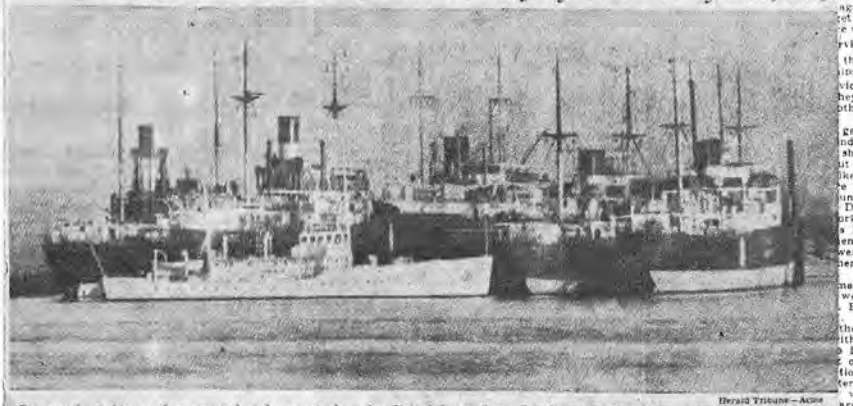
Danish Consul Gen- rk, visited his coun- Island late in the en he came away he were grateful to the hen for their kind-

me the men of the were obliging and Bech said. "They They were proud their ships without ithout damage."

Danish ships veri- of their condition. tion they were so tered, which was in with the lack of ard the seized Ita-

NEW YORK HERALD TRIBUNE, TUESDAY, APRIL 1, 1941

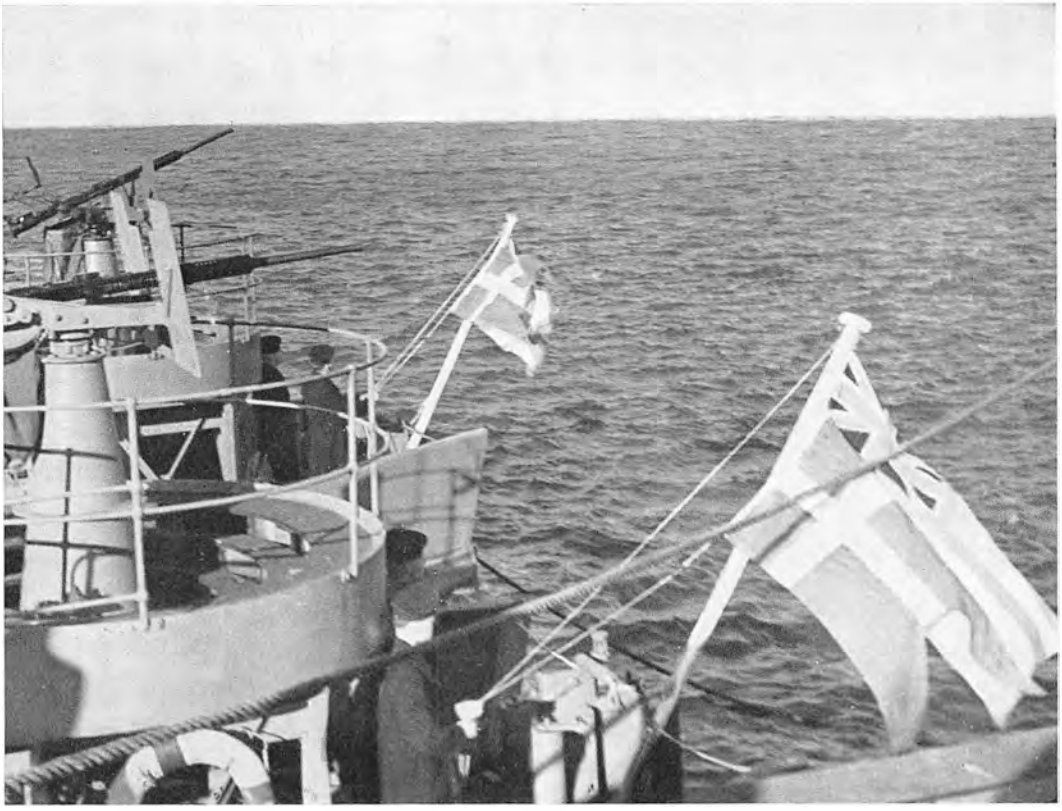
Danish Vessels Taken Into Protective Custody by U. S. at Bayonne, N. J.



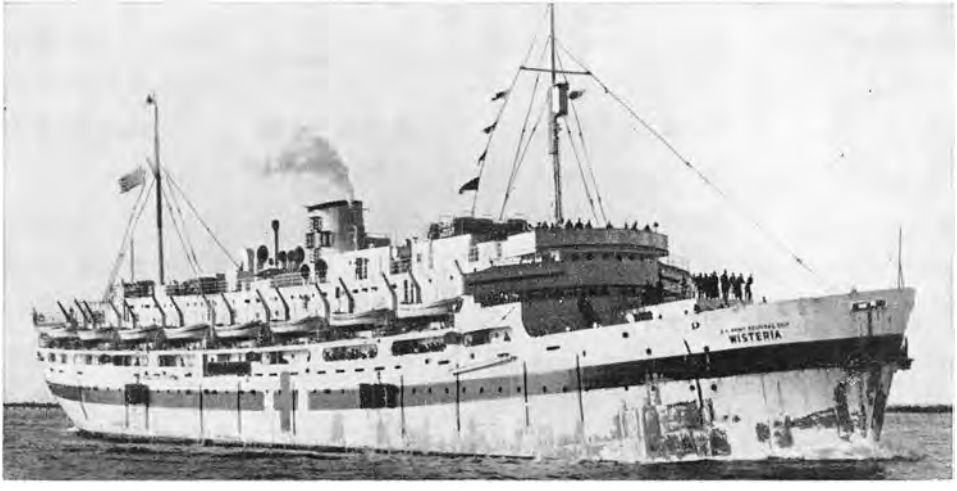
Herald Tribune—Acme

Five merchant ships as they appeared at dawn yesterday, after United States Coast Guard patrols had taken charge during the night

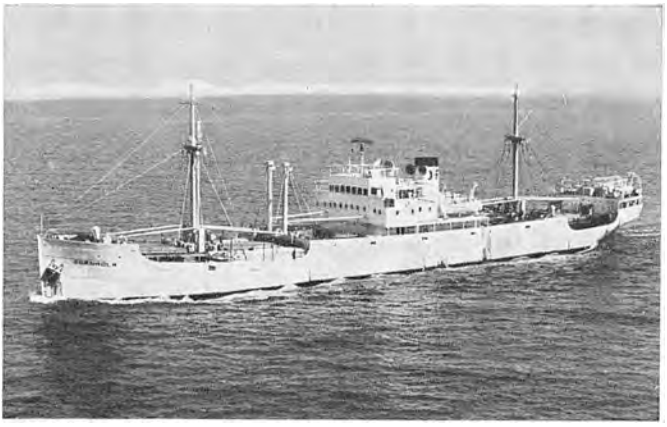
Kommentarer i U. S. A. dagblade i anledning af beslaglæggelsen af de danske skibe oplagte i amerikanske havne.



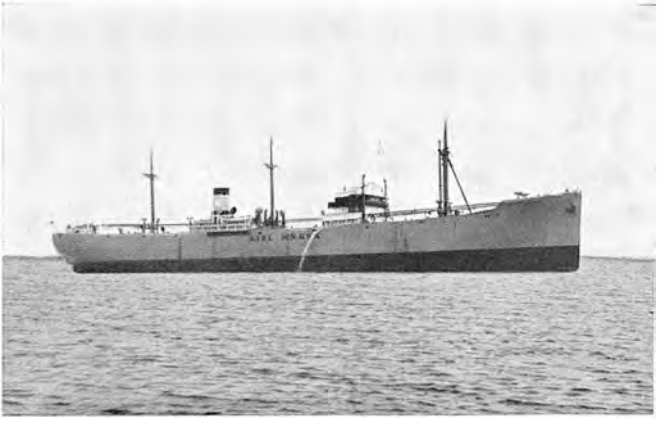
To britiske minestrygere skifter i maj 1943 over til dansk flag og bemanding.



U. S. Army Hospital Ship »Wisteria«. Danskfødt kaptajn, 1. styrmand og hovmester. Flere danske i den menige besætning.



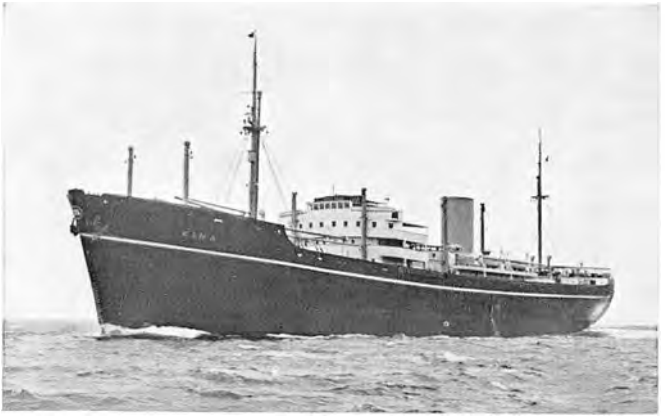
M/s »Bornholm« (Dansk-Fransk) 3.268 brt. Bygget 1930 af Burmeister & Wain. Det første skib, som igen kom under dansk flag. 25. december 1943.



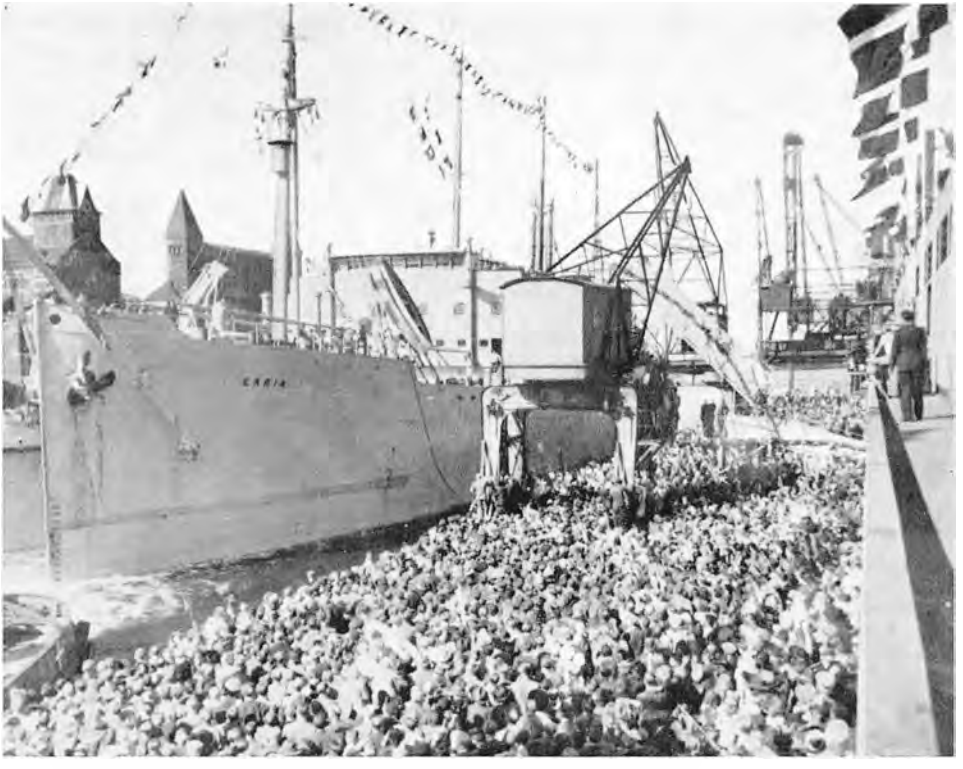
M/s »Niel Mærsk« (A. P. Møller) 5.086 brt. Bygget 1930 af Odense Stålskibsværft. Krigsforlist 5. juni 1942. Tre mand hjærget fra redningsflåde af m/s »Tasmania«



M/s »Amerika« (Ø. K.) 10.218 brt. Bygget 1930 af Burmeister & Wain. Sænket i Danmarksstrædet 23. april 1942. 86 omkomne, hvoraf 29 var danske søfolk.

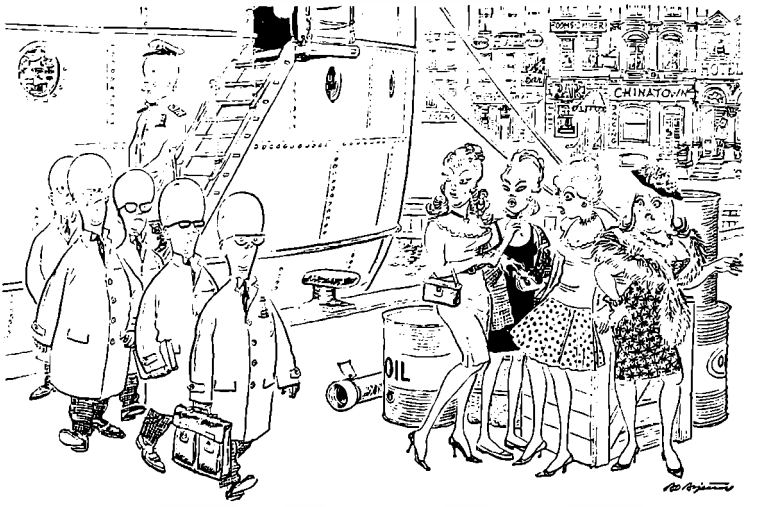


M/s »Kina« (Ø. K.) Gennem krigen uden en skramme. Den 25. december 1947 i en taifun slået ind på undervandsskær ved Philippinerne og blev vrag. 31 af mandskabet inkl. kaptajnen samt fire passagerer omkom.

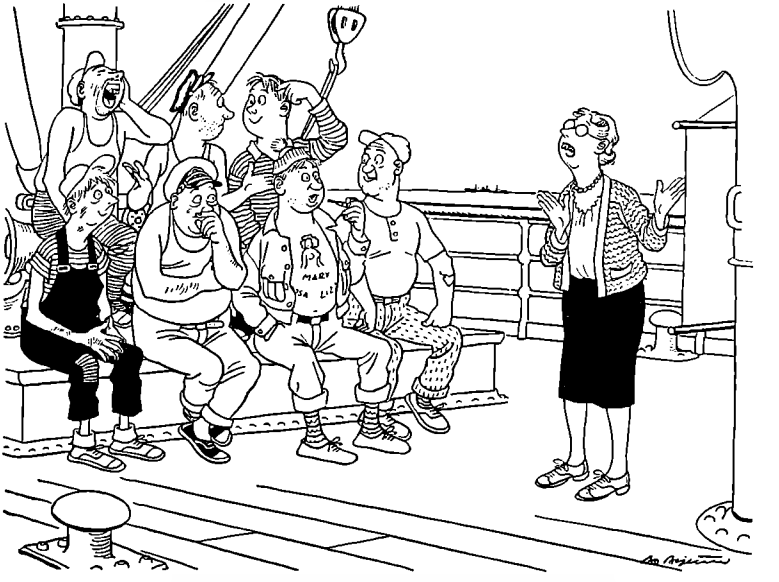


M/s »Erria«s (Ø. K.) hjemkomst efter endt krigstjeneste. 8.767 brt. Bygget 1931 af Nakskov Skibsværft.

Tæmmede naturkræfter



Tegneren Bo Bojesens opfattelse af søfolk i fremtidens atomdrevne skibe: »Jeg har også hørt, at det eneste, de drikker, er tungt vand.



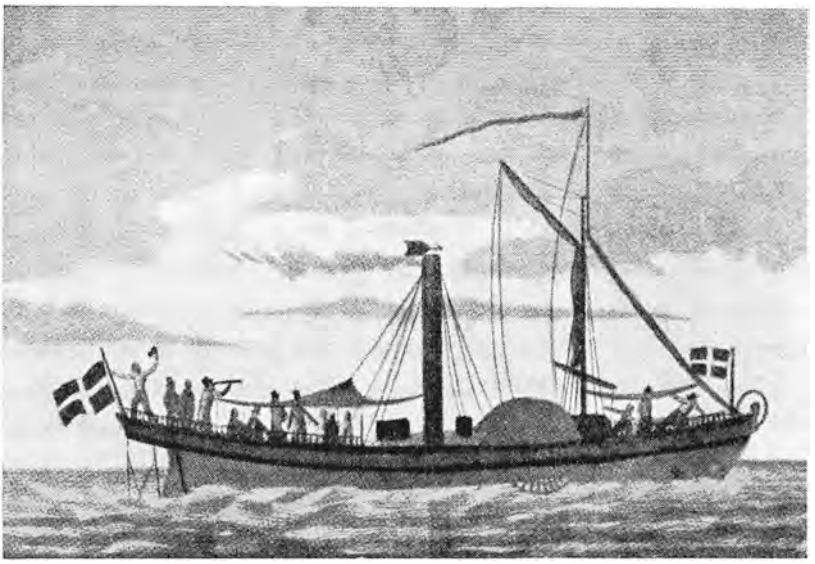
En anden tegning af Bo Bojesen fra Politiken af en (i dette tilfælde kvindelig) velfærdsofficers virksomhed ombord: »Og så kommer den lille bi til den lille blomst«. (Tegningerne er gengivet med kunstnerens tilladelse).



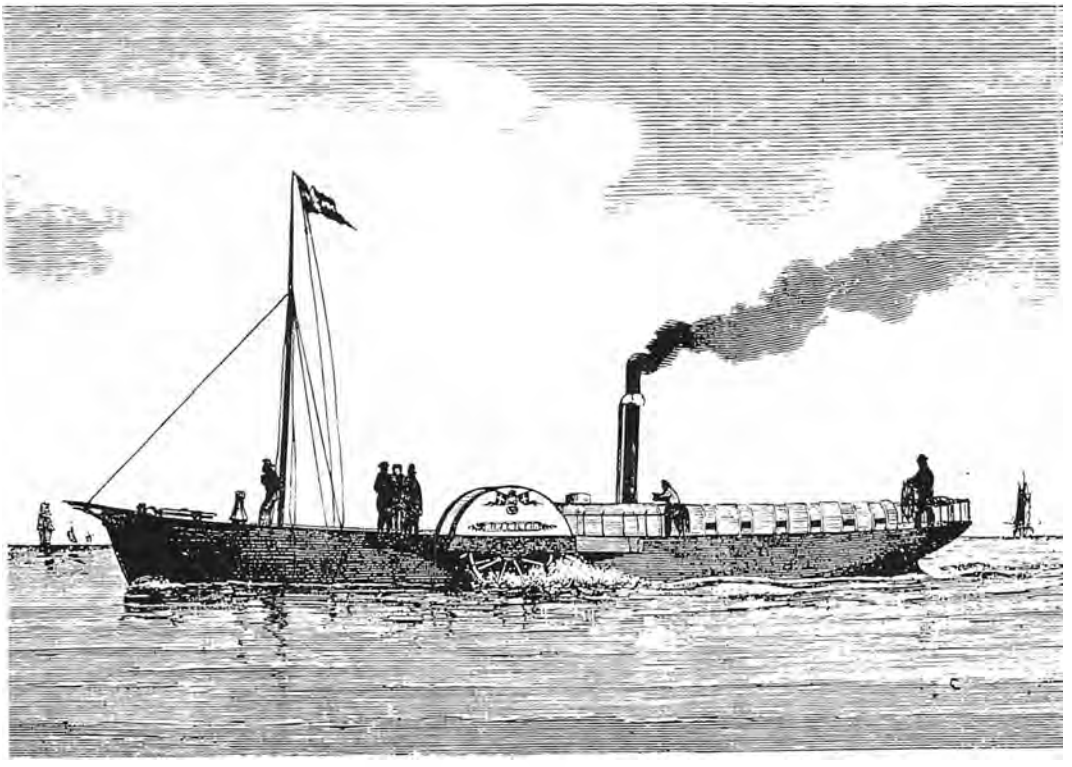
Kong Frederik IX ved indvielse af mindestenen i Holmens grønnegård.



»Søfolkenes Mindehotel«.

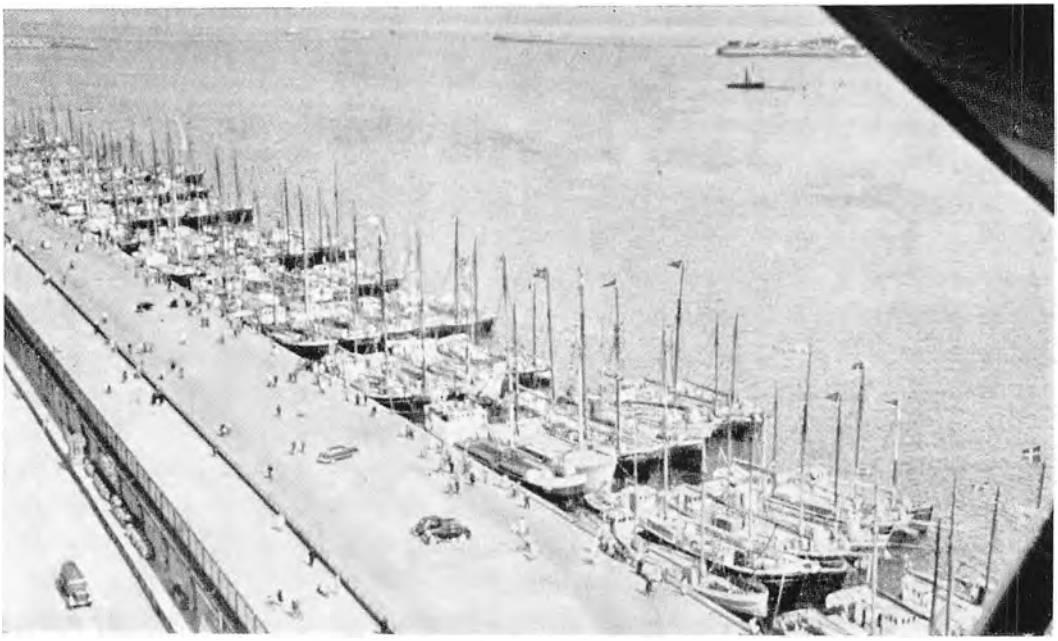


Hjuldamper »Caledonia«, 70 commercial-læster. Bygget af træ i 1815 og kom under dansk flag i 1819 som Danmarks første dampskib. Ophugget 1841.

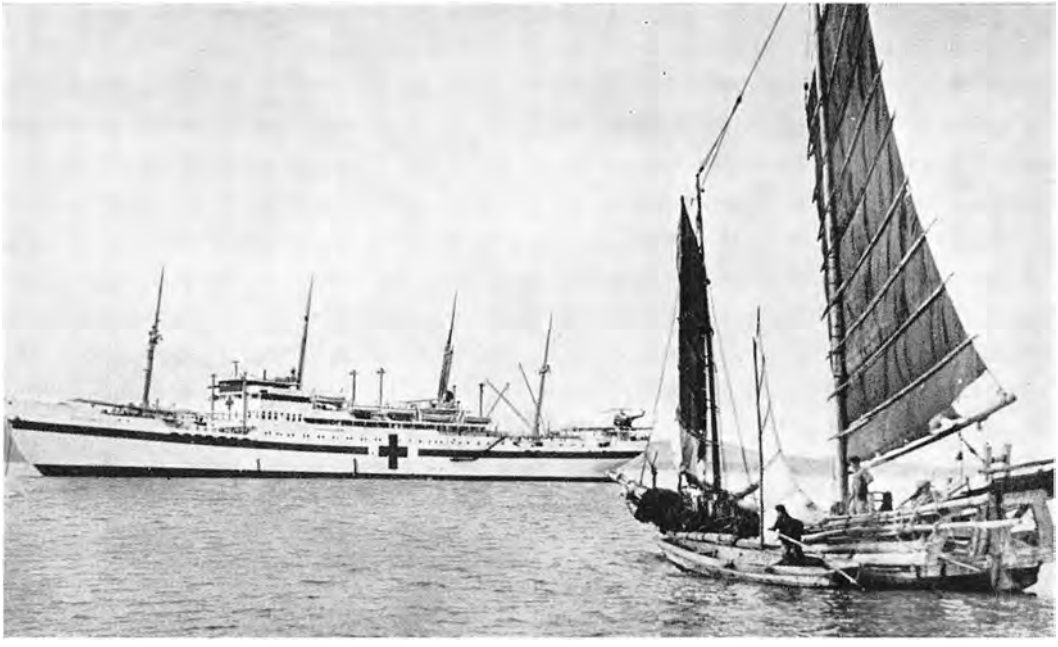


Hjul-Dampbaaden „Hjelten"

Hjuldamperen »Hjejlen«, 39 brt. på jomfrurejse juni 1861. Bygget af Baumgarten & Burmeister, København. Er stadig i fart på Silkeborg-søerne.



»Småskibsarmadaen« ved Langelinie.



M/s »Jutlandia« (Ø. K.) som hospitalsskib i Korea. 8.482 brt. Bygget i 1934 af Nakskov Skibsværft.

rute. Skibet var på vej til Aalborg med 320 passagerer og 45 mands besætning ombord. Ved dette forlis omkom 48 mennesker.

D. F. D. S.s s/s »*Frigga*«, som havde spillet en stor rolle ved redning af de overlevende fra »*Kjøbenhavn*«, ankom til København nogen tid efter, og ved en lille højtidelighed udbetalte D. F. D. S. et gratiale på kr. 10.000 til fordeling blandt besætningen for udvist mod og dygtighed under redningsarbejdet.

D. F. D. S. var ikke juridisk forpligtet til at yde erstatning til de reddede passagerer for tab af effekter etc., men frivilligt betalte selskabet hver af de 300 personer et beløb på kr. 2000 eller i alt kr. 600.000.

Mandag den 25. oktober 1948 kl. 19.40 ramtes den danske handelsflåde atter af en katastrofe, idet s/s »*Carl*«, kaptajn C. C Møller, tilhørende Dansk Liniefart, i en hård storm løb på et skær nær Russarøen i den finske skærgård og sank kort tid efter. Ved forliset blev kun andenmaskinmester Gunner Petersen reddet. Petersen var sprunget overbord og var svømmet ind mod skærene, hvorpå han var blevet slynget op af søen, og hvorfra han senere blev reddet i land. De øvrige 12 besætningsmedlemmer samt to danske sømænd, der var med skibet som passagerer, omkom alle.

Den 30. april 1948 trådte »Lov om Velfærdsforanstaltninger for Søfarende« i kraft. Ifølge loven blev der nedsat et »velfærdsråd for handelsflåden«, hvis formand er udnævnt af handelsministeriet og i øvrigt består af repræsentanter for rederne, de søfarende samt private institutioner, der arbejder for søfolks velfærd. Til at bestride udgifterne ved virksomheden bliver der beregnet en afgift af 8 øre pr. dag for hver mand forhyret med dansk skib — føreren indbefattet. Afgiften udredes med 2 øre pr. dag af den søfarende, 2 øre af rederen og 4 øre af statskassen. »Handelsflådens Velfærdsråd« blev oprettet med kontor i Christiansgade 12, København, og fik afdelingschef i handelsministeriet Ove Nielsen til formand og kaptajn Kaj Lund som sekretær. Velfærdsrådets virksomhed går bl. a. ud på at hjælpe med oprettelse af sømandshoteller i de vigtigste havnebyer, ved samarbejde med lignende institutioner i fremmede havne at skaffe danske søfolk adgang til sportspladser, hvor de kan deltage i eller overvære sportskampe mellem alle nationers skibe, samt på de omtalte hoteller at yde danske søfolk hjælp til at få det rette udbytte af deres fritid og landgang i fremmede havne. Tillige er der oprettet et særligt idrætsudvalg, hvis opgave er at tilrettelægge idrætten ombord. Velfærdsrådet giver tilskud til forskellige for søfartens folk oprettede institutioner, således Søfartens Bibliotek, Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne, Søfartsclubben i Nyhavn og andre.

I september 1948 holdt den tidligere udenrigsminister og senere premierminister Anthony Eden i Dansk-engelsk Selskab i København et foredrag og udtalte bl. a.: »Ingen ydede en taprere indsats — under krigen — end de danske sømænd, og jeg lægger vægt på overfor dem at udtrykke Storbritanniens tak for deres andel i den allierede sejr.«

Komitéen for mindeindsamlingen for omkomne danske Søfolk afslørede den 11. december 1948 i Holmens kirke en mindetavle magen til den, som er opsat

i kirkens kor for de omkomne fra den første verdenskrig. Tillige indviedes i kirkens grønnegård en smuk mindesten for de danske sømænd og fiskere, der mistede livet under den anden verdenskrig.

Højtideligheden overværedes af Deres Majestæter kong Frederik og dronning Ingrid, statsminister Hans Hedtoft, søfartsministeren, fiskeriministeren, viceadmiralen, en fyldig repræsentation for administrationen, rederstanden, de søfarendes og fiskernes organisationer og pårørende til de omkomne søens folk.

Holmens provst, Michael Neiiendam, talte, og skuespiller Adam Poulsen fremsagde et af maskinmester Aage Chr. Petersen forfattet smukt recitativ, der dannede rammen om afsløringstalen, som blev holdt af afdelingschef Ove Nielsen. Ove Nielsen sagde bl. a.: »Man mindes bedst de døde ved at huske de levende, og hidtil er der af indsamlingens midler rejst to smukke feriehjem for sømandshustruer og enker. Der vil blive oprettet et sømandshotel og sømandsinstitut i tilslutning til »Bethel« i København. Der er planer om at rejse et egentligt monument. I dag indvier vi denne tavle, og ude i Grønnegården, midt i den store by, rejser vi en mindesten på en lille fredlyst plet af indviet jord, hvor de efterladte kan dvæle i mindet om deres kære.«

Sømandspræst Eilschou-Holm afslørede tavlen, og kammersanger Ejnar Nørby sang Brorsons »Oh, Helligånd«.

Ved afsløringen af mindestenen i Grønnegården sagde viceadmiral Vedel bl. a.: »De danske sømænd var de første, som ude i verden var med til at hævde Danmarks ære, og disse minder skal til sene tider bære vidne herom.«

Kongen nedlagde den første krans ved mindestenen, hvorefter dronningen dybt grebet lagde sin store buket af hvide liliekonvaller ved stenens fod som en hyldest til de mænd, der gav deres liv, for at vi andre kunne leve.

Den 30. april 1949 indviedes i Newcastle den danske »Sømændenes Mindeskirke«. Kirken indviedes af biskop Fuglsang-Damgaard. Tilstede var foruden den danske ambassadør Reventlow og flere prominente danskere og englændere tillige 8 enker efter krigsforliste søfolk — alle valgt af de 8 danske søfartsorganisationer.

Den 23. maj 1949 var det 130 år siden, det første danske dampskib, hjuldamperen *»Caledonia«*, kom til København for at indgå i paketfarten mellem København og Kiel, som jo dengang hørte til det danske monarki. *»Caledonia«* var bygget i Port Glasgow allerede i 1815. Skibet var 100 fod langt og havde en maskine på 28 hestekræfter, der kunne give det en maksimumfart i meget fint vejr på 7 knob. Skibet var købt af auditør Steen Andersen Bille, der således blev den første danske dampskibsreder, og dets første fører var kommandørkaptajn Michael Bille, den senere stifter af Foreningen til Søfartens Fremme.

Den 12. juni 1949 afholdtes på årsdagen for s/s *»Kjøbenhavn«s* forlis mindegudstjenester samtidig i Holmens kirke i København og i Budolfi kirke i Aalborg. Tillige gik en slæbebåd ud med repræsentanter for D. F. D. S. og de efterladte for at sænke blomsterdekorationer over skibets vrag i Kattegat.

Den 19. august 1949 indviede kongen i overværelse af en stor, repræsentativ forsamling i Forum den store udstilling for dansk skibsbygningsindustri, »Ski-

bet«. På udstillingen vistes bl. a. overbygningen til det for D. F. D. S. under bygning ved Helsingør Skibsværft værende passagerskib til Aalborg-ruten m/s *»Jens Bang«*. Denne overbygning var 8 meter høj og 17 meter lang og vakte stor opmærksomhed blandt publikum, der her fik et indblik i mange af de for ukyndige så mærkelige instrumenter, hvormed et moderne skib navigeres fra kommandobro og bestiklukaf.

Den 12. november 1949 døde kaptajn *Christian Schmiegelow* — medstifter af rederiet Torm og fra 1909 til 1936 direktør for Ø. K.s skibsfartsafdeling. Kaptajn Schmiegelow nåede den høje alder af 90 år, men bevarede til det sidste sin nøje tilknytning til Torm, om hvis ret ualmindelige stiftelse er fortalt andet sted i dette værk. Schmiegelow var en fremragende og vidtskuende mand, som øvede en stor indsats for det store verdensfirma og ganske særligt udførte et stort, fortjenstfuldt arbejde i den tid, da Ø. K. som det første rederi i verden gik ind for motorskibe og udskiftede de gamle dampere.

Nogle få dage efter kaptajn Schmiegelows død mistede dansk skibsfart en anden af dets kendte mænd, nemlig medindehaver af firmaet C. K. Hansen, direktør *Willie C. K. Hansen*, sønnesøn af firmaets stifter. Willie C. K. Hansen blev kun 62 år gammel. Han var indtrådt i det gamle firma i 1911 efter først at have været ansat i rederifirmaer i Tyskland, Rusland, Belgien og England. Han blev optaget som medindehaver af sit firma i 1916 og havde som reder for d/s Dannebrog gennemlevet dette rederis mange omskiftelige kår, hvor det til tider havde været langt nede i bølgedalen, men altid arbejdet sig op på højderne igen. Ved den kendte reders død var Dannebrog i god fremgang og sund økonomisk udvikling.

KAPITEL 37

Skibsbrand. Protestarmada af småskibe. Winston Churchill. S/s »I. P. Suhr« forliser – 21 omkomne.

Den 20. februar 1950 kl. 6 opstod der brand i m/s *»Kronprins Olav«* tilhørende D. F. D. S., ført af kaptajn E. J. O. Olsen. Skibet var på rejse fra Oslo til København med 108 passagerer foruden en besætning på 75 personer. Branden opstod, da skibet befandt sig midt i Kattegat, og tog hurtigt så stærk overhånd, at passagerne måtte forlade skibet. De blev optaget af den svenske Amerikabåd m/s *»Stockholm«*, som var på vej til København og trods tæt tåge fandt vej til det nødstedte skib, der pr. radio havde anmodet om assistance. De noget forkomne passagerer blev af *»Stockholm«* landsat i København. Også D. F. D. S.' rutebåd m/s *»Hans Broge«* fandt vej til brandstedet, og da vejret var stille med rolig sø, gik *»Hans Broge«* langs siden af det brændende skib, og ved hjælp af de to skibes samlede brandslukningsmateriel lykkedes det at holde ilden under kontrol, indtil en bjergningsbåd fra Svitzer kom til assistance og med sine kraftige pumper dæmpede flammehavet så meget, at *»Kronprins Olav«* ved egen maskinkraft kunne gå ind til Helsingør, hvis brandvæsen foretog den endelige slukning.

Når denne skibsbrand ikke udartede til en katastrofe, skyldtes det mange heldige omstændigheder. For det første var vejrforholdene gunstige, og det lykkedes ret hurtigt over radioen at få forbindelse med de to hidkaldte skibe. Kaptajn C. G. L. Erichsen på »*Hans Broge*« udviste stor dristighed og dygtighed ved at lægge sit skib på siden af det brændende fartøj, og den hjælp, »*Hans Broge*« gav havaristen, var måske afgørende. Den store koldblodighed og dygtighed, hvormed kaptajn Olsen ledede slukningsarbejdet på sit skib, gjorde sit til, at der under hele aktionen herskede ro blandt mandskab og passagerer. Dette blev anerkendt fra alle sider, og i forståelse af kaptajnens indsats dekorerede Kong Frederik ham med ridderkorset af Dannebrog.

Det mentes, at branden var opstået i kabyssen på grund af et overophedet komfurrør.

Den 27. april 1950 fik folk, der spadserede på Langelinie, et ejendommeligt syn, idet 200 danske småskibe kommende fra mange provinshavne samledes i Sundet, hvorefter de styrede i en 10 kilometer lang række ind mod Langeliniemolen, hvor armadaen i hele molens længde — 900 meter — fortøjede med skibene uden på hinanden i 6 til 9 rækker. Dette usædvanlige togt var arrangeret af småskibsfartens organisationer, for at skipperne kunne fremsætte en alvorlig protest mod De danske Statsbaner, som blev beskyldt for at påføre småskibene en illoyal konkurrence ved i ly af banernes stilling som statsinstitution, for hvem underskuddet ingen rolle spiller, at sejle gods mellem danske havne for lavere fragter end småskibene kunne gøre det. Talsmænd for småskibene fik foretræde først for trafikminister Carl Petersen og derefter for handels- og søfartsminister Jens Otto Krag, hvilke to ministre de forebragte deres klager og afleverede deres protestskrivelse.

I maj 1950 blev verdens dengang ældste i fart værende skib solgt til ophugning. Det var galeasen »*Lise*« af Brosund. Skibet var bygget i Troense i 1799, rigget som skonnert fik det navnet »*Helene*« og var på 130 tdw. Havde dette skib kunnet tale, ville det have kunnet berette om mange utrolige eventyr. Det havde været vidt omkring i verden og bl. a. i sin tid deltaget i slavefarten mellem Vestafrika og Sydamerika. I begyndelsen af vort århundrede blev det solgt til Sverige, og i 1925 fik det installeret motor.

Det ældste danske skib, som endnu er i fart, er h/s »*Hjejlen*«, som sejler på søerne ved Silkeborg. Det måler 39 brt. og har en maskinkraft på 25 hestekræfter. Det er bygget hos Baumgarten & Burmeister, København (det senere Burmeister & Wain) i 1861 og vil således snart høre til de hundredårige.

Det ældste nordiske skib, som i al fald indtil for et par år siden endnu var i fart, er også dansk bygget. Det er den svenske skonnert »*Anna*« af Saltvik, der blev færdigbygget i Marstal i 1855. Det blev bygget af eg og rigget som galease. Det målte 73 netto register tons, og under navnet »*Brødrenes Minde*« var det hjemskrevet i Marstal, til det i 1898 blev solgt til Sverige, hvor det siden har gået i kystfart. Det stærke egeskib har fået motor installeret og kan gøre tjeneste mange år endnu.

Den 9. oktober 1950 ankom den britiske statsmand Winston Churchill til Kø-

benhavn og blev på Rådhuspladsen hyldet af mægtige menneskemasser, som han talte til fra rådhusets balkon. I modtagelseskomiteen på rådhuset var folk fra modstandsbevægelsen talrigt repræsenteret, og efter opfordring fra bevægelsens fællesråd var de danske skibsførere Ejnar Himmelstrup og Arthur Folkenberg, der begge under hele krigen havde sejlet i »udeflåden«, medlemmer af komiteen.

Den 10. oktober inviterede udenrigsministeriet til officiel middag på Christiansborg til ære for Churchill. Til middagen var indbudt prins Axel og prinsesse Margaretha, ledende personer inden for det herværende britiske diplomati, dansk militær og civil administration og repræsentanter for modstandsbevægelsen. Jeg havde den ære at være inviteret som repræsentant for søfolkene. Efter middagen underholdt mr. Churchill sig længe med mig, og både han og lady Churchill udtalte i stærke ord deres beundring for den danske sømands indsats under verdenskrigen.

Den 1. december 1950 blev dansk skibsfart atter offer for en af de store katastrofer, som af og til opskræmmer sindene og bringer sorg til mange sømandshjem. S/s *»I. P. Suhr«*, kaptajn Jens Spelman, 1999 brt., tilhørende a/s Det danske Kulkompagni, på rejse fra Gdansk til Aarhus med kul, kæntrede og sank i en storm nær Sandhammer fyr i Østersøen. Kun én mand blev reddet — 3. maskinmester J. B. Færgemann. Efter 14 timers ophold i en vandfyldt redningsbåd blev han bjerget af en svensk toldbåd og bragt til hospital i Simrishamn, hvor han snart kom til kræfter. De øvrige ombordværende 21 personer gik ned med skibet — 20 sømænd og en hustru, som havde fulgt sin mand på denne rejse. Årsagen til forliset var den, at skibet i den hårde storm havde fået lugerne slået ind, søerne var strømmet ned i lastrummene og havde til sidst fået skibet til at kæntre.

KAPITEL 38

Koreakrigen. Hospitalskibet »Jutlandia«. Sømændenes mindeanker. M/s »Erria« brænder – 11 omkomne. Skibet bjærges.

Den 25. juni 1950 var krigen i Korea begyndt. Som alle begivenheder af denne art fik også denne sørgelige tildragelse fragterne på verdensmarkedet til at stige, hvilket kom dansk skibsfart godt tilpas, da fragtniveauet i begyndelsen af året havde været svagt og vigende.

Som medlem af De forenede Nationer mente man i ledende kredse herhjemme, at også Danmark måtte yde sin hjælp til denne institutions kamp mod aggressionen i Korea. Dansk militærhjælp, var alle enige om, var udelukket, men da Sverige for sit vedkommende besluttede at sende en fuldt udrustet og bemandet ambulance til Korea, fremkom tanken om at sende et hospitalsskib. Tanken greb an, og det besluttedes at leje Ø. K.s m/s *»Jutlandia«*, bygge det om til formålet og sende det til Korea som Danmarks bidrag til kampen. Rigsdagen bevilgede en sum på 14 mill. kr. til indretning og 1 års drift af skibet. Ø. K. blev betalt 1 mill. kr. for et års leje, og på Nakskov Skibsværft blev skibet på 100

dage ombygget til et godt udstyret hospitalsskib med plads til 200 sengeliggende patienter, hvilket tal i nødstilfælde kunne fordobles. I øvrigt blev skibet forsynet med alle de mest moderne hospitalsindretninger og instrumenter, og også i navigatorisk henseende var kun det allerbedste godt nok. Da skibet efter et års tids forløb besøgte Danmark og her fik indrettet luftkølingssystem i de vigtigste hospitalslokaler og tillige fik bygget et ekstra brodæk agter til brug for helikopterlanding, blev skibet kendetegnet som »det fjerdebedste hospitalsskib i verden« — dette gjaldt dog kun den materielle side. Med hensyn til skibsbesætning og til læge- og sygeplejerstab har man vel ret til at sige, at dette var »second to none«. Hospitalsstaben talte 91 medlemmer, mens skibsbesætningen var på ca. 100 personer.

Kommandør Kai Hammerich blev af *»Røde Kors«*, under hvilket skibet skulle sortere, udnævnt til ekspeditionschef og skulle i denne egenskab repræsentere Danmark over for de andre allierede nationer, ligesom alle ordrer om skibets bevægelser etc. skulle gå gennem ham. Skibschef blev en af Ø. K.s dygtige og betroede skibsførere, kaptajn Christen Kondrup, og som hospitalschef blev udnævnt overlæge i marinen, Mogens Winge.

Torsdag den 23. januar 1951 afsejlede *»Jutlandia«* fra Langeliniemolen under overværelse af ca. 5000 personer, der gav skibet en strålende afsked med mange gode ønsker og hilsener. Før afsejlingen var der officiel afsked, mens kongen og dronningen dagen før med interesse havde beset hele skibet.

»Jutlandia« gjorde i næsten 3½ år en stor indsats i Korea og gjorde Danmarks navn fordelagtigt bekendt i hele verden. Det fortrinlige skib med sine dygtige læger og opofrende, søde sygeplejersker blev i høj grad værdsat af amerikanerne og andre Forenede Nationers militære, og hvad der var lige så vigtigt — det blev elsket af koreanerne. Under hele sin tjenestetid behandlede skibet ca. 5000 soldater af forskellige nationaliteter, men foruden dette regnes der med, at ca. 5000 koreanere har fået lægehjælp på *»Jutlandia«*, når skibet i kortere eller længere tid opholdt sig i koreanske havne. De tjenstgørende læger kunne ikke blive hele tiden ud på skibet, da de havde deres forskellige hospitalsstillinger i Danmark, hvorfra de ikke på ubegrænset tid kunne tage orlov. De blev tid efter anden udskiftet, og i alt har 62 danske læger gjort tjeneste ombord. En snes af disse lægeveteraner gik efter tjenesten i *»Jutlandia«* i land i Korea, hvor flere af dem endnu er ansat som medlemmer af De forenede Nationers hjælpearbejde.

Den 16. oktober 1953 kom *»Jutlandia«* tilbage til København. Den havde på rejsen anløbet forskellige steder i Europa for at landsætte sårede. Da våbenstilstanden nu var en kendsgerning, var *»Jutlandia«s* mission som hospitalsskib endt, og Nakskov Skibsværft fik det hverv atter at bringe skibet tilbage til sin gamle skikkelse som moderne cargoliner. Hele den løse hospitalsudrustning blev taget i land i København. De mange kostbare maskiner og instrumenter, hvis værdi blev anslået til ca. 2 mill. kr., blev af staten fordelt til flere af landets store hospitaler. Meget af det øvrige udstyr blev solgt, og det, der ikke kunne sælges, blev afhændet som affald. Den 17. januar 1954 blev *»Jutlandia«* tilbageleveret til Ø. K. Skibet var nu så godt som nyt — ja, vel bedre, end det nogen sinde før

havde været. Nakskov Skibsværft havde — som altid — udført et smukt arbejde, men det havde også kostet den danske stat ca. 3.3 mill. kr.

Hele »*Jutlandia*«-ekspeditionen har kostet den danske stat ca. 36 mill. kr. Når man sammenligner med, hvad andre F. N.-lande har ydet ikke alene i penge, men i kostbare menneskeliv, må dette siges at være billigt. Det svarer til en udgift pr. seng pr. dag af kr. 100. På et hospital i land ville den tilsvarende sum have været kr. 50, men man må huske, at et helt skib var ombygget to gange, og at det havde foretaget rejser, der gik halvdelen af jorden rundt. »*Jutlandia*«*s* indsats var Danmark værdig, og dets læger og øvrige personel gjorde landet ære.

Den 29. august 1951, på 8-årsdagen for Danmarks endelige brud med de tyske magthavere, afsløredes på Nyhavns Hoved det så længe imødesete mindesmærke for de søfarende, som gav deres liv for fædrelandet under den sidste verdenskrig.

Før dette mindesmærke blev rejst, havde der været langvarige forhandlinger om dette mindes art og om, hvor det skulle placeres. Københavns kommune ønskede ikke at afgive pladsen ved Nyhavn til det påtænkte mindesmærke, men henstillede til de søfarendes organisationer at ville gå med til, at det af kommunen planlagte mindesmærke, der skulle opstilles uden for byen, også kom til at omfatte sømændene. Denne henstilling blev mødt med protest, idet man henviste til, at 10% af de søfarende var omkommet ved krigsforlis, og at man derfor mente, der var grund til at rejse et særligt minde for en befolkningsdel, der havde ydet så uforholdsmæssigt store ofre.

Det var først efter endeløse diskussioner, at søfartsorganisationerne fik gennemtrumfet, at pladsen for søfolkenes mindesmærke skulle være Nyhavns Hoved — netop dette sted, som de omkomnes efterladte var kommet til at betragte som et valfartssted, hvor de i mangel af grave kunne lægge deres blomsterhilsener på fest- og mærkedage. Det var Frihedskampens venner, der rejste det første grankors på denne plads på kong Christian den Tiendes 75-års fødselsdag den 26. september 1945, men det var senere først og fremmest rederiet J. Lauritzen, der holdt den smukke tradition vedlige og gennem årene bar en væsentlig part af udgifterne til de forskellige mindekors.

Det endelige mindesmærke kom ikke, som vist nok de fleste havde tænkt det, til at bestå af et marmorkors. Det blev til fregatten »*Fyen*«*s* 94 år gamle stokanker, der nu ligger på en lav granitsokkel, hvori de omkomnes navne er indmurede. På soklen er der plads til henlæggelse af blomsterdekorationer, og pladsen rundt om mindesmærket er planeret således, at der er plads til en større forsamling, som ved særlige lejligheder møder op her.

Indvielsen fandt sted kl. 8 om morgenen. Der var ikke udstedt særlige indbydelser, men alligevel havde der indfundet sig en stor menneskemængde — navnlig mange af de omkomnes efterladte. Afdelingschef i handelsministeriet, Ove Nielsen, afslørede mindesmærket og talte smukke og anerkendende ord om sømændenes indsats, hvorefter han overgav pladsen og mindeankeret til Københavns kommune, på hvis vegne borgmester Johannes Hansen lovede, at det altid ville blive holdt i en stand, der var det værdigt. På søfartsorganisationernes

vegne takkede formanden for Skibsførerforeningen, kaptajn J. Kastrup Olsen for, at dette mindesmærke endelig var blevet til virkelighed, og at de efterladtes ønske nu var imødekommet.

Man kan just ikke sige, at dette sømændenes mindeanker på nogen måde virker pompøst, og mange fremmede har udtalt deres forundring over, at det danske samfund ikke har villet ofre mere på sine faldne søfolks minde. Også mange herhjemme har kritiseret det og udtalt, at det naturligvis var billigt at bruge dette gamle anker, som havde ligget på Holmen i årevis og ikke var andet værd end metalværdien. Dog er kritikken forstummet, og uden tvivl er mindesmærket i al sin enkelhed det allersmukkeste symbol på disse søens mænd, det er sat som minde om. Ankeret har jo altid været søfartens mærke og håbets kendetegn, og ydermere kan man glæde sig over, at mindesmærket fik sin plads her — nær både ved havnen og ved byens pulserende liv — en plads, som søfolkene og ganske særligt de omkomnes efterladte er kommet til at betragte som deres.

Andre steder i Danmark er der rejst monumenter til minde om de danske søfolks indsats i den anden verdenskrig, og i London — nær den berømte fæstning Tower — blev der den 5. november 1955 indviet »The Merchant Navy Memorial On Tower Hill« til minde om de britiske og allierede søfolk og fiskere, som under britisk flag gav deres liv under verdenskrigen. Muren omkring mindelunden bærer en inskription, som oversat til dansk lyder: 1939—1945. De 24.000 i handels- og fiskerflåden, hvis navne er ærede på denne haves mur, gav deres liv for deres land og har ingen anden grav end havet. Blandt disse 24.000 navne findes også navnene på 34 danske skibe og 358 danske søfolk. Til indvielsen var også efterladte af danske omkomne inviteret, og 142 danske personer — hovedsagelig enker — deltog i højtideligheden.

Kort før julen 1951 blev Danmarks befolkning opskræmt af nyheden om et tragisk skibsforlis. M/s *»Erria«*, 8767 brt., tilhørende Ø. K., var den 20. december om morgenen blevet ramt af en brandkatastrofe, der i løbet af få timer raserede skibet, og hvorved 11 personer mistede livet. *»Erria«* var på rejse fra Portland, Ore., til San Francisco og var med lods ombord ankret op uden for Columbiaflodens munding. 1½ time efter ankringen opdagedes ilden, og der blev slået alarm, men i løbet af utrolig kort tid var skibet omspændt af flammer og røg fra for til agter. Der var intet at stille op, og der blev givet ordre til at gå i bådene, og i løbet af formiddagen nåede kaptajnen og 102 personer besætning og passagerer ind til den nærliggende kyst. 3 besætningsmedlemmer, 3 danske og 5 canadiske passagerer savnedes. Skibe fra det amerikanske kystforsvar kom straks til stede og begyndte slukningsarbejde. Da ilden var så vidt nedkæmpet, at folk kunne komme ombord, fandtes ligene af de savnede. Ligene af passagererne fandtes i rygesalonen, hvor de var blevet kvalt af røgen.

Ved de påfølgende søforhør syntes det godtgjort, at ilden var forårsaget af havari i det elektriske ledningsnet.

Det udbrændte vrag af *»Erria«* slæbtes af hollandske slæbebåde de over 8000 sømil til Holland, hvortil det ankom i juli 1952. Ved hollandsk værft blev havaristen repareret og fremstod den 14. februar 1953 som et praktisk taget helt nyt

skib. Blot var skibet, som oprindelig kunne transportere 75 passagerer, blevet bygget om til helt rent fragtskib. Tonnagen, som oprindelig var 8767 brt., 5408 nrt. og 8575 tdw., blevet forandret til 7670 brt., 4586 nrt. og 9600 dwt.

M/s *»Erria«*, som er bygget i Nakskov i 1931, tilhører endnu den 1. januar 1960 Ø. K.s flåde.

KAPITEL 39

Kaptajn Kurt Carlsen og hans »skæve skib«.

Den 28. december 1951 fløj et radiobudskab over havene og blev bekendtgjort i alle aviser og radioer hele verden over. Den amerikanske s/s *»Flying Enterprise«*, tilhørende den danskfødte skibsreder *Hans Isbrandtsen* i New York og ført af den ligeledes danskfødte kaptajn *Kurt Carlsen*, var i vanskeligheder og udsendte nødsignaler. Skibet var på vej til New York med en stykgodsladning indtaget i Rotterdam og Hamburg, da det den 24. september i en position ca. 1200 kilometer vesten for sydkysten af England blev overfaldet af en orkanagtig storm. Skibet havde foruden en besætning på 40 mand tillige 10 passagerer. Den 27. december fik *»Flying Enterprise«* en revne i skibssiden og tværs op gennem dækshuset, og det begyndte at trække vand og få bagbords slagside. Dagen efter drev det hjælpeløst om med 30 graders slagside. Skibets nødsignaler opfangedes af Hollands kystradio og af flere skibe, hvoraf nogle ilede til undsætning. Den 29. var bl. a. nr. 3 lastrum vandfyldt, og skibet havde nu 60 graders slagside. Det amerikanske flådeskib *»General Greely«*, norsk m/s *»Westphal Larsen* og britisk s/s *»Southland«* var nu ankommet, men vejret var så hårdt, at disse skibe ingen forbindelse kunne få med havaristen. Da der var stor fare for, at skibet hurtigt kunne gå ned, beordrede kaptajn Carlsen sent på eftermiddagen alle — både passagerer og mandskab — til at springe overbord to og to ad gangen. De tre tæt ved liggende skibe havde sat redningsbåde i vandet, og i disse blev personerne fra *»Flying Enterprise«* alle reddet. Alt foregik i ro og orden uden antydning af panik. Efter redningen døde en af passagererne af hjerteslag, men de øvrige reddede kom alle i land uden at have lidt den mindste skade ud over at de havde mistet deres ejendele.

Kaptajn Carlsen havde straks meddelt bjergningsskibene, at han ikke ville forlade sit skib — og nu begyndte denne moderne, stolte helteepisode, som i 12 dage holdt en hel verden i spænding — denne kamp mod elementerne udkæmpet af en mand, der dog senere blev bistået af endnu en modig sømand — en kamp, som ikke blev mindre heroisk, fordi odds var for store, og kampen blev tabt.

Kaptajn Carlsen var en fremragende amatørradiospecialist og kunne ved hjælp af sin private batteriradio holde den ventende verden i ånde. Carlsen modtog proviant, cigaretter og blade fra den amerikanske torpedojager *»John W. Weeks«*, som havde afløst *»General Greely«* — sagerne bliver skudt ombord med redningskanon.

Den 3. januar 1952 kommer verdens største slæbebåd, britisk s/s »*Turmoil*« til stede sent på aftenen. »*Flying Enterprise*« havde nu 80 graders slagside, og den følgende dags forsøg på at få slæber ombord mislykkedes. Derimod lykkedes det »*Turmoil*«*s* kaptajn ved sin manøvredygtighed at få sit skib så nær til havaristen, at slæbebådens førstestyrmand, *Kenneth Roger Dancy*, med akrobatisk behændighed kunne springe ombord til kaptajn Carlsen, der blev meget glad for på denne måde at se sit skibs mandskab fordoblet. Den 5. januar lykkedes det de to mænd efter utrolige anstrengelser at få fastgjort en 5 tommer slæbetrosse fra »*Turmoil*«, og slæbningen begyndte.

Hele verden åndede lettet op — nu var der håb. Desværre — vejret forværrede sig atter, og i de tidlige morgentimer den 8. januar bristede den svære slæbetrosse, da skibet kun befandt sig 50 sømil fra havnen Falmouth. De to tapre mænd ombord river deres hænder til blods under deres forgæves anstrengelser for at få en ny trosse ombord. Skibet driver væk fra Falmouth, vind og sø tiltager, skibet driver så hurtigt, at »*Turmoil*« har vanskeligt ved at følge det. Kaptajn Parker på »*Turmoil*« forespørger den 9. januar, om de to mænd vil forlade skibet, men de vil forsøge lidt endnu. Om aftenen er hele dækket under vand, skibet ruller fladt på siden. Bølgerne skyller over skibet, som nu faktisk er vrag. De to mænd må søge ly i styrehuset.

Den 10. januar ved middagstid blev dørene til styrehuset sprængt af søerne, og nu indså de to mænd, at kampen var tabt, og de måtte forlade det synkende skib. Kl. ca. 16 begynder vandet at fosse ind gennem skorstenen, som nu lå vandret. De to mænd entrer ud på skorstenen og kaster et sidste blik på vraget. Kl. 16.25 siger Carlsen de episke ord: »Allright, Dancy, let's jump« — hvorpå først Dancy og derefter Carlsen selv springer i vandet, svømmer bort sammen og bliver 6 minutter efter fisket op af folkene på »*Turmoil*«. En varm kop te, en god snaps rom, tørt tøj — og de to mænd er helt på højkant igen, og Carlsen kan jævnt og ligetil takke kaptajn og besætning på »*Turmoil*«, hvorefter han afsender et radiotelegram til sine forældre, som er ankommet til London: »Alt er allright.«

Kl. 17.11 gav også det gæve skib op — det sank med sin kostbare ladning af bl. a. antikviteter købt i Europa. Forliset blev med tunge hjerter overværet af besætningerne på »*Turmoil*«, en anden engelsk slæbebåd »*Dextrous*«, den franske slæbebåd »*Abeille*« og redningsbåden fra Lizard Head.

Kaptajn Carlsen blev berømt for sin dåd, fik hyldesttelegram fra kongen af Danmark, fra sin reder og i øvrigt telegrammer og breve i tusindvis fra beundrere over hele verden. Han blev ridder af Dannebrog, fik en meget høj fransk dekoration samt Lloyds medalje for »Meritious Service« — gives kun i meget sjældne tilfælde af heroisme til søs. Han blev også fejret på mange måder i England, og i New York måtte han gennem den traditionelle Broadway-parade, hvor han blev hyldet af en million mennesker.

Også på andre måder kom hans navn frem, og både fra engelsk og særlig fra amerikansk side kom der tilbud til Carlsen — tilbud, som hvis han havde modtaget dem, ville have gjort ham til millionær — i dollars. Carlsen er imidlertid

ikke alene en dygtig navigatør og en uforfærdet sømand — han har vist sig at være en personlighed og et helstøbt mandfolk. Han sagde et afgjort nej til alle fristende tilbud, som blev gjort ham. Karakteristisk for ham er hans udtalelse på rådhuset i Falmouth til de mange tilstedeværende journalister, som var strømmet til fra hele verden: »Jeg ønsker ikke, at to mænds ærlige forsøg på at frelse et skib skal udnyttes commercielt på nogen vis. Det vil jeg bede Dem ununderstrege i Deres artikler.«

Et kendt forlag herhjemme ønskede at udgive en lille pjece om Carlsens bedrift og opnåede Carlsens tilladelse til det på betingelse af, at det mulige overskud af bogen skulle gå til velgørenhed. Overskuddet blev gennem skibsførerforeningen uddelt til trængende gamle skibsførere og skibsførerenker.

Kaptajn Carlsen er ikke mere dansk — han er amerikansk statsborger — men han er født i Hillerød, har fået sin sømandsuddannelse på danske skibe og sine navigatørkundskaber på Københavns Navigationsskole. Han var, lige indtil de danske skibe i Amerika blev overtaget af U. S. A., ansat som styrmand i det danske rederi J. Lauritzen og blev senere fører i et rederi, som nok var amerikansk, men dog var stiftet og administreret af en oprindelig dansk mand, Hans Isbrandtsen fra Dragør. Derfor mener forfatteren af dette værk, at dette epos om »Carlsen med det skæve skib« hører hjemme i dette værk om dansk søfart og dets mænd.

KAPITEL 40

»Bethel«. »Skibsfartsnævn«. M/s »Portland« forliser – 13 omkomne. 35 mill. kr. ekstraordinære skibsafgifter. »Sømandsloven af 7. juni 1952«.

Den 23. marts 1952 indviedes i overværelse af Deres Majestæter kongen og dronningen ved en festgudstjeneste det ombyggede og tildels nyopførte sømandshjem »Bethel« i Nyhavn og det til dette knyttede kirkerum. Sømandspræst Eilschou-Holm bad indgangsbønnen, biskop Fuglsang-Damgaard holdt indvielsestalen, og desuden assisterede den norske biskop Fjellbu, den svenske ambassadepræst Bengt Söderberg, den finske provst Orädd og sømandsmissionens formand, sognepræst Wm. Larsen. Derefter prædikede kgl. konfessionarius Michael Neiiendam.

I sin nye skikkelse har »Bethel« 56 enkelt- og 28 dobbeltværelser. Foruden kirkerummet er der stilfulde møde- og læsestuer, restaurationslokaler, gymnastiksal og hobbyværksted.

Den 31. marts 1952 stadfæstede kongen en af folketinget vedtaget lov, benævnt »Lov om et skibsfartsnævn«. Denne lov er blevet til som følge af Danmarks tiltrædelse af »Den nordatlantiske traktat« og bestemmer, at fra det tidspunkt, da det under denne organisation oprettede skibsfartsorgan (»Defence Shipping Authority«) træder i virksomhed, skal et dansk skibsfartsnævn overtage brugsretten til samtlige danske oceangående skibe og kan overtage brugs-

retten til de ikke-oceangående skibe og fartøjer. Dette nævn er med andre ord en forsvarsforanstaltning, som vil træde i kraft i det øjeblik, Danmark skulle blive indblandet i — eller truet med at blive indblandet i — krigsforanstaltninger. Loven giver nøje anvisning på nævnets arbejdsområde og virkemåde. Omend det ikke siges i selve loven, vil det naturligvis i påkommende tilfælde eventuelt blive nødvendigt for nævnets medlemmer at forlade landet. Ligeledes vil nævnet være i kontakt med lignende nævn i andre lande tilsluttet Atlantpagten.

Nævnet består af en af kongen udnævnt formand, 1 repræsentant for handelsministeriet, 3 repræsentanter udpeget af Dansk Dampskibsrederiforening og 2 repræsentanter for sømændene. Da handelsministeriet til disse 2 sidste poster valgte forretningsføreren for Dansk Styrmandsforening og formanden for Sømændenes Forbund, vakte dette en stærk misstemning inden for Den alm. danske Skibsførerforening, der optog dette valg som en tilsidesættelse af skibsførerne. Valget må også (for en uhildet betragter) synes at være mærkeligt, da det dog sikkert i påkommende tilfælde vil blive, som det var i de to tidligere verdenskrige, skibenes førere, der af de allierede myndigheder vil blive taget med på råd, deltage i konferencer og træffe beslutninger — og ikke det underordnede personale ombord — så det synes naturligt, at en repræsentant for førerne fik plads i det nævn, som i givet fald skulle administrere skibene. Skibsførernes forening tog sagen op med ministeriet og med nævnets formand, og det blev også erkendt, at en fejl var begået. Da loven imidlertid ikke nu kunne laves om eller de udnævnte medlemmer diskvalificeres, blev det efter en del forhandlinger bestemt, at skibsførerforeningen skulle udpege en repræsentant, der som »adviser« skulle deltage i alle nævnets møder og forhandlinger.

Den 22. juli 1952 hørtes S O S-signaler fra det tyske s/s *»Nenendi«*, som meddelte, at under den da herskende heftige storm i Kattegat havde det observeret et skib i bekneb 8 sømil sydvest for Anholt. Det viste sig at være det Dansk Cement Central tilhørende skib m/s *»Portland«*, 1105 brt., kaptajn Egestrup Hansen. *»Portland«* var på rejse fra Aalborg til København lastet med løs cement i lasten, til hvilken ladning skibet specielt var bygget. Om aftenen tæt mod midnat kæntrede skibet pludselig og sank øjeblikkelig. 3 mand af besætningen reddedes af *»Nenendi«*, mens 13 besætningsmedlemmer inkl. kaptajnen og 4 passagerer omkom.

Årsagen til ulykken var ladningens forskydning i det dårlige vejr og høje sø. Skibet blev senere hævet og kom i fart igen, efter at dog omfattende forandringer var sket i dets konstruktion, således at en gentagelse af denne katastrofe ville blive umuliggjort.

Dansk skibsfart kom i årene 1951 og 1952 til at betale en ekstraordinær skibsfartsafgift på i alt 15 mill. kr. I begyndelsen af 1951 var Danmarks valutastilling over for udlandet meget forringet, og regeringen besluttede at fremsætte foranstaltninger for at stabilisere det indenrigske prisniveau. Til dette formål var det hensigten at påligne erhvervene ekstra afgifter, og da skibsfarten notorisk havde haft nogle gode år, fandt regeringen, at en afgift fra dette erhverv

på 50 mill. kr. kunne være passende. Dette syntes rederne var ublu, og de protesterede kraftigt i en redegørelse udarbejdet af Dansk Dampskibsrederiforening dateret den 14. februar 1951. Argumenterne i dette memorandum var meget vægtige, og da tilmed fragterne på verdensmarkedet var dalende, og flere skibe havde måttet lægge op, blev det til, at regeringen tog imod redernes tilbud om at betale 15 mill. kr., betalbare med det halve inden udgangen af 1951 og resten inden udgangen af 1952. Tillige var det en forudsætning, at der var tale om en engangsydelse, og at denne blev fradragsberettiget i rederiernes skattepligtige indkomst.

Rederne besluttede, at afgiften skulle fordeles mellem rederierne på grundlag af et gennemsnit af dødvægtstonnagen for hvert rederi pr. 1. januar og 1. juli 1951 — dog at skibe under 1500 tdw. skulle være afgiftsfrie.

Imidlertid skete der det, at der i folketinget blev vedtaget en dagsorden, efter hvis ordlyd man kunne forvente, at der ville blive stillet yderligere krav til rederierne om en ny ekstraordinær skibsafgift, hvorfor rederiforeningen den 19. april 1952 tilstillede regeringen et memorandum, hvori der protesteredes kraftigt mod et sådant forsøg på at påligne et enkelt erhverv en særskat efter statens forgodtbefindende og tillige påviste grunde for en tilbagevisning af en sådan hensigt. Den 21. maj blev der alligevel mellem regeringen og det radikale parti indgået et forlig om den økonomiske lovgivning, og det blev heri bestemt, at midlerne til forligets virkeliggørelse delvis skulle fremskaffes gennem en ekstraordinær skibsfartsafgift på 20 mill. kr. Dansk Dampskibsrederiforening tilstillede samme dag statsministeren en indtrængende protest, og en delegation fra foreningen fik den 28. maj foretræde for folketingsudvalget, der havde det tilsigtede lovforslag til behandling, og man tog skarp afstand fra dette angreb på redernes finanser. Der hjalp dog ingen »kære mor«. Som så ofte før, når skibsfarten havde nogle gode år, kom staten »med krogen« og tog sin del af kagen, som rederne — i al fald i dette tilfælde — havde god brug for til den nødvendige genopbygning af flåden efter krigens ødelæggelser. Den 7. juli 1952 blev lovforslaget »om en ydelse fra ejere af visse skibe til prisstabiliserende formål« ophøjet til lov — og rederierhvervet måtte af med yderligere 20 mill. kr. »til det danske samfunds fælles bedste«.

Den 1. juli 1952 trådte den nye sømandslov af 7. juni 1952 i kraft. Denne nye lov afløser sømandsloven af 1923 med senere tilføjelser. I den nye lov er der ret gennemgribende forandringer særlig med hensyn til disciplinærforholdene, men loven rører dog ikke ved skibsførernes absolutte autoritet.

KAPITEL 41

M/s »Kronprins Frederik« brænder og kæntrer. Hæves og repareres. »Rikke Skou« og »Gerda Toft« forliser – 43 omkomne. »Lexa Mærsk« brandødelægges. Sømændenes mindehotel.

Den 19. marts 1953 opstod der brand i det D. F. D. S. tilhørende m/s *»Kronprins Frederik«*, kaptajn *Niels Hansen Lauritzen.*

Dette skib, som målte 3895 brt., var søsat på Helsingør Skibsværft den 30. juni 1940, men på grund af den tyske besættelse blev dets færdiggørelse med vilje forsinket, således at det først blev overtaget af D. F. D. S. den 16. marts 1946 og havde derefter sejlet i fast rutefart mellem Harwich og Esbjerg, fra hvilken sidste havn det var hjemskrevet.

Da branden opstod i skibet, lå det fortøjet i Harwich. Man var straks klar over, at ilden bredte sig hurtigt, og hjælp fra det lokale brandvæsen blev tilkaldt. Med alle ved hånden værende hjælpemidler kæmpedes der ihærdigt for at slukke ilden, og enorme vandmængder dængedes ind i skibet. Vandet slukkede ikke ilden, men skibet fik slagside, de svære vandmængder forøgede hurtigt denne, og 2 dage efter brandens opståen kæntrede skibet og sank i havnen.

D. F. D. S. afsluttede kontrakt med The Liverpool and Glasgow Salvage Association om at hæve skibet. Det var et stort job, bjergningsselskabet havde påtaget sig, og det varede 5 måneder, før vraget var hævet og igen lå på ret køl i Harwich havn. Efter at forskellige tætningsarbejder var udført, blev skibet af to store britiske slæbebåde bugseret til Helsingør, hvortil det ankom den 17. september 1953. At dette tilsyneladende vrag kunne blive til skib igen, var der mange ukyndige, som tvivlede om. D. F. D. S. havde også fået udbetalt den fulde assurancesum på 15 mill. kr. som for totalforlis. Selskabets bestyrelse var klar over, at det både ville tage længere tid og koste endnu mere at bygge et helt nyt skib og besluttede derfor at reparere vraget. Først måtte der fra lastrummene udlosses over 900 tons Themsen-mudder — og derefter begyndte reparationen, som var en fuldstændig genopbyggelse af skibet, og som kom til at koste mere end den modtagne assurancesum. Der blev bl. a. udskiftet 900 tons stålplader. Motorerne var uskadte, men måtte selvfølgelig fuldstændigt skilles ad og renses. Arbejdet blev fremskyndet mest muligt. På basis af den arbejdsstyrke, der stadig var beskæftiget med reparationen, har kloge mennesker regnet ud, at det ville have taget 1 mand 350 år at tilendebringe denne. Nu blev skibet så hurtigt færdig, at det praktisk taget på årsdagen for brandens opståen, nemlig den 20. marts 1954, kunne gå på prøvetur, og D. F. D. S. modtog et skib, der var bedre i alle henseender, end det gamle skib nogen sinde havde været.

Bjergningen af skibet havde kostet ca. 3 mill. kr. og bugseringen fra Harwich til Helsingør 2400 pund sterling.

Ved prøveturen bekendtgjorde direktør *Kørbing*, at bestyrelsen for D. F. D. S. havde besluttet som tak for det gode arbejde, Helsingør Skibsværft havde leveret, at skænke en sum på kr. 10.000 til arbejdernes hjælpefond.

Efter en tur til Oslo for at blive præsenteret dér, ankom *»Kronprins Frederik«*

den 5. maj 1954 til Harwich, hvor det blev mødt med festlige ovationer, som gentog sig den 8. maj, da skibet ankom til sin hjemhavn Esbjerg.

Ved den store modtagelsesbanket i Harwich udtalte direktøren for bjergningsselskabet, mr. G. R. Cretchley, at han havde medvirket ved 999 bjergninger, men bjergningen af »*Kronprins Frederik*« havde været et af de mest interessante foretagender, han havde været med til. Direktør Cretchley blev af kong Frederik udnævnt til kommandør af Dannebrog.

Den 25. december 1953 blev det Den danske Petroleums-Aktieselskab tilhørende motortankskib »*Esso København*« minesprængt ved indløbet til Nyborg fjord — tæt ved det sted, hvor m/s »*Westralia*« i maj 1947 havde mødt den samme skæbne.

En tredjedel af skibets olieladning (ca. 5000 tons) gik tabt på grund af den lækage, der opstod ved havariet. Skibet sattes på grund ved Knudshoved. Efter at den resterende del af ladningen var blevet losset til lægtere, blev skibet slæbt af grunden den 19. januar 1954 og bugseret til Kiel, hvor reparationen fandt sted, og hvorunder bl. a. 300 tons stålplader måtte fornyes. Reparationen var fuldført den 19. april 1954.

Denne minesprængning vakte en del opmærksomhed, idet den ombord tjenstgørende lods blev tiltalt ved sø- og handelsretten i København, fordi skibet under rejsen ned gennem Bæltet en kortere tid havde været uden for den minestrøgne rute. Det var klart for alle, at ved selve eksplosionen var skibet i tvangsruten, men da lodsen ikke kunne fragå, at det tidligere havde været uden for — omend kun en forholdsvis ubetydelighed og i ganske kort tid — blev han idømt en bøde på kr. 300.

Den 17. januar 1954 døde en af dansk skibsfarts store mænd — direktøren for og stifteren af d/s Progress, skibsreder Marius Nielsen — i en alder af 87 år. Om denne mands livsværk er fortalt andet sted i dette værk.

I juni 1954 flyttede Dansk Esso sine olie- og benzintanke fra Lautrup havn ved Tuborg til sit nye importlager på Københavns benzinø, Prøvestenen, der før har været et led i Københavns søforsvar (Prøvestens-fortet). Fra lageret, der har kostet over 12 mill. kr. at opføre, skal årligt fordeles 400 mill. liter olieprodukter, hvilket er ca. halvdelen af selskabets omsætning i Danmark. På arealet er opført 50 store tanke, som må fyldes og tømmes adskillige gange i årets løb. Esso har sit andet store importlager på Avernakke ved Nyborg. Disse to depoter har de eneste tankrensningsanlæg i Danmark. Disse anlæg udskiller olieprodukter fra tankskibenes ballastvand og fra skyllevand efter tankrensning, således at tankskibe ikke behøver at tømme olieholdigt spildevand i rum sø, hvorfra det ellers ofte føres ind mod kysterne og forvolder skade.

Om aftenen den 7. oktober 1954 måtte rederiet Ove Skou udsende en meddelelse, der bragte sorg i mange danske sømandshjem. Ifølge telegram fra Holland var der ud for kysten bjerget en redningsbåd tilhørende et af rederiets skibe, s/s »*Rikke Skou*« 1489 brt., bygget i Kiel 1907 og under kommando af kaptajn Niels Andreas Thomsen. I redningsbåden fandtes ligene af tre ukendte søfolk. Natten til den 6. oktober var »*Rikke Skou*«, som var på rejse fra Blyth

til Aabenraa med en ladning på 2253 tons kul, kommet ud for en orkan. Rorgrejerne brækkede, skibet faldt tværs i søen, som var så voldsom, at kaptajnen til sidst måtte give ordre til at gå i bådene, da ladningen havde forskubbet sig, og skibet begyndte at synke. Af den 20 mand store besætning omkom 12 mand inklusive kaptajnen. De 8 mand blev reddet af den svenske s/s *»Hedda«*, efter at de i 22 timer på en redningsflåde havde kæmpet for livet i den oprørte sø. På redningsflåden havde været endnu 6 af besætningen — hvoriblandt kaptajnen — men disse var blevet så udmattede, at de ikke kunne holde sig fast og var blevet skyllet overbord.

Det gamle år skulle ikke gå til ende, før der igen kom nyheder om en frygtelig skibskatastrofe. S/s *»Gerda Toft«*, 2928 brt., bygget i Nova Scotia i 1944, tilhørende d/s Jutlandia og ført af kaptajn Erik Morten Rasmussen, var forlist lillejuleaften i Nordsøen ved indsejlingen til Elben, og alle ombordværende 31 personer druknede.

»Gerda Toft« var på rejse fra Casablanca til polsk havn med en ladning fosfat. Tidligt på eftermiddagen udsendtes nødsignaler fra skibet. Disse blev opfanget af Blaavand radio samt af flere skibe, som ilede mod den opgivne position. Rederiet satte en større hjælpeaktion i gang og fik således en tysk redningsdamper, som lå i Helgolandsbugten, til at begive sig mod stedet. I den sidste udsendelse, som hørtes fra havaristen, meddeltes det, at en luge var slået ind, og at vandet fossede ned i lasten. Flere skibe kæmpede sig gennem den hårde storm mod ulykkesstedet. Det britiske s/s *»Liberia Coast«* meddelte at have set en kæntret redningsbåd på det opgivne sted, men intet tegn på overlevende. Senere på aftenen nåede svensk s/s *»Karmas«* til stedet, men fandt heller intet, og den samme melding kom efterhånden fra andre skibe.

Lørdag den 8. januar 1955 afholdtes i Holmens kirke en mindegudstjeneste for de 30 besætningsmedlemmer og 1 passager, som var omkommet ved *»Gerda Toft«s* forlis. Højtideligheden overværedes af en stor forsamling af pårørende, rederiets personale, handels- og søfartsministeren fru Lis Groes, repræsentanter for administrationen, søværnet, assurandørerne og skibsfartens organisationer.

Sømandspræsten, pastor Fr. Eilschou-Holm holdt en gribende tale — »hver mand gjorde sin pligt til det sidste, véd vi. — Så vil vi tage del i de efterladtes sorg og være med til at binde en mindekrans om de søfolk, som rederiet på denne måde har ønsket at sige tak og vise den sidste ære.«

Den 20. januar 1955 holdtes forhør i sø- og handelsretten i København i anledning af *»Gerda Toft«s* forlis. Retten beklædtes af dens præsident, Robert Hove, med bisidderne, kaptajn H. L. Barfoed og kommandør H. Bildsøe. Foruden skibets reder, Ove Toft, og andre ledende personer fra rederiet samt repræsentanter for assurandører og søfartens organisationer, var mødt en stor del af de omkomnes efterladte.

Retsmødets hovedpunkt var oplæsningen af et brev og en rapport fra kaptajn D. Collins, fører af britisk m/s *»Iberian Coast«*. Den britiske kaptajns brev var en gribende beklagelse over, at til trods for de yderste anstrengelser fra de engelske søfolks side havde de ekstraordinære slette vejrforhold bogstavelig taget

snuppet de skibbrudne søfolk bort fra deres hænder i sidste øjeblik og gjort de efterfølgende eftersøgninger resultatløse.

Fra »*Iberian Coast*« var nødssignalerne fra »*Gerda Toft*« blevet observeret, hvorefter kursen var sat mod havaristen, som de kl. 16.30 fik i sigte i ca. 4 sømils afstand. I det tiltagende mørke tabtes havaristen af sigte, men udsendte nødraketter ledte »*Iberian Coast*« til ulykkesstedet. Kort efter klokken 17 opdagedes en redningsbåd, som »*Iberian Coast*« styrede til luvart af med langsom fart. Da skibet kom nær båden, kunne det ses, at den vandfyldte båd havde 15—20 ombord, og at disse — med en enkelt undtagelse — lå hen over tofterne uden at røre sig — tilsyneladende bevidstløse eller døde. En mand stod dog op i bådens stævn, og da båden kom langs siden af »*Iberian Coast*«, lykkedes det den enlige mand i båden at få en fra skibet udslynget kasteline gjort fast. For at assistere de hjælpeløse skibbrudne, begyndte folk fra englænderen at gå ned ad de over skibssiden udhængte rebstiger og net. »*Iberian Coast*« rullede voldsomt i den svære tværsø, og før redningsmændene kunne nå at komme ned i båden, så de til deres rædsel en mægtig sø slå over båden og fuldstændig vælte den rundt. Alle forbindelsesliner mellem de to fartøjer sprængtes, og den kæntrede båd drev agter og forsvandt helt af syne. »*Iberian Coast*« fortsatte i over en time eftersøgningen på stedet, men måtte derefter erkende, at yderligere bestræbelser var håbløse. Det var den engelske kaptajns overbevisning, at manden i bådens stævn, som var den eneste aktive, kunne have reddet sig selv, men hans forsøg på at hjælpe sine kammerater blev hans død.

Ved retsmødets slutning holdt retspræsident Hove en mindetale og sluttede: »Vi ser for os disse tapre søens mænd, idet vi hører ordene fra den engelske kaptajns brev. Vi hører om sømanden, som satte sit liv til i et forsøg på at redde sine kammerater. Vi føler os meget små og forstår i et glimt, hvad vi skylder søens folk. Disse gode danske mænd har sat livet til i deres gerning, som var til gavn for os alle. Æret være deres minde.«

Også fra Det fjerne Østen kom der i julen bud om en ulykke, som var overgået dansk skibsfart, omend der ved denne lejlighed ingen menneskeliv gik tabt. Rederiet A. P. Møllers 5720 brt. store m/s »*Lexa Mærsk*«, kaptajn Otto Caroc, blev juledag totalt ødelagt ved en voldsom brand, som udbrød i skibets gummi- og carbidladning, mens skibet lå under lastning i Singapore. Skibets 44 mands besætning og 10 passagerer kom intet til, men mistede alle deres ejendele. Skibet blev totalt vrag.

Også glædelige begivenheder skete der dog for dansk skibsfart i 1954. Mange nybygninger blev tilført flåden, og også i land kunne søfolkene glæde sig over byggeaktivitet, som i flere havnebyer blev virkeliggjort, og som frem i tiden vil få stor betydning for søens farende mænd. Således blev der i Antwerpen fredag den 18. juni 1954 åbnet Det skandinaviske Sømandshotel. Hotel Skandinavia har til huse i de to øverste etager i The International Seamen's Home, som er en kolossal bygning på 6 etager. Hotel Skandia er helt adskilt fra det øvrige hotel og har en norsk bestyrer med henholdsvis en dansk og en svensk assistent. Hotellet har 28 enkeltværelser, som, om det ønskes, kan forvandles til dobbelt-

værelser. Der findes alle moderne bekvemmeligheder, klubværelser, restaurant, biograf, spilleværelser og lignende. Alt er smagfuldt indrettet med møbler fra de skandinaviske lande, og hotel- og restaurantpriser er holdt meget moderate.

Den 20. december 1954 blev Sømændenes Mindehotel på højtidelig vis indviet i overværelse af Hans kongelige Højhed prins Axel, repræsentanter for administrationen, rederne, søfartens organisationer m. m. Hans Majestæt kongen havde sendt et lykønskningstelegram.

Formanden for Sømændenes Forbund, Svend From Andersen, redegjorde i en tale for hotellets tilblivelse. Efter at tanken om at bygge et hotel i Amaliegade var opgivet, købtes Hotel Larsens Gaard i Peder Skramsgade nr. 19, og det store arbejde med husets ombygning var nu tilendebragt. Søfolkene havde bestemt at ville bygge et hotel i stedet for at rejse et monument, da hotellet vil gøre positiv nytte foruden at tjene som kulturel løftestang for sømandsstanden. »Sømandshotellet er rejst til minde om dem, der satte livet til for at sikre Danmarks forsyninger under krigen, eller som kæmpede og faldt i de allieredes kamp for Danmarks befrielse. Lad os mindes disse gode kammerater ved et minuts stilhed.«

Flere talere havde ordet, hvorefter søfartsminister fru Lis Groes åbnede »mandfolkehuset« med nogle smukke ord og med lykønskninger fra regeringen.

Blandt de mange gaver, som blev overrakt hotellet, var også et maleri af den kort tid inden afdøde forbundsformand Th. Laursen, der mere end nogen anden havde arbejdet for at skaffe midler til hoteltankens virkeliggørelse.

Hotellet har 73 værelser med 102 senge. Om fornødent kan der skaffes plads til yderligere 50 gæster. Alle de mest moderne bekvemmeligheder forefindes, ligesom også restaurant, selskabslokaler, læseværelser etc. I en montre i vestibulen er anbragt en mindebog med navnene på alle krigsforliste danske sømænd fra begge verdenskrige.

Finansieringen af hotellet er foregået gennem Søfolkenes Mindehotel, som er en selvejende institution oprettet af sømændenes og søfyrbødernes forbund. I bestyrelsen sidder foruden repræsentanter for de to forbund tillige kontorchef i handelsministeriets søfartsafdeling J. Christiansen.

Den samlede udgift ved ejendommens køb og indretning til hotel kom til at andrage meget nær 2 mill. kr. Kr. 500.000 blev skænket af Mindeindsamlingen af 1947, kr. 500.000 af Dansk Dampskibsrederiforening, kr. 250.000 blev modtaget som et delvis rente- og afdragsfrit lån fra Handelsflådens Velfærdsråd. Med kreditforeningslån rådede institutionen ved indvielsen over kr. 1.440.000. De manglende kr. 550.000 blev skaffet til veje ved, at der ydes et statslån på kr. 400.000 på betingelse af, at det derefter resterende beløb tilvejebringes fra anden side. Denne betingelse er blevet opfyldt, idet de to kontraherende forbund har ydet kr. 200.000 — eller noget nær kr. 30 pr. medlem. Desuden har de to forbund over for institutionen afgivet garanti for dækning af det eventuelle underskud ved hotellets drift. Statslånet er afdragsfrit i 10 år og skal derefter afdrages over 3 år, rentefrit i 3 år og derefter forrentes med 5% p. a.

KAPITEL 42

Overenskomster. Kronedevaluering. Sømandsstrejke. 1 mill. kr. i bod. »Afsavntillæg«. Aspirantordningen. Besætningernes indtjening gennem årene.

Med hensyn til overenskomstforholdene med skibenes besætninger udløb de i 1947 afsluttede aftaler i 1949. Ved de indledende forhandlinger mellem rederiforeningen og mandskabsorganisationerne krævede forbundene så store lønmæssige forbedringer, at rederne nægtede at gå med til det, og da der ikke kunne opnås enighed, toges sagen op af forligsmanden. Forbundene varslede sømandsstrejke fra kl. 0.00 den 8. marts 1949, men i medfør af loven om mægling i arbejdsstridigheder beordrede forligsmanden strejken udsat til den 15. marts. Efter langstrakte og besværlige forhandlinger, under hvilke rederiforeningen henviste til, at overenskomsterne i Norge og Sverige var blevet forlænget med uændrede lønninger, fremsatte forligsmanden et mæglingsforslag, som den 31. marts blev vedtaget med ringe majoritet af begge parter. Den nye overenskomst gav blandt andre fordele en forhøjelse af grundhyren, der for en matros og en fyrbøder beløb sig til kr. 15 pr. måned. Overenskomsten kunne opsiges tidligst til ophør den 1. marts 1950.

Styrmændene og maskinmestrene fik ligeledes en del forbedringer i de nye overenskomster, som skulle være gældende til 1. april 1950. Det vigtigste punkt, officererne fik gennemført, var spørgsmålet om levering af køjetøj, hvor det blev bestemt, at dette fra den 1. august 1949 skulle leveres og renholdes af rederne. I skibe under 1400 brt. kan rederiet dog i stedet yde en erstatning på kr. 30 månedlig.

Også restaurationspersonalet og radiotelegrafisterne fik deres overenskomster forlænget et år med en del forbedringer. Hovmestre og kokke med 5 års anciennitet i samme rederi fik en køjetøjsordning i lighed med officererne. Radiotelegrafisternes krav om, at overtelegrafisterne skulle have adgang til at spise i skibets salon, blev kategorisk afvist. Radiotelegrafistforeningen gav strejkevarsel til 15. juli 1945, men det af forligsmanden fremsatte mæglingsforslag blev vedtaget af begge parter. Efter dette fik telegrafisterne en del løn- og arbejdstidsforbedringer.

Devalueringen af den danske krone den 19. september 1949 forhøjede kursen på dollars til kr. 6.92 fra kr. 4.81. Dette medførte krav fra organisationerne om, at søfolk, der sejlede på lande, der ikke havde devalueret, skulle have et tillæg til imødegåelse af kronens forringede købekraft i udlandet.

Rederiforeningen protesterede mod dette krav, men erkendte, at kronens devaluering betød et tab for de danske søfolk, som sejlede fast i Amerikafarten, og erklærede i princippet sin villighed til at yde en vis kompensation herfor.

Efter at sagen var blevet debatteret, og det havde vist sig, at både Norge og Sverige var indstillet på at yde et mindre tillæg, blev parterne tilsidst enige, og en overenskomst kom i stand. Denne kom i store træk til at lyde på, at skibe sejlende i uafbrudt fart inden for visse grænser (ved »uafbrudt« menes mindst 30 dage indenfor området) skulle betale et tillæg, der for matroser og fyrbødere

blev sat til kr. 150 månedligt og tilsvarende mindre for andre kategorier. Også officererne fik tilkendt »Amerikatillæg«, der for de ældste officerers vedkommende blev fastsat til kr. 170 månedligt.

I overenskomsten for året 1947 blev det vedtaget, at i skibe, hvor der var ansat mindst 3 maskinmestre, skulle 1. maskinmester tituleres »maskinchef«. Et krav fra maskinmestrenes side om, at 2. maskinmester derefter skulle tituleres »1. maskinmester« osv., blev ikke gennemført. I tilslutning hertil kan det nævnes, at styrmændene i 1952 fik gennemført, at i skibe med mindst 2 styrmænd, skulle førstestyrmand benævnes »overstyrmand«.

Inden overenskomsternes udløb i 1950 blev der igen ført lange forhandlinger, idet særlig mandskabsorganisationerne, vel nok opildnet af skibsfartens gode kår, fremsatte krav om visse lønmæssige forbedringer. Det kom til ret skarpe meningsudvekslinger og trussel om strejke, men forhandlingerne endte dog med vedtagelse af forligsmandens mæglingsforslag, hvis vigtigste punkt var forhøjelsen af grundhyren for matroser og fyrbødere på kr. 18 pr. måned. Overenskomsterne med styrmænd, maskinmestre og restaurationspersonale gik ret smertefrit i orden, men betød dog forbedringer for alle tre kategorier. Tillige blev der givet maskincheferne ret til spisning i salonen. Med radiotelegrafisterne så det en overgang ud til strejke, idet telegrafisterne fastholdt kravet om, at overtelegrafisterne også skulle spise i salonen. Kun ved handelsministeriets indgriben blev en strejke afværget og overenskomst — hvori kravet ikke blev opfyldt — indgået.

De nye overenskomster kom alle til at lyde med opsigelse tidligst i 1952.

Allerede i slutningen af 1951 begyndte forhandlingerne mellem parterne om nye overenskomster, når de gamle udløb i 1952. Forhandlingerne fortsattes i 1952 og var — særlig med mandskabsorganisationerne — ret besværlige. Forbundene afgav i februar måned strejkevarsel, som forligsmanden dog fik stillet i bero. Fragtmarkedet var oppe i skyerne, rederne tjente penge, og besætningerne ville have deres del af indtægten. Rederne havde sikkert heller ikke noget imod, at mandskaberne under de gode konjunkturer også fik rimelig part af fortjenesten, men de mente, at besætningerne stillede for uforholdsmæssigt store krav. Rederne var tillige klar over, at de gode tider ikke kunne vedvare, og de vidste af erfaring, at kom der dårlige tider på fragtmarkedet, ville det volde store vanskeligheder at få udgifterne og dermed hyrerne ned igen. Derfor strittede rederne kraftigt imod, men på den anden side var konjunkturerne så øjeblikkeligt gode, at ingen af parterne ønskede kamp og derved slå noget i stykker for dansk skibsfart og dermed for det danske samfund. Efter langvarige forhandlinger fremsatte forligsmanden sit mæglingsforslag, og dette blev vedtaget af parterne og afgivet til forligsmanden den 2. april 1952.

For sømænd og søfyrbødere betød den nye overenskomst store forbedringer. Grundhyren for matroser, letmatroser og fyrbødere blev forhøjet med kr. 16.50 pr. måned. Ungmænd fik ingen forhøjelse, men derimod fik bådsmænd, pumpemænd og donkeymænd en forhøjelse af kr. 31.50 mdl. Foruden dette hyretillæg fik besætningerne andre forbedringer i overtids-, ferie- og fridagsbetalinger. Des-

uden blev det bestemt, at rederierne fremtidig leverer folkene madrasser med betræk, mens sømændene bibeholder det sædvanlige månedlige tillæg som køje-tøjstillæg. Der blev indført et bonussystem i forhold til det antal måneder, sømænd forbliver i samme skib, og forbundene gav tilsagn om at medvirke til at forbedre disciplinforholdene ombord.

I henhold til mæglingsforslaget blev der af parterne nedsat et udvalg til undersøgelse af årsagerne til den relativt store arbejdsløshed inden for Sømændenes Forbund. Både rederierne og sømændene fik repræsentanter i dette udvalg, hvis formand, kontorchef i centralarbejdsanvisningen K. Vedel-Petersen, i fællesskab blev udpeget af begge parter. Udvalget fremsatte den 8. december 1952 sin betænkning, på basis af hvilken der i 1953 blev optaget forhandlinger mellem parterne, men disse endte uden resultat.

Under forhandlingerne mellem rederne og dæks- og maskinofficersorganisationerne i 1952 kom et nyt problem frem. Der blev fra maskinmestrenes side stillet krav om en ændring i det hidtil bestående forhold mellem førstestyrmænds og 2. maskinmestres lønninger — et spørgsmål, der var blevet særligt aktuelt, efter at de svenske maskinmestre i 1951 havde krævet og opnået denne ændring, der gik ud på, at lønningerne for disse to charger skulle være ens. Styrmændene tilkendegav kraftigt, at de var imod mestrenes synspunkt og ønsker, og rederiforeningen stod egentlig ret hjælpeløs over for dette punkts løsning. I Sverige var spørgsmålet blevet løst ved voldgift, men i Danmark blev man enige om, at de to organisationer skulle søge at forhandle sig frem til et grundlag, som også ville være antageligt for rederiforeningen. Officersorganisationerne blev enige om, at det fremtidige lønforhold mellem førstestyrmand og 2. maskinmester, andenstyrmand og 3. maskinmester osv. skulle fastlægges således, at styrmanden fik 5% højere grundhyre end maskinmesteren, dvs. en delvis nivellering af hidtidig lønforskel.

Grundhyrerne for såvel dæks- som maskinofficerer hævedes noget ved den nye overenskomst, ligesom andre forbedringer opnåedes for officererne. Også for restaurationspersonale og radiotelegrafister blev der enighed om overenskomster, som i begge tilfælde betød forbedringer for personalet.

Alle overenskomsterne skulle gælde til 1954, men allerede i slutningen af 1953 indledtes forhandlinger om de nye kontrakter. Realitetsforhandlingerne, som fandt sted straks efter årsskiftet, var svære at komme igennem, og der truedes en overgang med strejke fra de to mandskabsorganisationers side. Det af forligsmanden den 24. marts 1954 fremsatte mæglingsforslag blev dog vedtaget af parterne og betød en væsentlig forbedring af mandskabernes lønnings- og andre forhold.

I de senere år har de større rederier for at modvirke den stigende mangel på styrmænd begyndt at antage »aspiranter« (lærlinge), som de antager lige fra sømandsskolerne og i skibene giver de bedste uddannelsesmuligheder for at opnå kvalificerede dæksofficerer. Sømændenes Forbund var imod denne ordning og forlangte den afviklet, idet man hævdede, at systemet hindrede folkene fra forbundet i at komme frem, og desuden gjordes det gældende, at aspiranterne tog

pladserne op for de regulære matroser. I en aftale mellem parterne indgået i 1952 forpligtede rederne sig til at holde deres aspiranter uden for den normerede dæksbesætning, således at lærlingene faktisk var overtallige. Ved den i 1954 indgåede overenskomst blev aspirantspørgsmålet løst i redernes favør ved forligsmandens mæglingsforslag, men rederne gik dog med til at lade hele spørgsmålet behandle i et udvalg bestående af to repræsentanter fra Dansk Dampskibsrederiforening og to fra Sømændenes Forbund med departementschef H. H. Koch som forhandlingsleder. Dette udvalg skulle afgive betænkning inden den 1. oktober 1955.

Også officers- og restaurationspersonalets overenskomster blev ændret i de ansattes favør, og alle hovedoverenskomsterne blev forlænget til ophør tidligst den 1. marts 1956 for sømænds og søfyrbøderes vedkommende og til den 1. april 1956 for de øvrige organisationers vedkommende.

Det ovenfor omtalte udvalg, som skulle forsøge at skabe en ordning på aspirantspørgsmålet, afgav den 26. december 1955 sin betænkning, der indeholdt konklusion og forslag tiltrådt af samtlige udvalgsmedlemmer. Forslaget gik i korthed ud på, at aspiranterne skulle stå direkte under overstyrmanden eller hans stedfortræders personlige tilsyn, og selv om de i det daglige arbejde skulle holdes adskilte fra den øvrige besætning, skulle de dog deltage i al tjeneste, som med hensyn til deres fremtid var af uddannende karakter. Der foreslås også nedsættelse af et stående udvalg med en neutral af begge parter valgt opmand. Dette udvalg skulle have til opgave at drøfte muligt opstående problemer — bl. a. spørgsmålet om antallet af aspiranter i hvert skib.

Forhandlingerne med forbundene om de nye overenskomster, som var begyndt ultimo 1955, fortsattes i det nye år. Forhandlingerne med Sømændenes Forbund drejede sig navnligt om forbundets krav om vidtgående bemandingsregler samt kravet om fuldstændig bortfald af aspirantordningen. Medio februar 1956 opsagde de to forbund alle gældende overenskomster, og efter behørigt varsel trådte strejken i kraft den 19. marts kl. 0.00, efter at forligsmandens mæglingsforslag den 17. marts var strandet. På statsministerens initiativ fremsatte forligsmanden et nyt mæglingsforslag den 31. marts, men da dette fra folkenes side blev forkastet den 12. april, blev forslaget straks behandlet som hastesag i folketinget, og det blev ophøjet til lov den 13. april 1956.

Da sømændene nægtede at gå i arbejde, klagede Dansk Arbejdsgiverforening i forståelse med Dansk Rederiforening til den faste voldgiftsret, som den 19. april afgav kendelse om arbejdets øjeblikkelige genoptagelse og idømte Sømændenes Forbund en bod på kr. 250.000. Sømændene ville imidlertid ikke bøje sig, hvorfor retten den 28. april afsagde en ny kendelse med påbud om strejkens afslutning, og forbundet idømtes en tillægsbod på kr. 750.000. På en generalforsamling den 26. april vedtog sømændene at afblæse strejken og gå i arbejde om morgenen den 27. april 1956. Den samlede bod på 1 mill. kr. med renter blev efter aftale med rederiforeningen betalt i afdrag og endeligt afviklet den 15. februar 1957.

I øvrigt blev alle overenskomster både for officers- og mandskabsorganisatio-

nernes vedkommende væsentlig forbedrede — særlig med hensyn til ferie- og fridagsspørgsmålet. For maskinpersonalets vedkommende blev der som noget nyt indført betegnelsen »junior-maskinmestre« for maskinassistenter med bestået maskinisteksamen og med skibstjeneste i mindst 15 måneder. Ueksaminerede maskinassistenter fik indført et alderstillæg for henholdsvis 3, 4 og 5 års effektiv tjeneste.

Forhandlingerne med radiotelegrafistforeningen blev ret besværlige og endte med strejkevarsel, men forligsmandens mæglingsforslag blev dog den 23. august 1956 vedtaget af begge parter.

Også for restaurationspersonalet lykkedes det at få en overenskomst halet i land — med betydelige forbedringer for personalet.

Det siden 1946 bestående skattefri krigstillæg havde gennem årene flere gange været ude for angreb fra redernes side. Da tillægget var skattefrit, søgte besætningerne naturligvis at beholde det længst muligt, endskønt man, som tiden gik, havde vanskeligt ved at finde nogen begrundelse for det. Da tillægget imidlertid fra 1. januar 1956 på finansministeriets initiativ ophørte at være skattefrit, blev der ført forhandlinger mellem parterne om dets afskaffelse, og den 31. marts 1956 blev den gamle aftale afløst af »Aftale om afsavnstillæg« med et fast månedligt beløb principielt baseret på de søfarendes gennemsnitlige krigstillæg i 1955. Beløbet kom til at ligge mellem kr. 20 for en dreng og op til kr. 300 for en maskinchef — i skibe på over 850 brt. Også skibsførerne fik tilkendt »afsavnstillæg« som blev meget varierende i henhold til deres ansættelsesforhold.

For samtlige organisationers vedkommende blev overenskomsternes varighed forlænget til ophør tidligst den 1. marts 1958 for sømændenes og fyrbødernes vedkommende (i øvrigt ved lov) og til 1. april 1958 for de øvrige organisationer.

I henhold til forligsmandens mæglingsforslag af 31. marts 1953 skulle der nedsættes et tresidigt udvalg til drøftelse af spørgsmål, som aspirantordningen måtte give anledning til. Udvalget blev nedsat i 1957 og kom til at bestå af 4 medlemmer udpegede af Dansk Dampskibsrederiforening, 2 af Dansk Styrmandsforening og 2 af Sømændenes Forbund med vicepræsident ved sø- og handelsretten H. W. Jacobi som forhandlingsleder. Dette udvalg er stadig virksomt, men fører dog en ret hensygnende tilværelse. Grunden til dette er det tilfredsstillende faktum, at der kun har været få divergenser mellem parterne at forhandle sig til rette om. Rigtigt nok var den betænkning, som blev enstemmigt vedtaget af det af redere og af sømændenes repræsentanter bestående udvalg, og som blev afgivet den 26. december 1955, blevet forkastet af forbundets bestyrelse, men efter den uheldige strejke var der ligesom kommet lidt mere stilhed om spørgsmålet. Imidlertid havde forbundet nægtet at optage aspiranter som medlemmer, og da forbundet havde kontrol med hyreanvisningen, skabte dette visse vanskeligheder, også fordi man ikke kunne have uorganiserede folk ombord i skibene. Dette spørgsmål blev dog klaret, idet Dansk Styrmandsforening besluttede at oprette en »juniorafdeling« inden for foreningens rammer. Ved urafstemning mellem styrmandsforeningens medlemmer blev denne beslutning med overvældende flertal vedtaget, og fra 1. januar 1957 er denne afdeling en

kendsgerning. Aspiranterne i de danske skibe er, som omtalt, således ikke medregnet i det antal menige besætningsmedlemmer, som ifølge loven skal være påmønstret skibene.

Forhandlingerne mellem parterne om fornyelse af overenskomsterne, hvis varighed udløb i 1958, begyndte allerede i slutningen af 1957 og fortsattes gennem foråret 1958. Efter megen tovtrækkeri, hvor også mæglingsmandens bistand blev nødvendig, blev alle overenskomsterne vedtaget med en del forbedringer for besætningerne — særligt med hensyn til fritidsproblemerne. Varigheden af de nye aftaler blev for maskinmestrenes vedkommende til 1. april 1961. For styrmænd, sømænd og fyrbødere til 1. marts 1961. Det kan være interessant at drage en sammenligning mellem de aktive sømænds kår, som de formede sig i 1897, da dette værks forfatter gik til søs, og således som de har udviklet sig til at blive i vore dage.

I Dansk Dampskibsrederiforenings skibsfartsberetning for året 1959 gives en belysning af danske skibsbesætningers økonomiske vilkår efter de sidste overenskomster. Følgende oplysninger stammer fra denne kilde. I den her givne gengivne gennemsnitlige månedlige indtægt er inkluderet anciennitets-, dyrtids- og afsavnstillæg og andre tillæg samt overtidsbetaling. For officerernes vedkommende er tillige medregnet rederiernes pensionsbidrag. Feriepenge og fridagsgodtgørelse er ikke medregnet. Disse poster tillige med værdien af kost og logi ombord (som heller ikke er medregnet) udgør ret betydelige beløb pr. måned.

I opgørelsen er der i parentes anført den tilsvarende arbejdsindtægt for året 1938. Det må her erindres, at detailpristallet, når det sættes til 100 i året 1938, er steget til 249 i året 1961.

Overstyrmand	kr.	2381 (521)	Koksmath	kr.	422 (50)
2. styrmand	»	1973 (401)	Maskinchef	»	2641 (673)
3. styrmand	»	1708 (313)	2. maskinmester	»	2154 (488)
Radiotelegrafist	»	1481 (337)	3. maskinmester	»	1818 (371)
Bådsmand	»	1375 (295)	Jun. maskinmester ..	»	1575 (263)
Tømmermand	»	1265 (270)	Assistent	»	1416 (263)
Matros	»	1248 (266)	Donkeymand m/s ..	»	1403
Letmatros	»	1015 (149)	Donkeymand d/s ...	»	1532 (315)
Ungmand	»	424 (90)	Motormand	»	1088 (244)
Dæksdreng	»	381 (49)	Fyrbøder	»	1126 (234)
Hovmester	»	1505 (344)	Ubefaren motormand	»	1039 (157)
Kok	»	1386 (277)	Kahyts-, messe- og		
Ungkok	»	1021 (160)	kammerdreng	»	300 (35)

For både dæks- og maskinofficerer gælder det, at i store skibe, hvor vedkommende har en høj anciennitet, kan hyrerne komme betydeligt højere op end de her anførte gennemsnitsgager.

Allerede den 31. oktober 1960 indsendte Sømændenes og Fyrbødernes Forbund til Danmarks Rederiforening forslag om ændring i de bestående overens-





Øverst til v.: »Flying Enterprise« 1. januar 1952. En ensom skibsførers kamp for sit skib. Øverst til h.: Kaptajn Carlsen (til h.) og styrmand Dancy's ankomst til Falmouth. Til h. herfor: Tegneren Otto Frederiksen og forfatteren Mogens Dam i Nationaltidende.

CARLSEN OG DANCY



Dagens Helte, Kaptajn Carlsen og Styrmand Dancy, skal have været temmelig ængstelige ved Udsigten til de mange Festligheder, der ventede dem.

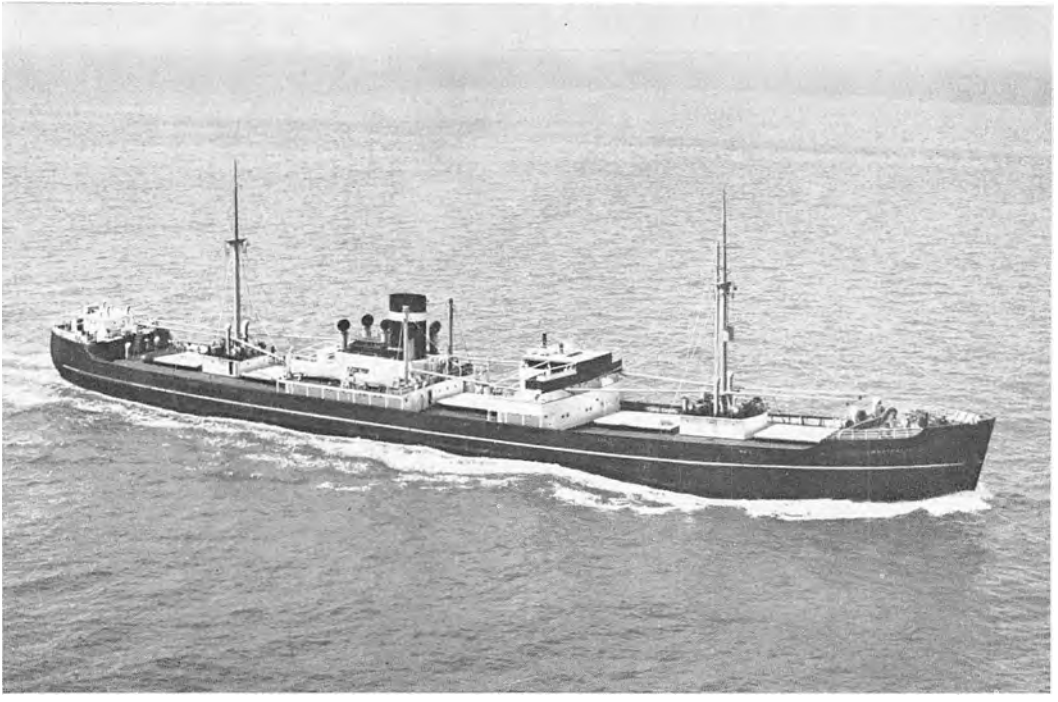
En Sømand har sin Enegang
paa Skuden, stødt og sejg,
han ler ad Stormens vilde Sang
paa Havets vaade Vej.
Han føler ingen særlig Trang
til Hyldest og Halløj,
en Sømand gaar sin Enegang,
naar Bølgen den er høj.

En Sømand gør ej mange Ord
af egen Helledaad,
han sig befinder bedst ombord,
om Trøjen end bli'r vaad.
Han ynder ingen Tale lang
ej Film- og Radio-Digt.
En Sømand gaar sin Enegang
og gør sin simple Pligt.

En Sømands Vej er ned og op,
det er saa ligetil.
Han ta'r sin Tørn og gør sit Job,
skønt Livet staar paa Spil.
Han ænser hverken Guldets Klang
eller Reklameskrænal.
En Sømand gaar sin Enegang
med Kursen mod sit Maal.

Han foretrækker Stormens Brag
og Himlens vrede Lyn
for at gaa Spidsrod under Flag
helt op igennem Byen.
Halløj og Festarrangement
han nærmest nødigt ser.
En Sømand gaar det ene Gang
men heller aldrig mer!

Mogens Dam





M/s »Westralia« (Orient) 6.455 brt. Bygget 1937 af Nakskov Skibsværft. Forfatterens sidste kommando. Til. h.: Efter 52 års sejlads – hvoraf 32 år som fører – har skipperen »ringet af« for sidste gang.

komster, som ville udløbe den 31. marts 1961. Rederiforeningens forhandlingsudvalg fandt disse forslag aldeles uantagelige. Redernes modforslag nægtede de to forbund at diskutere, idet de fordrede en minimums månedshyre (inkl. alle tillæg — undtagen overtid) på kr. 1.200,— for en fuldbefaren matros eller fyrbøder — og tilsvarende for de øvrige grader af menige besætningsmedlemmer. Da de efterhånden i gang kommende forhandlinger tilsidst syntes at gå i hårdknude, afsendte de to forbund den 13. februar 1961 det første strejkevarsel, som den 21. samme måned efterfulgtes af det andet varsel, i hvilket sidste det meddeltes, at strejken ville træde i kraft fra den 2. marts.

Statens forligsmand besluttede den 26. februar at påbyde 2 ugers udsættelse af strejken. Den 21. marts fremsatte forligsmanden et mæglingsforslag, som blev forkastet af forbundene, og fra den 11. april var sømændenes og fyrbødernes strejke en kendsgerning. Også havnearbejdere og skibsværftsarbejdere var i strejke — i det hele taget strejkede på det daværende tidspunkt ca. 150.000 arbejdere i Danmark — en alvorlig katastrofe for hele det danske samfund. Sømands- og havnearbejderstrejken truede landets udenlandshandel og dermed Danmarks økonomi, og da derfor et af forligsmanden den 4. maj stillet revideret mæglingsforslag blev forkastet både af Danmarks Rederiforening og af de to forbund, besluttede regeringen sig til at handle. Folketinget blev indkaldt og efter nogen forhandling vedtog tinget at ophøje det af parterne nedstemte mæglingsforslag til lov med øjeblikkelig virkning, og mandag den 15. maj kl. 4,00 var strejken ophørt, og arbejdet genoptoges i løbet af dagen både ombord og i land.

Det vedtagne lovforslag blev modtaget med misfornøjelse af begge parter. Resultatet blev dog for det menige mandskabs vedkommende en forhøjelse af grundhyren på ca. 13 %, således at månedshyren for en matros (fyrbøder) vil med grundhyre, dyrtids-, afsavns- og smuds- og andre tillæg andrage kr. 1.056. Heril kommer yderligere anciennitetstillæg og betaling for overarbejde. Når i rederiforeningens årsbsretning matroshyren pr. 31. marts 1961 er angivet at være kr. 1.248, må det erindres, at dette beløb også indeholder et kalkuleret gennemsnitsbeløb for vagtpenge, skiftepenge og overtidsbetaling, hvilken sidste post i mange tilfælde kommer op på meget betydelige beløb. Overenskomsten er gældende til 1. marts 1963.

Ligesom Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes forbund ved de sidst afsluttede forhandlinger havde optrådt i fællesskab, havde også styrmændene og maskinmestrene besluttet at stå samlet. De to foreningers repræsentanter begyndte forhandlingerne med Danmarks Rederiforening den 23. marts. Efter lange og svære forhandlinger — de sidste to møder under medvirken af mæglingsmand byretsdommer Ove Christensen — lykkedes det endelig den 27. juni at komme til enighed om en overenskomst med tilbagevirkende kraft fra den 1. april 1961. Overenskomsten kan tidligt opsiges med 3 måneders varsel den 1. april 1963. De lønmæssige resultater beløb sig for begge kategoriers vedkommende til brutto lønforbedringer af mellem kr. 160,— og kr. 300,— pr. måned. Det blev ligeledes bestemt, at det hidtil betalte »afsavnstillæg« skulle indlemmes

hyren på en sådan måde, at 100 % af tillægget skulle lægges til grundhyren og 65,7 % overføres til dyrtidstillægget. Det er værd at lægge mærke til, at maskinofficererne fik et længere næret ønske opfyldt, idet maskinmestrene på »titeltrappestigen« blev rykket et trin op således, at den tidligere 2. maskinmester nu skal benævnes 1. maskinmester osv.

Et på styrmændenes generalforsamling fremsat forslag, at også dæksofficererne skulle fordre, at understyrmændene skulle rykke en tak op på den officielle rangstige, blev nedstemt med stort flertal.

Også radiotelegrafister fik efter ret smertefri forhandling deres overenskomst fornyet med brutto lønforbedringer på fra ca. 100 til 200 kr. månedligt. Lige som for de øvrige officerers vedkommende — og på samme måde — blev »afsavnstillægget« afskaffet. Den nye overenskomst gælder fra 1. april 1961 til 1. april 1963.

Efter tre måneders forhandling — tildels under medvirkning af mæglingsmand — fik sø-restaurationspersonalet den 6. juli også en overenskomst i orden. Overenskomsten, hvis varighed er fra 1. april 1961 til 1. april 1963 — betød en brutto lønforbedring på ca. 200 kr. månedlig for hovmestre og 150 kr. for kokke. Også på flere andre områder fik sø-restauratørerne deres kår forbedrede.

Jeg har tidligere fremhævet den enorme forbedring, der også er sket gennem årene med hensyn til alle besætningsmedlemmernes arbejds-, beboelses- og kostforhold. Jeg skal således fremhæve ferie- og fridagsordningen, hvilke for søfolk i skibe for et halvt hundrede år siden var ganske ukendte begreber. Med hensyn til selve den kontante arbejdsindtægt for søfolk for 60 år siden tør man nok sige, der er sket en vældig forandring i det forløbne tidsrum. Det er sandt, at det er der sket i alle fag — også fordi hele prisniveauet er så forandret, men forbedring af både lønninger og i alle sociale forhold har vel nok givet sig større udslag i skibsfarten end i noget andet erhverv.

I 1897 var den almindelige månedshyre for en begyndende skibsdreng kr. 12. En ungmand fik ca. kr. 20, men omkring årsskiftet steg ungmandshyren til kr. 30, letmatroser fik kr. 40 og senere kr. 48, og en fuldbefaren matros kr. 48, som senere steg til kr. 55. Der var for så vidt ingen faste hyrer, før fagforeningerne kom til og fik hyrerne fastlagt. En enestyrmand i skonnertfarten havde en månedshyre på kr. 70, og i de større sejlskibe lå førstestyrmandshyren på kr. 100 à 110. I dampskibene var styrmandshyrerne meget fluktuerende i de forskellige rederier, men androg fra kr. 100 til 120 for førstestyrmand og fra kr. 70 til 80 for andenstyrmand.

I passagerskibene i Amerikafarten havde førstestyrmand kr. 150 og 2. styrmand kr. 100 i månedshyre. I det nystiftede Ø. K. var hyrerne noget højere, nemlig for førstestyrmand kr. 150 plus en lastebonus på kr. 80. 2. styrmandshyren var kr. 120 og 3. styrmandshyren kr. 80. Hertil kom for 2. styrmands vedkommende en mindre bonus.

Med hensyn til maskinbesætningen, da havde en søfyrbøder for 60 år siden den samme hyre som en fuldbefaren matros — det vil sige efter juni 1898 kr. 55 månedlig. Overtidsbetalingen var også ens for de to stillinger — nemlig 45 øre

i timen — før 1898 var den 33 øre i timen. I sejlskibene betaltes der intet vederlag for overtidsarbejde. Arbejdstiden dengang var almindeligvis ansat til 10 timer i døgnet ved land og op til 12 timer (vagttjeneste) i søen.

For maskinmestrene lå gagerne noget højere end for styrmændene. 1. mestergagen lå fra kr. 170 til 200 pr. måned, 2. mester fra kr. 100 til 120 og 3. mester ca. kr. 90. I Amerikabådene samt i Ø. K. lå gagerne væsentligt højere. Særlig i D. F. D. S. var lønningerne meget beskedne, men karakteristisk for de tider er, at da maskinmestrene i november 1896 fremsendte en henvendelse til selskabets direktion om en forbedring af gagerne, fik maskinmesterforeningen — efter en fornyet henvendelse — 5 måneder efter dette svar fra direktøren: »Når De vil have et officielt svar, så er mit svar et bestemt nej. Jeg afslår Deres andragende.« Hvorefter denne sag var skrinlagt.

Hyrerne for hovmestre og kokke var også langt nede og lå omkring århundredskiftet på fra kr. 60 til 70 månedlig.

Når vi betragter forskellen i månedsgagerne i det forløbne tidsrum, må vi naturligvis også tage pengenes formindskede købeevne i betragtning. Når vi som basis for vor pristalsberegning sætter pristallet i 1914 som 100, så var det kun 80 i 1900, mens det i juli 1961 er steget til 467 — med andre ord — pengene var for 60 år siden $4^3/_4$ gange så meget værd, som de er i dag. Det fremgår heraf, at den reelle fremgang i alle lønningerne alligevel er meget betydelig — særlig i betragtning af den forkortede arbejdstid — men dette er en naturlig følge af, at hele livsniveauet — hele menneskehedens fordringer til livets goder — er steget så enormt.

KAPITEL 43

Nye søfartslove. Bemandingsloven. Flådens opbygning og størrelse. Indtjening. Suez krisen. Skibsværfterne.

Den 25. januar 1947 var af regeringen nedsat en kommission — »Søfartskommissionen af 1947« — som havde til opgave at gennemgå de forskellige vigtige søfartslove og derefter gøre indstilling til ministeriet med forslag om ændring eller fornyelse af disse love. Kommissionens medlemmer kom til at bestå af tjenestemænd indenfor søfartsministeriet samt af repræsentanter for rederierne og søfartsorganisationerne. Det skulle komme til at vare 9 år, før kommissionen sluttede sit arbejde d. 27. januar 1956, men først d. 3. juni 1958 blev de tre søfartslove efter langvarig behandling vedtaget af folketinget. De tre love er: »Lov om skibes bemanding«, »Lov om nautiske eksaminer m. m.« og »Lov om eksaminer for skibsmaskinmestre m. m.« I tilslutning til de to sidste af disse love blev der nedsat to skoleråd, der for hver af de to kategorier skulle bestå af sagkyndige, som skulle tilrettelægge detaljerne samt til enhver tid tilpasse henholdsvis navigatør- og maskinistuddannelsen til det praktiske livs krav. Navigationsrådet skulle tillige forestå driften af skoleskibet *»Danmark«*.

»Bemandingsloven« fastsatte regler for besætningernes størrelser i skibe på 500 tons og opefter. Den sidste i loven direkte indførte regel var for skibe på fra 8000 til 9500 bruttotons i hvilke den menige besætning i hvert skib skulle bestå af i alt 13 mand, hvoraf 8 mand skulle være matroser. I øvrigt skulle der i større skibe tilføjes 1 matros for hver 500 bruttotons, skibet var over 9500 tons. Da de første supertankskibe blev indlemmet i den danske handelsflåde, viste det sig, at den sidste tilføjelse i bemandingsloven gav en urimelig høj dæksbesætning på disse skibe, et forhold, som efter redernes mening besværliggjorde danske skibes konkurrencemuligheder over for udlandet, hvis regler ikke er så rigoristiske. En hurtigt arbejdende kommission blev nedsat, og efter flere forhandlinger, hvorunder Sømændenes Forbund kraftigt protesterede mod at forandre en af folketinget vedtaget lov, blev resultatet dog en ny bemandingslov, som trådte i kraft den 1. marts 1960. Den nye lovs skala går lige op til skibe på 20.000 brt., som skal have mindst 19 mands dæksbesætning, hvoraf 14 matroser — dette er en meget stor indskrænkning fra den gamle lovs bestemmelser.

Den sidste store verdenskrig gjorde et stort indhug på den danske handelsflåde, som ved krigsforlis mistede omtrent halvdelen af sin tonnage. Det blev derfor søfartserhvervets største og vigtigste opgave efter krigen at sørge for genopbygningen af flåden, og det kan af enhver, som har interesse for dansk søfart, konstateres med stor tilfredshed og glæde, at danske skibsredere med stor energi, fremsynethed og virkelyst har vist sig deres opgave voksen. Fra krigens afslutning til den 31. december 1954 har danske skibsredere investeret henimod 1 milliard kroner i nye skibe, mens en del umoderne tonnage er blevet udrangeret — skibene er enten blevet solgt til udlandet eller er blevet ophugget. Krigens afslutning så Danmark med en handelsflåde pr. 31. december 1945 på 390 skibe (over 100 brt.) målende i alt 728.000 brt. (1061 dwt.) Af disse skibe var 249 over 20 år — 184 skibe over 26 år. En hurtig fornyelse af flåden såvel kvantitativt som kvalitativt var nødvendig, og med de mange store, smukke skibe, som er tilført dansk skibsfart de sidste 16 år, har dansk skibsfart da også fået en sådan saltvandsindsprøjtning, at handelsflåden med disse i enhver henseende topmoderne skibe må fylde enhver danskers sind med stolthed, og vi gamle sejlskibsfolk — »rånokkens riddere« — er glade og taknemmelige over, at disse skibe ikke alene er fuldkomne i navigatorisk og teknisk henseende, men der er ligeledes taget de videste hensyn til de ombordværendes sikkerhed og bekvemmelighed — noget det skortede svært på i de romantiske sejlskibe og i tidligere tiders kulstøvede dampere.

Den danske handelsflåde bestod den 31. december 1960 af 662 skibe (på over 100 brt.) målende i alt 2.088.000 brt. (ca. 3 mill. dwt.) Det er bemærkelsesværdigt at se, hvorledes danske redere efter krigen er gået stærkt ind for tankskibe, af hvilke der i ovenstående antal er 83 skibe på i alt 810.000 brt. Af flåden består 93.1% af motorskibe, og af de 6.9% dampere er kun 6 skibe på i alt 5000 brt. kulbrændere. De øvrige 37 dampere på i alt 77.000 brt. er oliefyrede. De to moderne turbinetankskibe, der i 1959 blev tilført handelsflåden, har med

deres i alt ca. 46.000 brt. holdt dampskibenes samlede bruttotonnage forholdsvis højt oppe.

Det er også interessant at se, hvorledes den gode, gammelkendte Nord-Østersø tramptype på fra 1500 til 3000 brt. efterhånden er gået ud af billedet. Der bygges nu fortrinsvis store skibe til oversøisk fart, men hvad der også fylder godt op i skibenes antal, er de nye »cargoliner«s på 500 brt. (900 dwt.) Disse skibe nøjes dog ikke med sejlads i de hjemlige farvande — mange af dem beskæftiges i oversøisk fart.

Som vi andet sted i dette værk har set, var den danske handelsflådes bruttofragtindtjening fra udlandet i året 1933 ca. 180 mill. kr. Med andre ord — skibsfarten var igen ved at hæve sig efter den katastrofale nedgang, der var kulmineret i 1932 med en bruttoindtjening af kun 146 mill. kr. Opgangen fortsattes, og bruttoindtjeningen var i 1934 191 mill. kr., i 1935 201 mill. kr., i 1936 215 mill. kr., i 1937 gik den helt op til 307 mill. kr. for så at dale i 1938 til 270 mill. kr. Den begyndende frygt for en kommende krig fik igen fragterne til at stige, da de europæiske lande ville gardere sig ved at indføre korn, brændsel og andre fornødenheder, og dette satte naturligvis spor i skibenes fortjenester, således at de danske skibes bruttofortjeneste fra udlandet i 1939 var steget til 326 mill. kr.

Det er indlysende, at den af skibene fra udlandet indtjente bruttofragt ikke i sin helhed går ind som en positiv indtægt for landet. En stor del af fragtindtægterne medgår til dækning af udgifter i udlandet. Det er vanskeligt generelt at sige, hvor store disse udgifter beløber sig til, men mens man før krigen regnede med næsten 50%, dalede udgifterne lige efter krigen til ca. 34%, men er siden igen gået op således, at man igen må regne med, at næsten halvdelen af de indtjente fragtbeløb bliver i udlandet. Hertil er også at bemærke, at mens en stor del af flåden sejler i ren udenlandsk fart, så er der andre af skibene, der sejler mellem Danmark og udlandet, og naturligvis vil den første kategori af skibe lægge flere af sine udgifter i udlandet end den sidste.

Den danske handelsflådes indtjening fra udlandet under krigen kan kun tilnærmelsesvis opgøres. For de skibe, rederne havde kontrol med herhjemme, er tallene omtrentlig: For 1940 regnes der for lande uden for spærringen med 155 mill. kr. og fra lande inden for spærringen 68 mill. kr. For de øvrige krigsår regnes der i denne opgørelse alene med de bruttofragter, »hjemmeflåden« indbragte. Disse var i 1941 98 mill. kr., i 1942 84 mill. kr., i 1943 97 mill. kr. og i 1944 78 mill. kr. Året 1945 var et delingsår, men det af tyskerne i januar 1945 indførte forbud mod udførsel af kul fra Tyskland medførte, at kun få af hjemmeflådens skibe var i fart i månederne til kapitulationen, og disse kan skønsmæssigt regnes at have indtjent ca. 8 mill. kr. ud af de ca. 121 mill. kr., flåden dette år indtjente i udlandet.

Det bliver derefter spørgsmålet, hvor meget »udeflåden«s skibe indsejlede i krigsårene. Dette kan kun tilnærmelsesvis udregnes, da de af danske redere fra de allierede stater modtagne beløb efter krigen omfatter både en brugsgodtgørelse og en erstatning for forliste skibe, og brugsgodtgørelsen er tilmed ikke bruttofragt men udregnet på »bare-boat«-basis, hvilket betyder, at godtgørelsen

kun dækker forrentning, afskrivning og reparation af skibene, idet den disponerende regering betalte alle driftsudgifter m. m. ved skibenes sejlads. Man har skønnet, at den samlede brugsgodtgørelse for udeflåden svarer til en bruttofragt på ca. 1000 mill. kr., og hele flådens indsejling under krigen skulle således have andraget ca. 1450 mill. kr. Efter en skønsmæssig beregning kan det oplyses, at såfremt besættelsen af Danmark ikke havde fundet sted, ville dansk skibsfart under krigen have indtjent mellem 3½ og 4 milliarder kr. — eller 3 gange det indsejlede.

Dette er utvivlsomt rigtigt. På den anden side må det aldrig glemmes, at havde de danske søfolk uden for spærringen nægtet at sejle deres skibe under allieret flag efter besættelsen, da ville de allierede have taget skibene som krigsbytte, og antagelig ville ikke alene skibenes besætninger, men også alle danske i allierede lande være blevet internerede som krigsfanger. Hvilken katastrofe dette ville have været ikke alene for dansk skibsfart, men for hele det danske samfund, vil jeg overlade til læserne selv at forestille sig.

De for skibsfarten gode år efter krigen var af uvurderlig betydning for de danske redere, der herved fik midler i hænde til at finansiere deres nybygningsprogrammer. Til trods for flådens ringe størrelse efter krigens hærgen, indtjente den i bruttofragt fra udlandet 424 mill. kr. i 1946. De gode tider holdt sig, og samtidig med, at flåden voksede, øgedes også dens indtjeninger fra udlandet, som i 1947 androg kr. 570 mill., i 1948 kr. 633 mill., i 1949 kr. 658 mill. og i 1950 kr. 764 mill. Indtjeningen de to sidste år havde til tider været noget vigende, især for de mindre skibe, men i slutningen af 1950 kom der en betydelig opgang i fragtraterne forårsaget i første række af de forøgede og forcerede oprustningsbestræbelser i anledning af Koreakonfliktens udbrud. Også den vesteuropæiske kulkrise og misvæksten i Indien bidrog til opgangen, som yderligere ansporedes af den stigende vesteuropæiske eksport til oversøiske lande. For året 1951 når indtjeningen et så stort beløb som 1195 mill. kr. Til den sum, som her er nævnt som bruttofragtindsejling, skal der for hvert år yderligere tilskrives et beløb for passagerbefordring. Dette beløb kunne før krigen sættes til ca. 10 mill. kr., men har efter krigen været voksende og kan for året 1959 sættes til ca. 30 mill. kr.

Det glimrende resultat for skibsfarten i 1951 var delvis en følge af den betydelige tonnageefterspørgsel navnlig forårsaget af Vesteuropas store kulimport fra U. S. A., men tillige må det erindres, at flådens store tilgang af nye skibe gjorde en større indtjening mulig. Det kan også siges, at den forbedring i landets valutastilling, som indtrådte i slutningen af 1951, for en væsentlig del skyldtes skibsfartens indtjening. Alene dollarfragterne i dette år beløb sig til ca. 320 mill. kr. brutto, hvilket betydeligt oversteg værdien af vareeksporten til dollarlandene, som androg ca. 265 mill. kr. brutto.

I begyndelsen af året 1952 indtrådte en reaktion på det internationale fragtmarked, og denne gav sig hurtigt udslag ved en formindskelse i de danske skibes indtjeninger. Det var særlig trampskibene i 2000—4000 tons klassen, det gik ud over, og i oktober var ca. 60.000 dwt. af disse skibe lagt op. Hen på efteråret

gik fragterne igen noget i vejret, og flådens øgede størrelse gjorde også sit til, at årets slutresultat må betegnes som godt. Bruttoindtjeningen fra udlandet blev næsten lige så stor som det foregående år, nemlig 1182 mill. kr. Året 1953 var præget af tonnagerigelighed, og i størstedelen af året var fra 50.000 til 75.000 dwt. skibe oplagt — alle i klassen 2000—3000 tons. Tillige blev en række ældre, men velholdte skibe solgt til udlandet. Bruttofragten indtjent fra udlandet udgjorde i 1953 et beløb på ca. 1050 mill. kr.

Året 1954 begyndte med et lavt fragtmarked, og mange ældre skibe kunne ikke finde lønnende beskæftigelse, men måtte oplægges. Oplægningerne kulminerede i begyndelsen af maj, da 30 skibe på i alt ca. 100.000 dwt. lå ledige i bøjerne. Fra årets midte begyndte det dog at lysne på fragtmarkedet, og de sidste måneder af året var fragterne så gode, at bruttofragtindtjeningen fra udlandet kom op på højde med det foregående år og blev udregnet at være 1060 mill. kr. To ting var årsag til denne for skibsfarten heldige vending — den dårlige høst overalt i Europa, som nødvendiggjorde betydelige kornimporter fra Nord- og Sydamerika, og de europæiske landes — særlig Storbritanniens — kulindkøb fra U. S. A.

Den forøgede aktivitet bragte selvfølgelig en nedgang i oplægningerne, som pr. 1. december 1954 androg 7 skibe på ca. 30.000 dwt. En del af nedgangen skyldtes dog salg af ældre skibe til udlandet. De få skibe, som ved årets udgang var oplagte, var dels reserveskibe, dels tonnage så umoderne, at sikkert kun en meget stor opgang i fragtmarkedet ville kunne bringe dem ud fra bøjerne.

Også for småskibsfarten var 1954 et tåleligt år. Som tidligere bemærket fører disse småskibe en ikke altid lige misundelsesværdig tilværelse, hæmmet som de er med restriktioner til alle sider, konkurrence fra statsbaner, rutebiler og nabolande, som bl. a. har fordelen ved færre udgifter til folkehold. Disse »søens husmænd« er af stor betydning for det danske samfund, og det må glæde os alle, når det går dem så godt, at de kan eksistere anstændigt.

De lyse tider for skibsfarten fortsatte i 1955 og de følgende år. Det var stadig de store korn- og kulimporter til Vesteuropa, der var basis for den store aktivitet. I 1956 importeredes der således ca. 40 mill. tons kul til Europa fra U. S. A. Også Suez-krisen, som begyndte med, at Israel i oktober-november 1956 invaderede Sinaihalvøen, hvorefter Ægypten spærrede Suezkanalen ved at sænke skibe på flere punkter i kanalen, var medvirkende. Kanalen var spærret lige til den 29. marts 1957, og dette forårsagede, at alle skibe måtte foretage den meget længere rejse rundt Kap det gode Haab. Særlig kraftig virkede denne spærring på fragter for olieladninger, og de store fortjenester, som tankskibene indsejlede, var vel nok en af grundene til, at så mange rederier over hele verden i så øget grad gik ind for bygning af denne art skibe — helst så store som vel muligt. Mange af disse entreprenante rederier fortryder vel nok i dag, at de så hastigt gik ind i dette kapløb, thi den store overproduktion af tankskibe mærkes nu følelig i nedgangen af oliefragterne — et forhold, der har givet sig udslag i, at mange af disse specialskibe har måttet gå ind i gæsteroller som tørlastskibe for dog at få noget udbytte af de i disse kostbare skibe indestående kapitaler. Den

danske handelsflåde indsejlede i 1955 i bruttofragt fra udlandet den pæne sum af 1226 mill. kr. og i 1956 endda 1507 mill. kr. I 1957 kom i slutningen af året et voldsomt fragtfald, men når året alligevel bragte det tilfredsstillende slutresultat af 1841 mill. kr. i bruttoindtjeneste fra udlandet, må dette ikke mindst tilskrives den store tilgang af nye, moderne skibe, som flåden har fået tilført i de senere år, og hvoraf alene i 1957 ca. 207.000 brt. kom under dansk register. Indtjeningerne i 1958, 1959 og 1960 var henholdsvis 1500, 1570 og 1560 mill. kr.

Det dårlige fragtmarked i 1957 fortsattes gennem de følgende år. Grunden til misèren er vel nok i første række, at verdensflåden er vokset over behovet. I 1957—58 tilførtes der verdensflåden en tilvækst på ca. 18 mill. brt. Desuden kom under Suezkrisen ikke mindre end 134 Liberty- og Victoryskibe ud af »mølposerne« i U. S. A. Amerika har under normale forhold en ret stor flåde af dets krigsbyggede skibe oplagt som en slags reserve, som ikke kan konkurrere i normale tider. Når fragtmarkedet går abnormt op, som det gjorde under Suezaffæren, hvor panikagtige vareindkøb skabte en kortvarig tonnagemangel, kommer disse umoderne skibe ud på markedet og bidrager til et endnu kraftigere fald, når derouten indtræder. I Danmark betød 1958 et rekordår for dansk skibsbygning, idet de danske værfter i løbet af året afleverede i alt 227.400 brt. En meget stor del af disse skibe var bygget for udenlandsk regning, men til gengæld fik danske redere fra udenlandske værfter tilført 24 skibe på 69.670 brt., således at tilgangen af nye skibe til handelsflåden androg 187.000 brt. Der er i efterkrigsårene sket relativ stor afgang fra flåden, idet man har skilt sig af med ældre, uøkonomiske skibe — dels ved salg til udlandet, dels ved ophugning. I den treårige periode 1956—1958 androg totalafgangen 280.532 brt.

Fra danske værfter afleveredes i 1959 nybygninger på i alt 225.500 brt., hvilket er en mindre nedgang fra rekordåret 1958. På andre måder blev der inden for dansk skibsbygning sat rekorder i 1959. Det fra Odense Staalskibsværft afleverede m/t *»Esso Aalborg«* er med sine 32.190 dwt. det hidtil største skib bygget i Danmark, m/s *»Providence«*, 20.200 dwt., afleveret fra Burmeister & Wain, er det største tørlastskib bygget ved dansk værft, og fra Helsingør Skibsværft afleveredes *»Prinsesse Benedikte«*, som er den største af de danske jernbanefærger. De danske værfter har ved udgangen af 1959 nybygningsordrer på 73 skibe på i alt 830.000 brt., hvoraf 60% er til udenlandske redere.

Af brugt tonnage solgte Danmark i 1959 til udlandet 39 skibe på i alt ca. 235.000 dwt.

Opgørelsen over de af danske skibe i udlandet indsejlede bruttofragter har op til året 1956 omfattet alle skibe på 500 brt. og derover. Fra og med 1957 er også skibe på mellem 250—500 brt. medtaget. For året 1958 var indsejlingen på ca. 1500 mill. kr. — altså en nedgang fra 1957 på ca. 341 mill. kr. For 1959 anslås bruttoindsejlingen at ville andrage ca. 1550 mill. kr. Den mindre fremgang fra 1958 tilskrives flådens forøgede tonnage.

KAPITEL 44

Sømandsskatten. »Th. Adler Svanholm«s forlis – kaptajnen omkommet. »Hans Hedtoft« og »Hanne S.« totalt forliste. Alle ombordværende, i alt 113 personer, omkomne.

»Lov om sømandsskat af 31. marts 1958« trådte i kraft på danske skibe i udenrigsfart fra den 1. januar 1959. Efter denne lov betaler alle danske sømænd nu »skat ved kilden«. Skatten betales ombord — senest ved afregningen. I forbindelse med lovens vedtagelse blev der nedsat et »sømandsskatteråd«, der skulle bistå ved tilrettelæggelse — eventuelt rette — regnskabsføringen ved skatten m. m. Rådets medlemmer kom til at bestå af repræsentanter for finansministeriet, rederiforeningen og de søfarendes organisationer — med undtagelse af navigatørernes, hvilket blev ilde optaget af disse, da det, som bekendt, er dem, der fører regnskabet ombord.

Om den nye lov kan der på nuværende tidspunkt ikke siges ret meget, da den endnu ikke er rigtig gennemprøvet. Der er en del søfolk, der aldrig har haft fast bopæl i Danmark — og derfor har undgået at betale skat. De kommer nu til det, hvilket de ikke er begejstret for. På den anden side er det en stor fordel, at skatten er betalt, når en sømand går i land fra sit skib, hvilket særlig kommer de officerer til gode, som går i land for at blive, og som ofte tidligere i det første år af deres pensionisttilværelse måtte af med et skattebeløb, der var flere gange større end den pension, de oppebar.

Den 17. oktober 1958 forliste Det danske Kulkompagnis kulfyrede damper *»Th. Adler Svanholm«* i Nordsøen ca. 70 sømil ud for Humberflodens munding. Skibet var på rejse fra Uleåborg til Grimsby med en malmladning. Skibet havde fået en lækage i forskibet, og da det var umuligt at holde skibet flydende på pumperne, beordrede kaptajn Viggo Skjoldborg kl. 2.00 den 25 mands besætning at gå i bådene og lade sig sætte over til den langs siden af havaristen liggende britiske trawler *»Trinidad«*, mens han selv ville blive ombord for at afvente ankomsten af en tilkaldt hollandsk bjergningsdamper, som var undervejs. Kl. 6.00 om morgenen gik *»Th. Adler Svanholm«* imidlertid pludselig ned, og kaptajnens lig blev først senere fundet iført redningsvest.

Den 29. januar 1959 løb det nybyggede Grønlandsskib m/s *»Hans Hedtoft«*, der var på hjemturen fra sin jomfrurejse til Grønland, på et isbjerg og sank med mand og mus.

Denne katastrofe, hvorved 95 mennesker mistede livet, rystede hele det danske folk. Af de omkomne var 40 mand besætningsmedlemmer og resten passagerer med tilknytning til det grønlandske samfund. Vejret var nærmest orkan med snebyger og ringe sigtbarhed. Den tyske fisketrawler *»Stadt Herten«* opfangede nødssignaler fra *»Hans Hedtoft«* og gik straks til undsætning mod det ca. 25 sømil borte liggende ulykkesskib. Kl. 20.30 var trawleren på den af *»Hans Hedtoft«* opgivne position, men da intet var at se, opfordredes havaristen til at udsende radiosignaler, som trawleren kunne pejle sig ind på. Dette blev også gjort, men kl. 21.00 ophørte signaleringen fra *»Hans Hedtoft«* pludselig, og det anta-

ges, at skibet da er gået ned. Efter at canadiske og amerikanske flyvere samt flere skibe havde gennemkrydset området uden at finde mindste spor efter skibet, måtte håbet om at finde overlevende opgives, og redningsaktionen blev opgivet efter 7 dages forløb.

Den 18. februar 1959 afholdtes i Holmens kirke en mindegudstjeneste, som foruden af de omkomnes pårørende tillige overværedes af Deres Majestæter kongen og dronningen, arveprinsparret, repræsentanter for landets øverste myndigheder samt fra skibsfartens organisationer. Sømandspræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm og folketingsmand, pastor Elias Lauf, prædikede på henholdsvis dansk og grønlandsk, og Holmens provst, Michael Neiiendam, fremsagde bønnen for de søfarende.

For at mildne følgene af ulykken for de omkomnes efterladte blev der sat en storstilet indsamling i gang. Denne, der naturligvis var helt uden for myndighedernes erstatningspligt, indbragte over 2 mill. kr.

Allerede ved planlæggelsen af »*Hans Hedtoft*«*s* bygning havde der stået en del gny om dette skib, idet skibsreder Knud Lauritzen, hvis rederi ejer en flåde af specielt byggede ishavsskibe, gjorde gældende, at den forøgede skibstrafik på Grønland burde varetages af den private skibsfart og derved spare staten for bygningen og driften af disse kostbare skibe. Folketinget besluttede dog, at skibet skulle bygges og administreres for statens regning. Efter ulykken blev der megen røre om hele sagen, og det blev diskuteret, hvorvidt det i det hele taget var forsvarligt at drive skibsfart på Grønland i vintermånederne. Diskussionen gav anledning til, at regeringen nedsatte to udvalg, hvoraf det ene skulle klarlægge de nærmere omstændigheder ved skibets bygning og de forhandlinger, der havde fundet sted bl. a. med Grønlandske Handels kaptajner om betimeligheden af vintersejlads. Dette udvalg kom egentlig aldrig til noget definitivt resultat. Det andet udvalg, der fik navn efter dets formand, viceadmiral A. H. Vedel, fik til opgave at undersøge Grønlandsfartens forsvarlighed året rundt. Til medlemmer af udvalget blev foruden repræsentanter for alle skibsfartens organisationer også indvalgt mænd, der ifølge deres stillinger måtte have indgående kendskab til den opgave, som blev stillet udvalget. Vedeludvalgets sagkundskab er heller ikke fra nogen side blevet bestridt. Udvalget arbejdede med prisværdig hurtighed, og den 2. september 1959 blev den omfangsrige og meget detaljerede betænkning afleveret. Udvalget kom til det resultat, at sejlads mellem Grønland og det øvrige Danmark i alle årets måneder er nødvendig og også vil være forsvarlig under forudsætning af, at nødvendige foranstaltninger til betryggelse af sejladsen gennemføres. Udvalget giver nærmere anvisninger på, hvad disse foranstaltninger må gå ud på. De vigtigste af disse er: Isrekognoscering både med skibe og fly, flere og bedre radio- og visuelle fyr, forbedret vejrtjeneste, eftersøgnings- og redningstjeneste samt en revision af de eksisterende søkort og farvandsbeskrivelser m. m.

Der skulle ikke gå lang tid efter Grønlandsskibet »*Hans Hedtoft*«*s* tragiske forlis, før der atter hørtes sørgelige nyheder fra de farlige nordiske farvande. Den 27. april forlod m/s »*Hanne S*« Grønland på rejse til København med en

besætning på 15 mand og 3 passagerer ombord. »*Hanne S*« var et skib på 499 brt., bygget i Rendsborg i 1952, tilhørende rederiet A. E. Sørensen i Svendborg, og var i lighed med flere af dette rederis skibe tidsbefragtet af Den kgl. grønlandske Handel. Den 30. april afgav skibet en kort rutinemæssig radiomelding, da det befandt sig 60 sømil sydsydvest for Grønlands sydpynt, Kap Farvel. Da der derefter intet hørtes fra skibet, blev efter nogle dages forløb en storstilet eftersøgning både med skibe og flyvemaskiner sat i gang, men efter ugers forløb måtte alt håb opgives. Det ubønhørlige ishav havde igen krævet et smerteligt offer.

Søndag den 29. maj 1960 afholdtes en mindehøjtidelighed i Vor Frue kirke for de ved katastrofen omkomne. Kirken var fyldt til sidste plads med de omkomnes efterladte, ministrene for Grønland og for handel, industri og søfart, skibsreder Sørensen, repræsentanter for myndighederne samt for de søfarendes organisationer.

Pastor, dr. theol. Jørgen Larsen tolkede i en gribende tale den sorg, som ved ulykken havde ramt så mange hjem og dansk skibsfart.

På Svendborg kirkegård vil der blive rejst et mindesmærke for de omkomne ved dette tragiske forlis.

Om aftenen den 5. februar 1961 ramtes dansk skibsfart atter af en katastrofe, idet m/s »*Laust Mærsk*« (A. P. Møller), 6.429 brt., bygget 1958 af »Odense stålskibsværft« ved indsejlingen til Tokiobugten kolliderede med det amerikanske skib »Alcao Pioneer« og sank i løbet af 25 minutter. 5 besætningsmedlemmer omkom, medens de øvrige ombordværende blev taget op af tililende japanske fartøjer.

KAPITEL 45

Rederiernes forhold under besættelsen. Aktiekurser og årlige aktieudbytter under og efter krigen. Afslutning.

Under Danmarks besættelse var dansk skibsfartserhverv populært sagt noget »ude at svømme«, og rederierne vidste faktisk ikke, »om de var købt eller solgt«. Der var imidlertid ikke andet for dem at gøre end at »carry on«, og det gjorde de. De rederier, der havde skibe inden for spærringen, sejlede med dem, hvilket jo var nødvendigt for at tilføre landet nødvendige forsyninger. De rederier, hvis skibe var uden for spærringen, måtte tære på deres opsparinger og for resten leve i håbet om en dag atter at se deres foretagender blomstre op. Et godt vidnesbyrd om, at det danske samfund som helhed stolede på de allieredes sejr, er, at kursen på danske rederiaktier under hele krigen holdt sig nogenlunde konstant. At aktier i rederier, der havde hovedparten af deres skibe sejlende under allieret flag, ikke ville have været meget værd, hvis aksemagterne var gået af med sejren, er evident.

Det er også forbavsende, hvor mange af rederierne, der under krigen var i stand til at afkaste et anstændigt udbytte. De A. P. Møllerske selskaber, der dog

havde de fleste af deres skibe uden for spærringen, gav under hele perioden 10—12%. Pacific betalte 15%, Progress, Torm og Dannebrog omkring 12%. Forenede Bugser har jo et særligt virkefelt og betalte 10%, og Svitzer, som jo også er et specialforetagende, gav 6% i udbytte.

Ø. K. og D. F. D. S. gav intet udbytte under hele krigen. Dog. D. F. D. S. gav 4% i 1943, men gik ikke videre. De andre rederier gav fra 4 til 6% — Myren dog 8%.

Som man ser, situationen for rederne blev intet øjeblik anset for at være håbløs, og det viste sig også, at da krigen var forbi, og rederiernes udbytter steg, gav dette sig ikke udslag i særlig store spring i aktiekurserne — de gode resultater var forud diskonterede. Der var endda flere af aktierne, som gik ned i kurs, indtil forholdene for skibsfarten var blevet helt konsoliderede.

Jeg giver herunder en oversigt over kurserne på aktier i rederier og skibsværfter. Kurserne er pr. 31. december det angivne år:

Selskab:	1943	1945	1949	1953	1955	1957	1958	1959	1960
Østasiatisk	219	224	194	223	381	380	380	452	319
D. F. D. S.	186	137	158	176	259	230	263	315	364
»Norden«	272	183	228	310	450	635	618	600	570
»Dannebrog«	300	103	229	172	274	237	312	288	289
»Hejmdal«	345	250	293	210	310	285	340	310	310
»Orient«	248	180	226	425	500	560	525	526	600
»Myren«	259	260	244	225	348	425	400	390	380
»Torm«	363	290	263	182	332	326	302	348	345
»Vendila«	208	143	192	182	285	255	245	275	288
»Progress«	300	211	237	187	275	236	247	263	297
»Dansk/Fransk«	252	197	270	242	417	311	316	387	395
»Orion«	163	127	185	210	350	280	280	360	385
»Svitzer«	206	175	148	134	151	195	187	184	190
Burmeister & Wain	90	74	66	122	200	173	183	237	220
Helsingør Værft	282	245	165	160	185	230	235	250	275
»D/S af 1912«	515	455	440	678	680*	910	1822	1000	1000
»D/S Svendborg«	525	495	475	789	789*	1000	950	1080	1110
»Draco«	—	—	125	102	150	135	132	115	133
»Bornholm (66)«	170	190	216	190	235	250	270	400	305
»Dansk Esso«	244	225	222	165	238	225	—	—	—
»Dania«	239	190	235	230	325	350	300	300	275
»Dansk/Norsk«	205	150	140	158	178	110	98	80	55
»Pacific«	306	325	250	160	225	230	220	230	230
»Foren. Bugser«	255	200	155	175	210	270	300	300	300

Efter krigen har skibsfarten afkastet gode udbytter til rederiernes aktionærer. Dog har selskaberne ført en meget moderat udbyttepolitik, da det vigtigste for dem var ved hjælp af de gode indtjeninger at få genopbygningsprogrammerne

finansierede og desuden at foretage rimelige henlæggelser til imødegåelse af den ventede nedgang, som måtte komme, når verdenstonnagen engang var kommet op på en tilstrækkelig stor størrelse. Herunder gives en oversigt, der viser, hvad selskaberne har givet i årsudbytter efter krigen.

Selskab:	1945	1947	1949	1951	1953	1955	1957	1958	1959	1960
Østasiatisk	8	10	10	14	14	15	13.5	14	15	15
D. F. D. S.	7	9	12	15	15	15	13.5	15		15
Norden	5	10	15	20	20	30	31.5	35	30	30
Dannebrog	10	15	17	25	15	25	22.5	20	15	18
Hejmdal	8	12	15	20	15	15	12.5	6	6	9
Orient	6	10	14	20	20	30	31.5	35	35	35
Myren	12	12	20	25	20	25	27	18	27	18
Torm	15	15	15	22	15	22	20	18	15	15
Vendila	5	7	7	20	20	20	18	20	18	20
Progress	12	12	20	25	15	20	18	15	18	19
Dansk-Fransk ..	9	11.5	20	25	25	25	22.5	25	20	20
Orion	6	6	12	25	22	25	22.5	27.5	22.5	22,5
Svitzer	6	6	10	10	10	10	9	10	10	10
Burm. & Wain	6	6	6	6	10	12	13	14	14	12
Helsingør Værft	10	8	8	10	10	12	11	12	11	–
D/s af 1912	18	26	25	35	35	30	31.5	35	35	35
D/s Svendborg	18	26	25	35	35	30	31.5	35	35	35
Draco	6	6	8	20	6	10	6	5	6	8
Bornholm (66) .	5	10	10	10	10	12	11	12	12	12
Dansk Esso			10	10	10	10	0	0	0	–
Dania	8	8¾	20¾	25	12	25	22.5	20	15	10
Dansk-Norsk ..	7	7	7	10	0	7	0	0	0	–
Pacific	15	12	20	20	12	13	13.5	16.5	15	15
Foren. Bugser .	8	9	12	16	15	15	13.5	15	15	15

Det kan naturligvis være ret oplivende at studere denne opgørelse over, hvad den danske handelsflåde i efterkrigsårene kunne præstere af aktionærafkastning — særlig når man betænker, at disse beløb aligevel kun er en forholdsvis ringe del af skibenes indtjeninger, men at det har været rederiernes vigtigste opgave at få den efter den langvarige krig både kvantitativt og kvalitativt forringede flåde bragt op til standard passende for en søfartsnation som den danske. Det må siges, at denne opgave er løst på en fremragende måde, således at vore skibe i dag med deres lave gennemsnitsalder pr. brt. og med deres i enhver henseende moderne udstyr står fuldt ud på højde med andre nationers.

Alt dette er set fra samfundets side meget glædeligt, selv om der i og for sig ikke skulle være noget mærkeligt i, at Danmark ejer en handelsflåde på ca. 2,2 mill. brt., (af skibe over 100 brt.), når vi betænker, at vort i befolkningstal så meget mindre broderland Norge i dag har en flåde på 11,2 mill. brt., hvoraf 6,2

mill. brt. er tankskibe. Desuden er der i Norge og i andre lande for norsk regning under bygning og i ordre 258 skibe på over 1000 tdw. repræsenterende ca. 3,4 mill. brt. — det er helt anderledes tal end de danske. Det danske nybygningsprogram i januar 1961 udgør 77 skibe på ialt ca. 359.000 brt. Heraf er 38 skibe på 305.000 brt. kontraheret ved danske værfter. Dette nybygningsprogram vil medføre en kapitalinvestering på ca. 1 milliard kr.

Udsigterne for verdensskibsfarten i året 1960 kan ikke siges at være lovende. Fragtmarkedet er så langt i bund, at det kun er de mest moderne skibe, som kan få det hele til at løbe rundt, og selv for disse kan det knibe med at få foretaget de for en sund forretning nødvendige afskrivninger. De dårlige tider viser sig også i voksende oplægninger. Pr. 1. juni 1961 var der oplagt 15 skibe på tilsammen 151.350 tdw. Af disse var 9 tankskibe på i alt 141.261 brt.

Ingen kan spå, hvad fremtiden vil bringe skibsfarten. Hele verden befinder sig som i en heksekedel af uro, spænding og bange forventning. At hele den civiliserede verden befinder sig i en højkonjuktur, synes ikke at bringe ro hverken nationalt eller internationalt, men man har lov at håbe på, at spændingen vil udløses, og at de mænd, der står for regeringerne i denne hektiske verden, vil vise besindighed og forståelse for folkenes trang til fred, samdrægtighed og tolerance.

I velfærdsstaten Danmark har vi dog trods alt meget at være glade for — blandt andet vor smukke handelsflåde, men i glæden blander der sig imidlertid hos dem, som har flådens fremtid på hjerte, nogle bitre dråber. Problemet er: Hvad kan det nytte, at vi har disse dejlige skibe, hvis ikke vi har kompetente folk til at sejle med dem? Jeg må her indskyde, at den danske sømandsstands internationale anseelse altid har været »second to none« — og det er den den dag i dag. Der er blot det at sige til problemet, at skønt der hidtil ikke har været mangel på de menige søfolk hverken på dæk eller i maskine, så hersker der en katastrofal mangel på både styrmænd og maskinmestre. Det synes, som om de unge søfolk er tilfredse med blot at sejle »before the mast« — et udtryk, som for resten er blevet forældet, da den menige besætning nu enten logerer agter eller i de helt nye skibe midtskibs. Om det er de gode forhold, som den menige sømand lever under i vore dage, der forårsager, at han ligefrem ikke »gider spilde sin tid« på at få en navigatør- eller maskinmesteruddannelse, som efter hans mening ikke giver ham så meget mere i reelt udbytte, véd jeg ikke. Skulle det være tilfældet, da er det en ganske forkert måde at se sagen på. Selv regnet med den stærkt stigende skatteskala er reallønnen for både dæks- og maskinofficerer — selv i de lavere officersgrader — større end for de menige, og den bedre uddannelse giver sin bærer adgang til en både interessant og udbytterig livsgerning med en virkelig pæn social position. Den danske ungdom synes i vore dage ikke at være så »seaminded«, som de unge var i fordums tider, hvor dog forholdene var meget primitive for alle ombord. Ydermere synes det desværre også, som om mange af dem, der bestemmer sig til at gå »kaptajns«- eller »maskinchefvejen«, forsømmer at føre deres beslutning igennem og forlader karrieren i en alt for ung alder. Det sørgelige resultat heraf er den officersmangel, der for tiden gør

sig gældende, og som midlertidig afhjælpes, dels ved at benytte fremmede navigatører og maskinmestre, dels ved i de lavere grader at ansætte ikke fuldt kvalificeret personel, som på grund af forholdene får myndighedernes dispensation til at mønstre i stillinger, de i følge deres uddannelse ikke er berettiget til.

Som gammel — og jeg må vel sige — erfaren sømand og navigatør nærer jeg det store håb, at disse forhold må ændre sig derhen, at vor forhåbentlig stadig voksende flåde af store, moderne handelsskibe altid må være fuldt bemandet med et personel af en så høj kvalitet, at Danmark til alle tider vil kunne bevare sit ry som en første klasses søfartsnation.



Mindekorset over de under krigen omkomne søfarende, rejst i Nyhavn efter Danmarks befrielse af foreningen »Frihedskampens Venner«.

Billedfortegnelse

Aalborg Værft XII
»A. E. S.«, m/s (A. E. Sørensen), 994 brt., bygget 1957 af Svendborg Skibsværft LXII
»Amerika«, m/s (Ø. K.), 10.218 brt., bygget 1918 af B. & W. LXXV
Amsinck, Ove, skibsreder (Progress). L
Andersen, Chr., søfyrbødernes »pioner« XXIX
Andersen, C. Mazanti, skibsreder (Torm) XLIX
Andersen, J. Fisker (»Makker«), direktør (Svendborg Skibsværft) .. XI
Andersen, S. From, formand (Sømændenes Forbund) XXX
»Arabien«, s/s (Orient), 4.714 brt., bygget 1911 XVII
Aschengreen, J. Chr., direktør (Ø. K.) XXVI
»Atomskibssøfolk« LXXVII
Axel, prins, direktør (Ø. K.) XLIII
»Ayuthia«, m/s (Ø. K.), 12.550 brt., bygget 1960 af Nakskov Skibsværft XLIII
Barfoed, Jens N., direktør (B. & W.) IV
Basse, Tormod, skibsfører, skibsreder (Hetland) LVI
»Belgian Reefer«, m/s, køleskib, (J. Lauritzen), 4.889 brt., bygget 1957 af Aalborg Værft XLVI
Berg, H. P., skibsfører, direktør (Nakskov Skibsværft) .... VIII & XXII
Berthelsen, Erik, formand (Søfyrbødernes Forbund) XXXII
Bille, M. J. P., kontreadmiral, stifter af »Foreningen til Søfartens Fremme« XXXIV
»Birgitte Skou«, m/s (Ove Skou), 7.178 brt., bygget 1960 LVIII
Blacke, Hans, dr. teck., direktør (B. & W.) III
Bladkommentarer i U. S. A. ved de danske skibes beslaglæggelse LXXIII
Bombardement i Shanghai, »Commercial Press« før og efter LXX
»Bombebøssen«s nye bygning XL
Borgland, Chr., formand (Sømændenes Forbund) XXX
»Bornholm«, m/s (Dansk-Fransk), 3.268 brt., bygget 1930 af B. & W. LXXV
Bornum, K. A., stifter af »Radiotelegrafistforeningen«. XXIX
Bouet, O., maskinmester, politiker XXVIII
Britiske minestrygere under dansk flag LXXIV
Bronzebuddha i Kamakura, Japan XX
»Buckau«, rotorskibet VI
Burmeister & Wain, skibsværftet på Refshaleøen III
Burmeister & Wain's nye værft på Refshaleøen IV
»Caledonia«, h/s, 70 kommerciallæster, bygget 1815 i Port Glasgow. Købt til Danmark som landets første dampskib i 1819. Ophugget i København i 1841 LXXIX

»Captain T. Basse«, m/t (Joint owners I/S), 19.020 dwt., bygget 1957 LVI
Carlsen, Kurt, skibsfører LXXXI
»Caroline Mærsk«, m/t (A. P. Møller), 39.125 dwt. (Danmarks største skib). Bygget 1960 af Odense Stålskibsværft XLVII
»Caroline Mærsk«, kontrolrummet på XLVII
Carstensen, Harald, direktør (B. & W.) IV
»Ceres«, bark (Kgl. Grønlandske Handel), 303 brt., bygget 1867 af Th. Petersen, Troense LXV
Christensen, Chr., stifter af »Dansk Styrmandsforening« XIX
Christensen, H. K., skibsfører (leder af »Mexico« ekspeditionen) .. II
Christensen, H. P., direktør (Helsingør Skibsværft) V
Christensen, T. C., skibsreder (Hafnia o. a.) XVII
Christiansen, Hakon, direktør (Ø. K.) XLIII
Christiansen, Henry, forretningsfører (Dansk Styrmandsforening) .. XIX
Christiansen, Otto, direktør (Nakskov Skibsværft) VIII
»Christine«, s/t (D. D. P. S.), 2.293 brt., bygget 1890. Danmarks første tankskib LX
»Danholm«, m/s (Dania), 3.760 brt., bygget 1958 XVI
»Danmark« m/t (D. D. P. S.), 16.400 dwt., bygget 1931 af B. & W. Torpederet og sænket januar 1940. Slettet af dansk register. Senere bjærget og indrettet til oliehulk LX
»Danmark«, fuldskib, statsskoleskib, 790 brt., bygget 1933 af Nakskov Skibsværft XXV
»Danmark«, skoleskibet. Kaptajn Knud Hansen ved skibets tilbagelevering fra amerikansk tjeneste under krigen XXV
»Elisabeth Boye«, m/s (E. B. Kromann), 500 brt., bygget 1949 af Svendborg Skibsværft XXVI
»Erria«, m/s (Ø. K.), 8.767 brt., bygget 1931 af Nakskov Skibsværft LXXVI
»Esso, Dansk«, kontorbygning St. Annæ plads 13, København LXI
»Esso Danmark«, m/t (Dansk Esso), 32.200 brt., bygget 1959 af Odense Stålskibsværft LXI
Fanø Navigationsskole XXXVII
Flydedok & Maskinværksted, Københavns XIII
»Flying Enterprise«. Kaptajn Kurt Carlsen og »Det skæve skib«. .. LXXXI
Frederik IX indvier mindestenen ved Holmens kirke LXXVIII
Frederikshavns Værft og Flydedok VI
»Funchal«, s/s, portugisisk, bygget 1961 af Helsingør Skibsværft. Største passagerskib bygget i Danmark V
Funder, Th., navigationsskolebestyrer. Tog initiativet til stiftelse af »Navigatørernes Bibliotek« XLI
Fællesudvalget 1947, »Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund« XXXI
Gents, E., forretningsfører i »Dansk Styrmandsforening« XIX
»Geisha« – japansk sangerinde og danserinde XX

»Gertrud Rask«, s/s (Kgl. Grønlandske Handel), 662 brt., bygget 1923 af Nakskov Skibsværft. Forlist 1942 LXVI
Gether, Henrik, direktør (Orient) XXII
Gille, Henrich, forstander (Københavns Maskinskole) XXVII
Goth-Bendtsen, Bent, direktør (Svitzer) LIV
Gottschalck, C. A., formand (Radiotelegrafistforeningen) XXIX
»Great Eastern«, britisk s/s, bygget 1860, 28.000 brt. Drivkraft: Skovlhjul, skrue og sejl. Tværskibs søsætning XIV
Grønlandske Handels plads i 1915 og i 1960 LXV
Guldhammer, H. A., navigationsdirektør XXXVII
Hagelberg, H. P., formand (Den alm. danske Skibsførerforening) .. I
Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder (Dansk-Fransk) ..... XXVIII & LII
»Hanne S.«, m/s (A. E. Sørensen), 499 brt., bygget 1952 LXII
»Hanne Vendila«, m/t (Vendila), 20.000 dwt., bygget 1959 af B.&W. LI
»Hans Hedtoft«, m/s (Kgl. Grønlandske Handel), 2.875 brt., bygget 1958 af Frederikshavns Værft & Flydedok. Forlist 29/1 1959. Alle ombordværende 95 personer omkommet. VII
Hansen, Knud Laurits, fører af skoleskibet »Danmark« XXV
Hansen, Knud, navigationsdirektør fra 1. november 1956 XXXVII
»Hans Tausen«, s/s (Jutlandia), 1.930 brt., bygget 1889. Købt af »Jutlandia« i december 1918 for kr. 1.852.292. – Solgt til ophugning i marts 1934 for 2.600 pd. sterl. LVII
»Hejmdal« og »Hjalmar« i isen ved Bornholm i februar 1893 LXIV
Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri V
Hermann, H., direktør (Aalborg Værft) XII
»Hjejlen«, s/s på jomfrurejse i Sundet i juni 1861. 39 brt. Bygget af Baumgarten & Burmeister. Stadig i fart på Silkeborg-søerne LXXIX
Holm, Chr., direktør (D. D. P. A) LX
Holm, Johannes M., direktør (D. D. P. S.) LX
Holm, Mads C., stifter af Helsingør Skibsværft og af Dampskibsselskabet »Norden« V
»Hälsingborg«, m/f (D. S. B.), 1.047 brt., bygget 1960 af Svendborg Skibsværft XI
»Ingeborg«, h/f (D. S. B.), 320 brt., bygget 1883. Byggepris kr. 226.666 LXVII
»Inge Toft«, m/s (Jutlandia), 2.824 brt., bygget 1959 LVII
»Isbjørn«, isbryder (Handelsministeriet), 977 brt., bygget 1923 af Københavns Flydedok & Maskinværksted XIII
Isbådstransport over Storebælt LXVII
Jacobsen, Erik, formand (Søfyrbødernes Forbund) XXXII
Jensen, Hans, stifter af »Søfyrbødernes Forbund« XXXII
Jensen, Holger, vekselerer, skibsreder (Motortramp) LIX
Jensen, O. P., »Dansk Styrmands Forening«s første formand XIX
Jensen, Peter, formand (Dansk Sø-Restaurationsforening) XXXIII

Jensen, Richard, formand (Søfyrbødernes Forbund) XXXI
Jordskælvet i Japan i 1923, ruiner i Yokohamas havn og ruinerne af Assembly Hall XVI
Juel-Brockdorff, Niels, baron, kommandørkaptajn – første fører af skoleskibet »København« II
Juel-Hansen, Ejnar, skibsfører, bibliotekar XLI
»Jutlandia«, m/s (Ø. K.), som hospitalskib i Korea. 8.482 brt., bygget 1934 af Nakskov Skibsværft LXXX
»Jylland«, isbryderfærge (D. S. B.), 760 brt., bygget 1894 af B. & W. LXVIII
»Jytte«, s/s (Ove Skou), 1.877 brt., bygget 1884. Krigsforlist 19. december 1939. 10 omkomne LVIII
Jæpelt, Chr., formand (Søfyrbødernes Forbund) XXXII
Jørgensen, N. P., skibsfører I
Kalm, Knud, direktør (Odense Stålskibsværft) XV
Kampen, A., skibsreder (Torm) XLIX
Kampmann, Per, direktør (Vendila) LI
»Karise«, m/s 542 brt., bygget 1919 af eg og bøg af J. P. Jørgensen, Thurø. Skibsreder Ove Skou's første skib LVIII
»Kina«, m/s (Ø. K.), 9.823 brt., bygget 1939 af Nakskov Skibsværft. Forlist 25. december 1947. 35 omkomne LXXVI
»Kitte Tholstrup«, m/s (Trans-Kosan), 397 brt., bygget 1957 af Svendborg Skibsværft (til transport af kosangas) XL
Kjær, Hector, direktør (Svitzer) LIV
Kjølsen, F. H., kontreadmiral, formand (Foreningen til Søfartens Fremme) XXXIV
Klem, Knud, direktør (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg) .. XLI
»Knudshoved«, m/f (D. S. B.), 4.850 depl.tons, bygget 1961 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Danmarks største færge. Ca. 200 biler og 1.500 passagerer. Byggepris ca. 23 mill. kr. LXVIII
Koalabjørn, australsk LXIX
Koch, Theo., skibsfører og skibsreder. Første formand for »Dansk Dampskibsrederiforening« XXVI
Koed, Frithjof, forretningsfører for »Dansk Styrmandsforening« fra 1. oktober 1960 XIX
»Kongedybet«, m/s (Bornholmerselskabet af 1866), 2.828 brt., bygget 1952 af B. & W. LXIV
Kormoran (skarv) XX
Krag, S., direktør (Aalborg Værft) XII
Kromann, E. B., skibsreder, Marstal LXVI
Kromann, E. B., 3 skibe købt fra Frankrig i 1939 LXVI
»København«, 5-mast. bark, skoleskib (Ø. K.), 3.901 brt., bygget af stål i 1921. Borteblevet efter afsejling fra Montevideo 14. december 1928. 60 omkomne af hvilke 45 var elever II
Larsen, Harald, formand (Maskinmesterforeningen) XXVIII

Larsen, H. P., formand i »Maskinmesterforeningen« fra 1. juli 1953 XXVIII
Lauritzen, Ivar, skibsreder (Ocean) XLV
Lauritzen, Knud, skibsreder (Ocean) XLV
Laursen, Th., formand (Sømændenes Forbund) XXXI
»Lilla Dan«, topsejlsskonnert, skoleskib (Ocean), 95 brt. – ud for søfartsskolen i Kogtved. Skibet er bygget 1951 af J. Ring Andersen, Svendborg XLVI
»Lillebelt«, h/f, (D. S. B.), 253 brt. Bygget i England i 1872. Byggepris 83.907 rdl. Danmarks første dampfærge. Ophugget 1922 LXVII
»Lily«, s/s (Progress), 945 brt., bygget 1920. Borteblevet (krigsforlist) april 1940. 18 omkomne LXXII
»Lily Nielsen«, s/s (Progress), 1.569 brt., bygget 1951 af Svendborg Skibsværft L
Lindø-Værftet XV
Liniedåb ..... XXIII & XXIV
Lokomotivtransport (Motortramp) LIX
Lund, E. P. S., direktør (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg) .. XLI
Lund, H. P., prokurator, medstifter af Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 LXIII
Lundstrøm, A. V., kasserer (Sømændenes Forbund) XXXI
Madsen, J., sekretær (Radiotelegrafistforeningen af 1917) XXIX
Maegaard, E., cand. jur., direktør fra 1920-1956 i »Danmarks Rederiforening« XXVII
»Magga Dan«, m/s (Ocean), 1.957 brt., bygget 1958 af Aalborg Værft XLV
»Manø«, s/s (Hejmdal), 1.415 brt., bygget 1925 af Helsingør Skibsværft LIII
Marstal Navigationsskole XXXVIII
Marstal Sømandskollegium XXXVIII
»Martin Carl«, s/s (Hejmdal), 2.499 brt., bygget 1947. Strandet og forlist ved Cape Race juleaften 1951 LIII
Maskinskole, Københavns XXVIII
Mathiesen, Erik, forstander (Københavns Maskinskole) XXVIII
»Mayumbe«, m/s (Dansk-Fransk), 3.899 brt., bygget 1955 af Helsingør Skibsværft LII
»Mercur«, træ-hjuldamper (Bornholm af 1866). Fra 1857-1866 Københavns-forbindelse to gange om ugen i sommerhalvåret – om vinteren forbindelse med sejljagt LXIII
»Mexico«, m/t (Ø. K.), 3.056 brt., bygget 1920 af Nakskov Skibsværft II
Mindehotel, Søfolkenes LXXVIII
Mindekorset i Nyhavn LXXXIII
Mindesmærket på Langelinie, indvielse af XVIII
Mindestenen i Holmens kirkes grønnegård LXXVIII

Munck, Niels, direktør (B. & W.) IV
Munthe af Morgenstierne, Bredo von, kontorchef (Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Skibsadoption o. a.) XXVIII
Møller, Andreas, skibsreder (Vendila) LI
Møller, A. C., direktør (B. & W.) III
Møller, A. P., skibsreder (A. P. Møller's rederier) XLVII
Møller, Mærsk McKinney, skibsreder (A. P. Møller) XLVII
Nakskov Skibsværft i 1919 VIII
Nakskov Skibsværft i 1960 IX
»Nancy S.«, m/s (A. E. Sørensen), 500 brt., bygget 1953 af Svendborg Skibsværft. (»Nancy S.« i grønlandsisen) LXII
»Natal«, s/s (Orient), 4.171 brt., bygget 1914. (»Natal« indtager dækslast af teaktræ i Bangkok) XIX
»Navigatørernes Hus«, Havnegade 55 K. I
Navigationsskolen i Havnegade 23 (fra 1865-1891) XXXIV
Navigationsskolen i Holmens Kanal 18 (fra 1893-1908) XXXV
Navigationsskolen i Toldbodgade 25 (fra 1908-1955) XXXV
Navigationsskolen på Jagtvej (fra august 1955) XXXVI
Navigationsskolen på Fanø (Nordby) XXXVII
Navigationsskolen i Marstal XXXVIII
Navigationsskolen i Svendborg XXXIX
Neergaard, Carl D., navigationsdirektør XXXVI
»Niel Mærsk«, m/s (A. P. Møller), 5.086 brt., bygget 1930 af Odense Stålskibsværft. Krigsforlist grundlovsdag 1942 LXXV
Nielsen, Erik Nordbye, direktør (Dansk Esso) LX
Nielsen, Mathias (Sømændenes Forbund) XXXI
»Nordholm«, m/s (Norden), 4.952 brt., bygget 1958 af Nakskov Skibsværft XLVIII
»Nordhval«, m/s (Norden), 4.473 brt., bygget 1924 af B. & W. Sænket af japansk u-båd 9. december 1941. 15 omkomne. De overlevende landet på Gilbertøerne efter 38 dages sejlads i åben redningsbåd XLVIII
»Nordic Hawk«, s/t (Nordic Tankships), 35.420 dwt., bygget 1959 XLIII
»Norske Løve«, bygget i Nakskov 1631 til Christian IV IX
Odense Stålskibsværft XIV
»Olga Nielsen«, m/t (Progress), 19.745 dwt., bygget 1960 L
Olsen, Joh. Kastrup, formand (Danmarks Skibsførerforening) I
»Olympia«, m/s (Orient), 6.049 brt., bygget 1930 af Nakskov Skibsværft. Krigsforlist februar 1942. På billedet vises skibets bygning: Kølen strækkes 27. juni 1929 XXI
»Olympia« – dobbeltbunden bygget 3. august 1929 XXI
»Olympia« – skibet opspantet 6. september 1929 XXI
»Olympia« – søsætning 22. oktober 1929 XXII

»Olympia« – bundmales XXII
Orientkaj i Frihavnen (Ø. K.) XLIV
Orientplads (kontor, lager, pakhus, etc. – Ø. K.) XLIV
Pagh, Mogens, direktør (Ø. K.) XLIII
Pedersen, Eiler, formand (Sø-Restaurationsforeningen) XXXIII
Petersen, Otto, direktør (Nakskov Skibsværft) VIII
Pitcairn Island – beboere på besøg ombord LXIX
Precht, K., direktør (Svendborg Skibsværft) XI
»Prinsesse Anne-Marie«, m/f (D. S. B.), 3.486 brt., bygget 1960 af Aalborg Værft til Kalundborg—Århus ruten. 1.500 passagerer. 100 biler. 18 knobs fart. Danmarks hurtigste færge LXVIII
Rasmussen, Chr. (»Siam«), formand (Sø-Restaurationsforeningen) .. XXXIII
Rasmussen, H. A., formand (Maskinmesterforeningen) XXVIII
Rasmussen, Harry (Søfyrbødernes Forbund) XXXI
Reimann, A. E., godsejer, skibsreder (Motortramp) LIX
Ringsted, Erik, direktør (Odense Stålskibsværft) XV
Rosfeldt, Harry, formand (Københavns Skipperforening) XXVII
Røder, H. C., skibsfører ..... XXII & LXXXII
Rønne, Henning, oldermand (Københavns Skipperlav) XXVII
»Saga«, barkentine (Agent Petersen, Marstal), 285 brt., bygget 1893 i Marstal. A. E. Sørensens første skib. Forlist 1927 LXII
Sanning, Erik, direktør (Frederikshavns Skibsværft) VII
Schmidt, L. R., skibsfører, skibsreder (Pacific) LVI
Schmiegelow, Arne, skibsreder (Torm) XLIX
Schwartz, Carl G. F., professor XXXVI
»Selandia«, m/s (Ø. K.), går under Sydney Harbour Bridge LXIX
Shanghai Volunteer Corps LXXI
Shanghai – befolkningen fra yderdistrikterne på flugt LXXI
Silfverberg, C. E., direktør (Svitzer) LIV
»Skandia«, s/s (Bornholmerselskabets første skib), 169 brt., bygget 1866 af B. & W. Byggepris 60.000 rdl. Solgt i 1899 for kr. 30.000 LXIII
Skibsadoption, Dansk. Skibsbesøg af skoleelever XL
Skipperen »ringer af« for sidste gang LXXXII
Skou, Mads, skibsfører, skibsinspektør LVIII
Skou, Ove, skibsfører LVIII
Småskibsflådens protestarmada LXXX
Statens kursus for skibskokke, eksamen 1957 XXXI
»St. St. Blicher«, s/s (Vendila), 1.098 brt., bygget 1898 LI
Stein, G. A. jun., direktør (Dansk Esso) LX
Sukkerfabriker, De danske (Phønix) LXIV
»Susaa«, s/s (Hetland), 1.237 brt., bygget 1901 LVI
Svendborg Navigationsskole XXXIX
Svendborg. Ring Andersens Skibsværft 1917. Skonnert »Elly« søsættes X

Svendborg Skibsværft a/s i 1960 X
Svendsen, Axel, stifter af »Sømændenes Forbund« XXX
Svitzerflåden i 1939 LV
Svitzer bjærger m/s »Portland«. Vraget hænger mellem to løfteskibe, som bugseres af 4 bjærgningsskibe LV
Svitzerskibe på oprydning i Suezkanalen LIV
Sydney Harbour Bridge, m/s »Selandia« passerer under broen LXIX
»Søfartsgaarden«, Amaliegade 33 K. XXVI
Sømandshøjskolen i Svendborg XXXIX
Sømandskollegiet i Marstal XXXVIII
Sørensen, A. E., skibsreder, Svendborg LXII
»Tacoma«, m/s (Orient), 5.905 brt., bygget 1926 af Nakskov Skibsværft. »Tacoma« dokker i Yokohama XX
»Tacoma« skudt i brand og sænket i Dakar 24. september 1940. 4 omkomne XLVIII
»Tasmania«, m/s (1) (Orient), 6.000 brt., bygget 1935 af Nakskov Skibsværft. Krigsforlist 30. oktober 1942 med 46 britiske søfolk ombord – reddet fra torpederet skib. 4 omkomne. Byggepris for »Tasmania« (1) kr. 2.167.000 LXXII
»Tasmania« m/s (2) (Orient), 5.321 brt., bygget 1957 af Nakskov Skibsværft. Byggepris kr. 16.865.217 XVII
Thomsen, Fr., direktør (Frederikshavns Værft & Flydedok) VII
Thorsen, J. P., skibsfører – Bornholmerselskabets første fører LXIII
Toft, Jens, kaffegrosserer, skibsreder (Jutlandia) LVII
Tonboe, A., direktør (Orient) XVII
Torpedering – besejret en værgeløs XVIII
Ulrichsen, Chr., stifter af »Dansk Sø-Restauratørforening« XXXIII
Velfærdsofficerer – »og så kommer den lille bi« LXXVII
»Vendia«, s/s (D. F. K.), 1.150 brt., bygget 1924. Første danske skib sænket i den anden verdenskrig, 30. september 1939. 11 omkomne LXXII
»Vinland«, m/s (Dansk-Fransk), 11.556 brt., bygget 1960 LII
»Westralia«, m/s (Orient), 6.455 brt., bygget 1936 af Nakskov Skibsværft. Forfatterens sidste kommando LXXXII
»Wisteria«, s/s. U. S. A. hospitalsskib LXXIV
»Yugala«, m/s (Torm), 3.419 brt., bygget 1959 af Helsingør Skibsværft XLIX
»Ørnen«, postjagt af Rønne. Forbindelsen året rundt mellem København og Rønne før dampskibsfarten LXIII
Ø. K.'s første kontorbygning (i Frihavnen) XLII
Ø. K.'s kontorbygning på Gammelholm XLII
Ørum, Alfred, skibsfører, formand (Den alm. danske Skibsførerforening af 1874) I

Register

»Aalborg Værft a/s« 30/33, 104, 137
»Aarhus Kulkompagni« 180
»Activ«, Dampskibsselskabet 183
Ahlefelt Laurvig, greve (Dansk Esso) 188
Aktiekurser 19, 20, 44, 64, 65, 72, 73, 98, 99, 300
Aktieudbytter 12, 20, 44, 45, 64, 65, 69, 73, 99, 105, 301
»Aktieselskabet af 6. februar 1943« 201
»Alfa«, Dampskibsselskabet 161
»Alfred Christensen & Co.« (se under Christensen, Alfred, skibsreder)
Amsinck, Ove, skibsreder (Progress) 109, 149
Andersen, skibsbygmester, Nakskov Skibsværft 28
Andersen, A., skibsmægler (Rødby Havn) 10, 39, 162
Andersen, A. O., direktør 71, 109 40, 42, 109, 133/134
Andersen, A. O. & Co. 181
Andersen, C. Mazanti, skibsreder (Torm) 146
Andersen, Chr., stifter af »Fyrbødernes Fagforening« 118
Andersen, Chr., direktør (Helsingør Skibsværft) 26
Andersen, H. F., skibsfører, skoleskibet »København« 17
Andersen, H. N., direktør (»Etatsråden«) 11,
Andersen, J. Fisker, direktør, Svendborg Skibsværft 30
Andersen, Julius, skibsinspektør (Svitzer) 160
Andersen, Ring, Svendborg Staalskibsværft 29
Andersen, Svend From, formand »Sømændenes Forbund« 117, 282
Andresen, Cyril, skibsreder (Dania) 139
Andresen, Chr., skibsreder (Dania) 64, 139
Andresen, Alexis R., skibsreder (Dania) 139
Ankersø, Anker Emil, skibsfører, skoleskibet »Danmark« 103
»Anna« af Saltvik, skonnert, bygget 1855 268
»Arabien«, s/s (Orient) 47/58
Arentz, H., direktør (Københavns Flydedok) 33, 34
Army Transport Service, U. S. 251
Aschengreen, J. Chr., direktør (Ø.K.) 103, 109, 135, 148
Aspirantspørgsmålet 285/288
Assurandører, de private 10
»Atalanta«, Dampskibsselskabet 10, 163, 164
»Atalanta«, Rederiaktieselskabet 145/146
»Atlanterhavet«, Dampskibsselskabet 63, 65, 70
»Atlanterhavet«, Dampskibsselskabet (af 1927) 70
Axel, prins, direktør (Ø. K.) 133/135, 259, 262

Baagøe, Poul Hedemann, missionær 238
Back, Peter, formand, »Sømændenes Forbund 116
»Baltic American Line« (Ø. K.) 9
»Baltic«, Dampskibsselskabet 170, 171
»Baltica Værftet« 20, 38
»Baltic & International Maritime Conference, The« 107
Barfoed, E. L., direktør, Marstal Skibsværft 38
Barfoed, Jens Magnus, direktør, B. & W. 24
Basse, Arvid Hetland, skibsreder 165, 172/173
Basse, Ejnar, skibsreder 171
Basse & Co., skibsrederi 165, 171/173
»Basse, Brødrene«, Firmaet 173
Basse, Tormod, skibsfører, skibsreder 171, 172
Basse, Tormod Hetland, skibsreder 165, 172/173
Bauder, Carl, vekselerer 179
»Bemandingsreglerne 100, 291, 292
Berg, H. P., skibsfører, direktør, Nakskov Skibsværft 29, 52
Berthelsen, Ejnar, formand, »Søfyrbødernes Forbund« 119
»Bethel«, sømandshjemmet 275
Bildsøe, Hans G., kammerherre 124
Bille, Michael J. P., kontreadmiral 120, 266
Bille, Steen Andersen, første danske dampskibsreder 266
Bindesbøel, C. V., direktør, Helsingør Værft 26
Birck, Lauritz Vilhelm, professor 44
»Birma«, s/s 9
Bjørling, Otto, direktør (Ø. K.) 82
Blache, H. H., dr. teck., direktør B. & W.) 21, 22
Blarney Castle 203
»Bluff Hotel«, Yokohama 49/51
»Bolivia«, s/s 60, 62, 94
Bombardement af Shanghai 231/234
»Bombebøssen« 129
Bonde, Claus Anton, havnemester, København 63
Bondegaard, E., direktør (B & W.) 21, 22

Borgland, Christian, formand, »Sømændenes Forbund« 101, 115/116
»Bornholm af 1866«, A/s Dampskibsselskabet på 191/193
»Bornholmerfonden« 195
»Botnia«, Dampskibsselskabet 63
»Bothnia«, Dampskibsselskabet 171
»Bounty«-mytteriet 221/223
Brandrup, A., skibsreder (Myren) 148
Brandt, Jacob, direktør (D. F. D. S.) 106/107
»Britania«, Rederiaktieselskabet 186
Brown, Peter de Nully, skibsreder 61/62, 144
Brown, Peter de Nully (2), skibsreder 144
Brown, P. jun. & Co., Firmaet 144
»Buckau«, rotorskib 67
Buhl, H. V., skibsbygmester (Frederikshavn) 27, 28, 30
Burmeister & Wain a/s 11, 21/27, 35, 40, 41, 183
Burmeister & Wain (diesel system) Oil Engine Corp. 40
Bülow, Fritz, højesteretsdommer 22
Bærentzen, O. H., direktør 161, 162, 163
Bærentzen, Kim, direktør 163
Børresen, direktør, Københavns Flydedok 34
»Børsen«, Dagbladet 11, 22, 24, 129, 154
Børsen, institutionen 65

»Caledonia«, første danske dampskib 266
»Carl«, s/s (Dansk Liniefart) forliser 265
Carl, Linnahard Hansen, skibsreder 105/106
Carl, Adolph, skibsreder 105, 107
Carl, Axel, skibsreder 13
Carl, Hans, skibsreder 13
Carl, Jørgen, skibsreder 154
Carl, Martin, skibsreder 13
Carlsen, Kurt, skibsfører (»det skæve skib«) 142, 273/275
»Carib Shipping Co. a/s« 198
»Caroline-typen« 38, 202
Carstensen, Harald, direktør (B. & W) 24
Carstensen, C. V. E., kontreadmiral 162
Ceylon 73/76
Charlotte Amalia (se St. Thomas)
»Cherry Heering Line« 198
Chinchilla 95/97
Christensen, Alfred, direktør (Nakskov Skibsværft) 28
Christensen, H. P., direktør (Helsingør Skibsværft) 27, 29
Christensen, L. A., grosserer 166, 180
Christensen, H. K., skibsfører 17/19
Christensen, Alfred, skibsreder 160, 167, 168
Christensen, Dagny E. (enke), skibsreder 167, 168
Christensen, Hans Andreas, skibsreder 167, 168
Christensen, H. G., skibsreder 167
Christensen, O. H., skibsreder 167, 168
Christensen, Hans, skibsreder (»Vendila«) 149
Christensen, Hans Clausen, skibsreder 189, 190
Christensen, H. C., Rederifirmaet, Marstal 37, 190
Christensen, J. Ohlsen, skibsreder 37, 190
Christensen, Maren (enke), skibsreder 37, 190
Christensen, Julius A., skibsreder, Aarhus 180
Christensen, T. C., skibsreder 65, 69/70, 173, 174
Christensen, Christian, stifter og første repræsentant for »Dansk Styrmandsforening« 10, 72
Christensen, Aage, stifter af »Radiotelegrafistforeningen af 1917« 115
Christian X 40, 71/72, 102, 133
»Christianshavnskes Rederier, De« 160
Christiansen, Hakon, direktør (Ø. K.) 82/83, 109, 133/135, 253
Christensen, Otto, direktør (Nakskov Skibsværft) 29
Christiansen, Henry, forretningsfører, »Dansk Styrmandsforening« 72, 102
Chulalongkorn, konge af Siam 102
Churchill, Winston, britisk statsmand 269, 270
Clausen, Dampskibsrederiet A/S 181
»Codan«, Dampskibsselskabet 68
Cold, direktør, D. F. D. S. 109
»Columbia«, m/s 72, 179
Colstrup, A., grosserer 42
»Concordia«, Rederiaktieselskabet 185
»Concord Line a/s« 138

»Dafra Line« 152
Dampskibsselskabet af 1912 a/s 20, 140, 142/143
Dampskibsselskabet af 1935 a/s 172
Dampskibsselskabet af 1937 a/s 175
Dampskibsselskabet af 1960 a/s 143
»Dana«, Dampskibsselskabet 20, 65, 67/69
»Danefeldt«, Dampskibsselskabet 69
»Dania«, Dampskibsselskabet 64, 67, 139, 140
Danielsen, O. L. E., skibsreder 198
»Danmark«, Dampskibsselskabet 144
Danmarks besættelse 247
»Danmarks Skibsførerforening« (se »Skibsførerforening, Den alm. danske«)
»Danmark«, Statsskoleskibet 17, 102/104
»Danmarks Rederiforening« (se også »Dansk Dampskibsrederiforening«) 104, 105, 109, 124
»Dannebrog«, Dampskibsselskabet 34, 71, 98, 104, 145/146
»Dansk-Belgisk Dampskibsselskab« 167
»Dansk Cement Central a/s« 198
»Dansk Dampskibsrederiforening« (se også »Danmarks Rederiforening«) 10, 41, 71, 105/112, 117, 201
»Dansk Dampskibsrederiforenings Understøttelsesfond« 107, 111
»Dansk Dampskibsrederiforenings gensidige Løsøreansvarsforsikring« 111
»Dansk Dieselmotorkompagni A/S« 21
»Dansk-Engelsk Dampskibsselskab« 167
»Dansk-Engelsk Dampskibsselskab« (2) 167
»Dansk Esso« (se »Danske Petroleums Aktieselskabet, Det«)
»Dansk-Franske Dampskibsselskab, Det« 10, 20, 105, 150/152, 175, 176

»Dansk-Norsk Dampskibsselskab« 41, 71, 156, 157
»Dansk Radio Aktieselskab« 141
»Dansk Sejlskibsrederiforening« 106, 130
»Dansk Sejlskibsrederiforening af 1897« 130, 131
»Dansk Skibsadoption« 111, 123, 124
»Danske Kulkompagni, Det« 178/180
»Danske Petroleums Aktieselskab, Det« (»Dansk Esso«) 147, 187/189
»Danske Rederes Retsværn« 66, 108
»Danske Sejlskibsrederi, Det« 46
»Danske Statsbaner, De« 199
»Danske Sømands-fond, Den« (Dampskibsrederiforeningens) 107, 111
Danske skibe til britisk havn 248
Dansk-tysk skibsfarts overenskomst 255
»Dantank«, Rederiaktieselskabet 145/146
Dessau, Martin, direktør (B. & W.) 21, 130
Dirckinck-Holmfeldt, baron, kaptajn 120
»Disconto- og Revisionsbanken« 65, 67/68, 70, 154
Dithmer, Georg, direktør (B. & W.) 24
Dobel, A., skibsreder 161
»Draco«, Dampskibsselskabet 19
»Dragør«, Rederiaktieselskabet 19
Dreschsel, L., redaktør 130
Drewsen, H., forstander, »Fanø Navigationsskole« 126
Duckwitz, Georg Ferdinand, tysk skibsfarts forordnet 255
Dyhr, Vilhelm, skibsbygmester 26
Dyreliv til søs 240, 241
Dyrtidstillæg 252
»Dødfragt« 208, 209

Eden, Anthony, britisk udenrigsminister 265
»Elbjørn«, isbryder 200
Elm, P. F. (Ø. K.), filialbestyrer 209, 238, 239
»Emanuel«, Dampskibsselskabet 191
Erlandsen, A., skibsreder 12, 20/21, 64
»Erria, m/s (Ø. K.), skibsbrand 272
Erstatninger for danske skibe rekvisioneret under 2. verdenskrig 256/259
Erstatningsskibe fra Tyskland 259
Eskesen, Arne, bestyrer, »Fanø Navigationsskole« 127
Eskildsen, O. G., skibsreder 63, 70
»Europa«, Dampskibsselskabet 167
»Externa«, handelsselskab 42

»Falken«, Sejlskibsrederiet 45
Ferieloven 102, 111, 252
»Finland«, Dampskibsselskabet 167, 168
»Fiona«, Dampskibsselskabet 173
»Fionia«, m/s 134
Fischer-Nielsen, N. J. E., skibsreder 177
Fischer-Nielsen, R., skibsreder 154, 165, 178
Fisker, Peter, konsul, skibsreder 164
»Flydedok & Maskinværksted, Københavns« 21, 33/35
»Flying Enterprise« s/s (»det skæve skib«) 142, 273, 274
»Forenede Bugserselskaber, i/s, De« 161
»Forenede Bugserselskaber, i/s, De« (2) 162
»Forenede Bugserselskab, Det« 158, 159, 160, 161
»Forenede Dampskibs-Selskab, Det« a/s 27, 28,43, 63, 70, 131/132, 278
»Forenede Kulimportører, De« 179/181
Forhyringsrådet 108
Fragtnævnet (lov af 3. 9. 39 m. rettelser) 254, 260
Franco, Francisco (»El Caudillo«) 213, 219
Franco, Ramon, spansk flyverhelt 213/215
Frandsen, E., direktør, »Dansk Esso« 188
»Fraternitakompagniet«, hvalfangerselskab 141
Frederik IX 126, 266
»Frederikhavns Jernstøberi & Maskinfabrik« 23
»Frederikhavns Skibsværft & Flydedok 27/28
»Frihedskampens Venner« 271
Funder, Th. P., bestyrer, »Københavns Navigationsskole« 12, 122, 129
»Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart« 106, 108

»Gammel Dok« 33
»Gefion«, Dampskibsselskabet 147
Gents, Evers T. V., forretningsfører, »Dansk Styrmandsforening« 11, 72
»Georg Stage«, sejlskoleskib 17, 111
»Gerda Toft«, s/s (2) 280, 281
Gether, Henrik, skibsreder (Orient) 59/60, 62/63
Gille, Heinrich, forstander, »Københavns Maskinskole« 128
»Gloria«, Dampskibsselskabet 168
Glückstadt, Emil, bankdirektør 42/43, 44
Glückstadt, Isack, bankdirektør 178
Goth-Bendtzen, direktør, (Svitzer) 159
Gottschalck, C. A., formand, »Radiotelegrafistforeningen« 115
Grathwohl, A., forstander, »Københavns Maskinistskole« 128
»Great Eastern«, engelsk s/s 36
Greibe, F. V., sekretær, »Dansk Dampskibsrederiforening« 109
Grube, Peter, direktør, »Dansk Sejlskibsrederiforening af 1897« 131
Græshopper 235, 236
»Grønlandske Handel, Den kgl.« 195, 196, 199, 200
»Grønlands Styrelse« 196
Grøn & Witzke, assurancefirma 10, 168, 178
Guldberg, J. Høegh, skibsreder 64
Guldhammer, H. A. navigationsdirektør 122, 127
»Gylfe«, Dampskibsselskabet 65, 69/70

»Hafnia«, Dampskibsselskabet 12
»Hafnia«, Dampskibsselskabet (2) 144
»Hafnia«, Dampskibsselskabet (3) 70
Hagelberg, H. P., formand, »Den alm. danske Skibsførerforening« 9, 10, 113
Hahn-Petersen, skibsreder 109, 123/24, 151, 152
»Halla«, Dampskibsselskabet 65, 69/70
»Halla«, Rederiaktieselskabet 70

»Hamlet«, Dampskibsselskabet 19, 20, 69/70
Hammerich, Kaj, kommandør 270
»Hammersholm«, Dampskibsselskabet 70
Handelsbanken 67, 68, 167
Handelsflådes størrelse og genopbygning, den danske 249, 292, 293, 296, 301, 302
»Hansa-Skibe« (Hansaprogrammet) 151, 174, 176, 200, 201
»Hanne S.«, m/s (A. E. Sørensen), forlis 298, 299
Hansen, Allan, vekselerer 60
Hansen, A. N., vekselerfirma 60, 179
Hansen, Andreas N., vekselerer 60
Hansen, C. K., skibsmæglerfirma 145, 146
Hansen, F., bestyrer, »Marstal Navigationsskole« 126
Hansen, H. A., skibsreder (Holm & Wonsild) 109, 148
Hansen, H. E., første formand for »Den alm. danske Skibsførerforening« 113
Hansen, Hans Chr., havnemester 63
Hansen, Johan, generalkonsul, skibsreder 71, 107, 130
Hansen, Knud, navigationsdirektør 104, 122
Hansen, Knud Laurids, skibsfører, skoleskibet »Danmark« 103, 104
Hansen, N. L. E., skibsmægler 184
Hansen, Paul, direktør, »Aalborg Skibsværft« 32
Hansen, Paul, formand, »Sømændenes Forbund« 116
Hansen, P. S. Dyrhauge, bestyrer, »Københavns Navigationsskole« 122
Hansen, Theophilius, kulgrosserer 175
Hansen, Victor, admiral 160, 161
Hansen, Willie C. K., skibsreder 267
»Hans Hedtoft«, m/s 28, 200, 297, 298
Harhoff, Chr., skibsreder 109, 145, 253
Hasselriis, Caspar H. M., direktør 261
»H. C. Christensens Staalskibsbyggeri« 37, 38
Hecksher, Otto, direktør (Svitzer) 157, 158
Hedemann, C. J., generalkonsul, Honolulu 47
Hegner, Georg, formand, »Søfyrbødernes Forbund« 100, 118/119
»Hejmdal«, Dampskibsselskabet 12, 20/21, 152, 154
»Hellerup Skibsværft« 164, 166, 167, 169
Hellesen, S. C., rederifirma, 198
»Helsingør Jernskibs & Skibsbyggeri« 21, 26, 27
Hempel, S., bestyrer, »Fanø Navigationsskole« 126
Henckel, Valdemar, ingeniør 12/15, 37
Hermann, H., direktør, »Aalborg Skibsværft 32
»Hetland«, Dampskibsselskabet 171/173
Hintze, konsul, Rønne 130
»Hippalos«, sejlskibsrederi 45, 63, 70
»Hjejlen«, s/s 268
Hjelm, H. P., bestyrer, »Bogø Navigationsskole« 127
Hjemmeflåden 249, 254, 255, 293
Holdensen, Poul Jørgen, generalkonsul 48
Holeby Dieselmotor Fabrik 21
Holm, Chr., direktør, »Det danske Petroleumsaktieselskab 188
Holm, Johannes M., grosserer 187
Holm & Wonsild, rederifirma 147/148, 163
Holm, Mads C., skibsbygger og skibsreder 26
Holtermann, direktør, »Frederikshavns Skibsværft« 28
Honolullu 47
Hoppe, Fr., direktør, »Oversøisk Kompagni« 70
»Hovedstadens Kulimport A/S« 175
Høst, N. J., direktør, D. F. D. S. 27

Ikke-angrebspagt med Tyskland 247
Ikke-Interventionskomité, International 220
»Indien«, m/s 62
»International Salvage Co.« 160
Indtjening af danske skibe fra udlandet 65, 73, 104, 293/296
»I. P. Suhr« s/s, forlis 269
»I. P. Suhr & Søn«, handelsfirma 178
Isbjerge 56/57
»Isbjørn«, isbryder 41, 200
Isbrandtsen, Hans, skibsreder, New York 140/141, 142, 273
»Isbrandtsen-Moller Line« 140/144, 226, 235
Isbrydningsnævnet 41

Japan—Kina-krigen 205, 206, 220, 230/234, 237
Jacobsen, Erik, formand, »Søfyrbødernes Forbund« 100, 118
Japan 76/78, 88/92, 247
»Jebsen Akts., Rhederi M.« 184, 185
Jebsen, Michael, skibsreder 184
Jebsen, Jacob Frederich, skibsreder 184, 185
Jelstrup, Otto, skibsreder 52, 155
Jensen, (Paul) Albert, skibsreder 10, 68/69, 168, 169
Jensen, Chr. (Ø. K.), filialbestyrer (San Francisco) 52
Jensen, C. P., generalkonsul, skibsreder (Orion) 154, 155
Jensen, Hans, stifter af »Søfyrbødernes Forbund« 118
Jensen, H. J., skibsreder 170
Jensen, Holger, vekselerer, skibsreder 183
Jensen, J. C. Th., skibsreder 170, 171
Jensen, J. H. J., skibsreder (»Scarlett Skibene«, likvideret 1961) 198
Jensen, K. Bülow, skibsreder (Myren) 148
Jensen, Kusk, skibsfører 130
Jensen, Leo Buckhave, skibsreder 165, 177
Jensen, Peter, formand, »Dansk Sø-Restaurationsforening« 119/120
Jensen, R. Hedegaard, havnekaptajn, København 63
Jensen, Richard, formand, »Søfyrbødernes Forbund« 99, 100, 116, 118, 119
»Jensen Linien« (ved H. Jensen) 68, 169
»Jens Toft«, Dampskibsselskabet 217/218
Jepsen, J. Chr., grundlægger af »Marstal Navigationsskole« 125
Jepsen, Jørgen Ulrik, skibsreder (Activ) 183
»Jespersen & Bondegaards Staalskibsværft«, Marstal 37

Joensen, A., bestyrer, »Marstal Navigationsskole« 126
Johansen, P. C. W., direktør, »Balticaværftet« 38
»John M. Larsen«, Dampskibsselskabet 213
»Joint Owners« I/S 165, 166
»Jolantha«, s/s, forliser 264
Jordan, A. L. F. (»Alf«), konsul, Yokohama 88
Jordskælvet i Japan 1923 46, 50, 77/78
Jordskælv i Manila 235
Juel-Brockdorff, Niels, baron, kommandør 16/17, 52, 122/123
Juel-Hansen, Ejner, skibsfører, bibliotekar, »Søfartens Bibliotek« 129
Just, Th., grosserer 65
»Jutlandia«, Dampskibsselskabet 70, 173/175
»Jutlandia«, m/s (2), hospitalsskib 269/271
»Jyllands Ladegaard« 171
Jæpelt, Chr., formand, »Søfyrbødernes Forbund« 118
Jøhnke, V. C. A., admiral 122
Jørgensen, N. P., skibsfører (»Navigatørernes Hus«) 2
Jørgensen, Olav, civilingeniør, opfinder 40, 41

Kalm, Knud, direktør, B. & W. og »Odense Staalskibsværft« 24, 37
»Kalundborg Bank« 12, 19
»Kalundborg, Dampskibsselskabet« 13
»Kalundborg Jernskibsværft« 12/15
Kampen, A., skibsreder (Torm) 146
Kampmann, Chr., grosserer 149
Kampmann, Chr. A., civilingeniør 149, 150
Kampmann, Per, civilingeniør, skibsreder (Vendila) 149, 150
Kampmann, Niels Ølgaard, direktør (Vendila) 150
»Kattegatsværftet« 15
»Kawasaki Kabushiki Kisen Kaisha«, japansk rederi 235
»Kina«, s/s (2) 59
»Kina«, m/s 251, 264
Kjær, Hector, direktør (Svitzer) 158, 159
»Kjøbenhavn«, s/s (2) 264, 266
»Kjøbenhavns Skibsvandsforsyningsselskab a/s« 160
Kjølsen, Frits Hammer, kontreadmiral 124
Klem, Knud, direktør, »Kronborgmuseet« 130
Knudsen, Iver, direktør (B. & W.) 21, 40
Koberg, C. P., direktør 185
Koch, Theo, skibsfører, skibsreder 106, 109/110
Koed, Frithjof, forretningsfører, »Dansk Styrmandsforening« 72
Kolachel, Indien, i brændingen 242/244
Kolera i Hongkong 235
»Kollegium, 4. maj, for vordende navigatører« 126
Kondrup, Christen, skibsfører, m/s »Jutlandia« (2) 270
Kontrolofficerer (spanske borgerkrig) 220
Koreakrigen 269
Kraft, F. W., direktør, »Dansk Esso« 185
Krag, S., direktør, »Aalborg Skibsværft« 32
Krakatau, vulkanen 210
Kramer, C., skibsreder (Torm) 146
Krigserklæring, Storbritannien, Frankrig—Tyskland 246
Krigserklæring, Tyskland—Polen 246
Krigsforsikring for danske skibe, 2. verdenskrig 253, 254
Krigsforsikring, spanske borgerkrig 102, 219
Krigstillæg 219, 287
Krohn, A., skibsreder 30
Kromann, E. B., skibsreder 43, 46, 131, 198
Kronman, Chr., direktør, D. F. D. S. 109
»Kronprins Frederik«, m/s, brand og kæntring 278/279
»Kronprins Olav«, m/s, skibsbrand 267, 268
Krüger, O. C., direktør, »Det danske Kulkompagni« 179
»Kryolith, Mine og Handelsselskabet a/s« 195
»København«, Ø. K.'s skoleskib 16/19, 52
»Københavns Kul og Koks Kompagni« 61, 169, 170
»Køge Skibsværft« 20, 32, 33, 34, 35, 136
Kørbing, Johannes Alfred, direktør, D. F. D. S. 22, 109, 254

Låneordningen (for søfolkenes pårørende under krigen) 252
Ladegaard, H. P. P., skibsreder 161, 171
Lading, Henry P., direktør 22
Landerslev, Lars, bestyrer, »Svendborg Navigationsskole« 126
»Landmandsbanken« 42/44, 60/61
Langg, E. B., skibsreder (Activ) 183
Larsen, Aage, overskibsinspektør 13, 102
Larsen, Finn Gercke, direktør, »Nordhavnsværftet« 38
Larsen, H. P., formand, »Maskinmesterforeningen« 115
Larsen, J. Harald, formand, »Maskinmesterforeningen 114/115
Laub, Frederik Vilhelm, havnedirektør 52
Lauritzen, J., rederifirma 31, 135/138, 271
Lauritzen, Ditlev, konsul, skibsreder 30, 34, 135/137
Lauritzen, Knud og Ivar, skibsredere 32, 136/138
Lauritzen, Jørgen Ditlev, skibsreder 138
Lauritzen, Ole, skibsreder 138
»Lauritzen Fondet« 137
Laursen, Thomas, formand, »Sømændenes Forbund« 116, 282
»Laust Mærsk«, m/s (A. P. Møller), forlis 299
Levin, J. M. & Co., vekselerer 42
»Lexa Mærsk«, m/s 281
»Lillebjørn«, isbryder 200
»Lindøværftet» 24, 36/37, 143
Linnemann, Knud Werner, sekretær, »Danmarks Rederiforening« 110
»Lise«, svensk galease, dansk bygget 1799 268
Lund, E. F. S., direktør, »Kronborgmuseet« 130
Lund, Kaj, skibsfører, »Søfartens Velfærdsråd« 265

Lundgaard, I. C., direktør, »Helsingør Skibsværft« 26
Lundstrøm, A. V., kasserer, »Sømændenes Forbund« 117
Lyngby, H. P., forretningsfører (Svitzer) 157
Lønberg Holm, A., »Køge Værft« 34

Madsen, Johannes, sekretær, »Radiotelegrafistforeningen af 1917« 115
Maegaard, Ejler, direktør, »Dansk Dampskibsrederiforening« 42, 71, 109/110, 254
Malling, Wm. Th., etatsråd 179
»Malm«, Dampskibsselskabet 12, 45
»Marienborg«, Motorskibsselskabet 14
Marshall-hjælpen 131, 175, 202
»Marstal Staalskibsbyggeri« 12
»Maskinmestrenes Forening« 63, 66/67, 106, 114/115
»Maskinskole, Københavns« 125, 127/128
Mathiesen, Erk, forstander, »Københavns Maskinskole« 128
»Merchant Navy Memoriel on Tower Hill, The« 272
»Mercur«, Dampskibsselskabet 164
»Mercur«, træhjuldamper 191
»Mexico«, m/t 18/19
»Middelfart Dampskibsselskab« 105
Mikkelsen, Georg, sekretær, »Dansk Dampskibsrederiforening« 110
Mindeanker i Nyhavn 271, 272
»Mindefond af 1945, Danske Søfarendes« 252
Mindeindsamling for omkomne danske søfolk 260
Mindesmærket på Langelinie 71/72
Mindetavle og mindesten, Holmens kirke 215, 265
Mineeksplosion, m/s »Westralia« 261
Minesprængning, m/s »Tasmania« 250
Monberg, N. C., direktør, »D. D. K.« 179
Morgenstierne, Bredo v. Munthe af, kontorchef 123
Mortensen, Jens, skibsfører, skoleskibet »København« 17
»Motortramp«, Rederiaktieselskab 181/183
Moyell, Aage, skibsfører, kontrolofficer 220
Moyell, R., direktør, »P. Ph. Stuhr's Værft« i Aalborg 30/31
Munck, Niels, direktør (B. & W.) 24
Munck, Ove, direktør, »Københavns Flydedok« 24, 33, 34
Mygind, direktør, »Frederikshavns Skibsværft« og »Aalborg Værft« 20, 31
Müller, E., direktør, D. D. P. A. 188
Münter, kommandør, »Foreningen til Søfartens Fremme« 122
»Myren«, Dampskibsselskabet 10, 147/148
Mystisk passager 204/206
Møller, A., direktør, »Det danske Kulkompagni« 180
Møller, A. P., skibsreder 10, 11, 24, 30, 35, 46, 126, 140/143, 156
Møller, A. F., skibsreder (Vendila) 149
Møller, C. A., direktør (B. & W.) 22, 23
Møller, H. O., direktør, »Aalborg Skibsværft« 32
Møller, L. A., bestyrer, »Svendborg Navigationsskole« 126
Møller, Mærsk McKinney, skibsreder 142/143

»Nakskov Skibsværft« 21, 28, 29, 62, 102, 144
»Natal«, s/s 58/59, 62, 73, 78/80, 82/85
Nationalbanken 43
Navigationsskolerne i Aalborg, Bogø, Fanø, Marstal, Rønne, Svendborg 125/127
Navigationsskole i København 12, 121/122, 124/125
»Navigatørernes Bibliotek« 129
»Navigatørernes Hus« 11, 113
»Navigatørforening, Dansk« 106
Neergaard, Carl D., navigationsdirektør 12, 122
Nielsen, Aage, bibliotekar, »Søfartens Bibliotek« 129
Nielsen, Axel, konsul, skibsreder 69
Nielsen, Erik Nordbye, direktør, »Dansk Esso« 266, 271 188
Nielsen, H., direktør, »Nordhavnsværftet« 35
Nielsen, Jais og Victoria, kunstmalere 216
Nielsen, Knud Marinus, skibsreder 184
Nielsen, Marius H., skibsreder 20, 73, 148, 149, 279
Nielsen, Mathias, kasserer, »Sømændenes Forbund« 117
Nielsen, N. P., skibsreder 28
Nielsen, Ove, afdelingschef, Søfartsministeriet 266, 271
Nielsen, Torben, skibsreder 14
Nimrod-øerne 57
Nissen, C. E., skibsreder (Atalanta) 164
Nissen, H. C., skibsmægler 164
Nissen, Marcus, skibsreder (Atalanta) 163, 164
»Norden«, Dampskibsselskabet 12, 61, 144/145
»Nordhavnsværftet a/s« 38
»Nordic Tankships i/s« 134/135
»Nordjyllands Kul-Kompagni a/s« 198
»Nordsøen«, Dampskibsselskabet 166, 167
Normann, L. O., direktør, D. F. D. S. 109
Nyholm, V., direktør (»Dansk-Fransk«) 152

»Ocean«, Dampskibsselskabet (J. Lauritzen) 132
»Ocecana«, Damkskibsselskabet (Suenson & Jespersen) 20, 64, 65, 161
»Odense Skibsværft« 11
»Odense Stålskibsværft« 11, 35/37, 140, 143, 188
Offersen, C. E., direktør 185
Ohlsen, N. J., skibsreder, Marstal 190
»Olav-Line A/S« 135/139
Olsen, Johannes Kastrup, formand, »Danmarks Skibsførerforening« 113, 272
»Olympia«, m/s 63, 93/94, 97, 202/206, 208/213, 215/218
»Ontario«, Dampskibsselskabet 68
Opiumsrygning 207
Oplægninger af danske skibe 16, 23, 44, 68, 72, 98, 294, 295, 302

»Oregon«, Dampskibsselskabet 20
Organisationsstridigheder 15, 16, 66/67, 100/101, 106/107, 260, 264, 283/290
»Orient«, Dampskibsselskabet 12, 59/63
»Orion«, Dampskibsselskabet 43 154/156
»Oscar Petersens Bjergningsentreprise« 157/160
Ostenfeldt, Hjalmar, direktør (D. D.K.) 179
Overgaard, Christen, direktør (B. & W.) 21
»Oversøiske Kompagni, Det« 20, 63, 70
Ovesen, Ove, skibsreder 64

»Pascific«, Dampskibsselskabet 164/166, 173
Pagh, Mogens, direktør (Ø. K.) 135
»Panis«, Sejlskibsrederiet 69
»Patria«, Dampskibsselskabet 64
Paulsen, Gustav, kommandør 124
Paulsen, Sophus Johannes, »Københavns Skibsvandsforsyning« 160
Pedersen, E. H., direktør, »Nordhavnsværftet« 38
Pedersen, Eiler, formand, »Dansk Sø-Restaurationsforening« 120
Pedersen, J. P., bestyrer, »Fanø Navigationsskole 127
»Pensionsforsikringsanstalten« 111
Petersen, Alfred, skibsreder, Marstal 190
Petersen, A. N., skibsrederfirma 146, 150, 151, 152
Petersen, Christian, hotelejer, Yokohama 49/51, 78
Petersen, G. Chr., formand (første), »Sømændenes Forbund» 115
Petersen, Hans Theo J., sekretær, »Dansk Dampskibsrederiforening« 110
Petersen, Otto, direktør, »Nakskov Skibsværft« 29
Pitcain Island 221/223
Plum, Harald, direktør, »Det transatlantiske Kompagni« 42/43
»Portland« m/s, cementtransportskib, forlis 276
Precht, K., direktør, »Svendborg Skibsværft« 30
»Primula«, Dampskibsselskabet 20
»Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond« 260
Prip, O., skibsreder 147
»Progress«, Dampskibsselskabet 20, 34, 73, 148, 149, 200
Pålsson, P., bestyrer, »Marstal Navigationsskole« 126

»Quarto«, Dampskibsselskabet 65

»Radiotelegrafistforeningen af 1917« 67, 115
Rasmusen, H. G., konsul, skibsreder (Activ) 183
Rasmusen, Jørgen Kruuse, skibsreder (Activ) 183
Rasmussen, C., bestyrer, »Svendborg Navigationsskole« 126
Rasmussen, R. E. A., forretningsfører (Svitzer) 157
Rasmussen, Harry, formand, »Søfyrbødernes Forbund« 119
Rasmussen, K. A., formand, »Maskinmesterforeningen« 114
Rasmussen, R., sekretær, »Radiotelegrafistforeningen« 115
»Rederiaktieselskabet Myren« (se også »Myren« d/s) 140
»Rederiet Europa A/S« 167
»Rederiet Seaway« 154, 157, 178
»Rederiforeningen af 1941« 130
»Rederi-Interessentskabet af 1956« 148
Reimann, A. E., skibsreder 181/183
Reinhard, Kay, direktør 42
Richelieu, Plessis de, admiral, Siam 21, 84, 102
Riis, F. R., direktør (K. K. K. K.) 170
Riis-Hansen, direktør, »Landmandsbanken« 42
»Rikke Skou«, s/s (O. Skou), forliser 279, 280
Ringsted, O., direktør, »Odense Stålskibsværft« 35/36
Rosfeldt, Harry, formand, »Københavns Skipperforening« 113
»Rødby Havn«, Dampskibsselskabet 20
»Rødby Havns Skibsværft« 12, 20, 39, 65

Sanning, Erik, direktør, »Frederikshavns Skibsværft« 28
Sass, Chr., skibsreder (Myren) 71, 109
Sass, V. Th., skibsreder (Myren) 148
Saxe, L., vicedirektør, »Odense Staalskibsværft« 37
Schack-Steenberg & Co., rederifirma 20
Schlaikier, P. W., skibsreder 185
Schmidt, L. R., Rederifirmaet 165, 184
Schmidt, L. R., skibsreder 165
Schmidt, Einar, skibsreder 165
Schmiegelow, Chr., direktør (Ø. K.) 60, 61, 146, 267
Schmiegelow, Arne, skibsreder (Torm) 146
Schwarts, Carl G. F., professor 121
Schæffer, E., skibsreder (Atalanta) 164
Schøler, Eiler Lehn, vekselerer 60, 152
»Sejlskibsrederi, Det danske« 49
»Santa«, Dampskibsselskabet 64
Shanghai Volunteer Corps 231
Siemssen, S. J., skibsreder 170
Silfverberg, Conrad Emil, direktør (Svitzer) 158
Skagen ind, efter 10 års fravær 251
»Skagerak«, Dampskibsselskabet 20, 34, 63, 73
»Skandia«, Dampskibsselskabet 12, 20, 21, 64, 153
»Skandia af 1923«, Dampskibsselskabet 21, 64
»Skandinavia«, s/s 168, 178
Skandinavisk forhyringskontor i New York 229, 230
»Skandinaviske Sømandshjem, Foreningen for« 131
Skandinavisk sømandsklub i New York 227, 228, 236
Skibsafgifter, ekstraordinære 276, 277
»Skibsadoption, Dansk« 111, 123/124
»Skibsfartsnævnet« 275

»Skibsførerforening, Den alm. danske« 9/10, 106, 108, 113, 272
»Skibsførerrådet« 113/114
Skipper-»hovedpiner« 48, 55, 57, 78/80, 81, 208, 209, 228
»Skipperforening, Københavns« 106, 112, 113
»Skou, Dampskibsselskabet Ove«, a/s 175/177
Skou, Ove, skibsreder 175/177
Skou, Ove, a/s og d/s 1937, a/s (et i/s) 176
Småskibsfarten 130/131 202, 255
Småskibenes protestarmada 268
Spansk borgerkrig 98, 214, 219, 220
Spionfrygt i Dairen 238, 239
»Standard«, Dampskibsselskabet 19
Steen-Christensen, Valdemar, direktør 179, 180
Stinnes, Hugo, tysk storkapitalist 61, 68, 169, 170
»Storebjørn«, isbryder 32, 200
»Store Nordiske Telegraf« 43, 197
Strand, J., direktør (K. K. K. K.) 170
Struberg, E., bestyrer, »Københavns Navigationsskole« 122
»Stuhr, P. Ph.s Maskin og Skibsbyggeri« 12, 20, 30, 31, 174
»Styrmandsforening, Dansk« 2, 102, 106
Suenson & Jespersen, rederifirma 67, 69
Suez-krisen 159, 295
Suhr, J. P., kulfirma 178, 195
»Sukkerfabrikker, a/s, De danske« 196, 197
Sund, Jens og Victor, stiftere af »Radiotelegrafistforeningen« 115
Svanholm, B. P., Adler, direktør 179, 180
»Svendborg«, Dampskibsselskabet 140, 142/143
»Svendborg Skibsværft a/s« 29/30
Svendsen, Aksel, stifter af »Sømændenes Forbund« 115
Svendsen, Oluf, skibsreder 198
Svendsen, S., professor, bestyrer, »Bogø Navigationsskole« 127
Svendsen & Christensen, rederifirma, 149/150
»Svitzers Bjergningsenterprise« 65, 159/160
»Sækkelejekompagniet a/s« 156
»Søfart«, tidsskrift 124
»Søfartens Bibliotek« 129
»Søfartens Fremme, Foreningen til« 17, 106, 120/125
»Søfartens Fællesråd« 108
»Søfartsgården« 17, 106, 120/125
»Søfartsklubben« i Nyhavn 343
»Søfartskommissionen af 1947« 291
Søfartsmonumentet på Langelinie 84/85
»Søfartsmuseet, Handels- og, på Kronborg« 129/130
»Søfartsrådet« 108
»Søforsikringsselskaber, De fire Københavnske« 106
»Søfyrbødernes Forbund« 15, 99/100, 117/119
Sølling, Peter Norden, kommandør (»Bombebøssen«) 129
»Sømandsforeningen af 1856« 106
Sømandsloven (af 1923) 45
Sømandsloven (af 1952) 227
Sømandsskoler, private 128/129
Sømandsskoler, statens 128
Sømandskollegiet i Marstal 126
Sømandsskatten 297
»Sømændenes Forbund« 15, 102, 115/117
»Sømændenes Idrætsklub« 117
Sømændenes kår før og nu 288, 290, 291
»Sømændenes Mindehotel« 117, 282
»Sømændenes Mindekirke« i Newcastle o/T 266
Sønæringsloven (af 1958) 335
Sørensen, L. Nic., bestyrer, »Fanø Navigationsskole« 126
Sørensen, Gustav, bestyrer, »Fanø Navigationsskole« 127
Sørensen, A. E., skibsreder 185/187
»Sø-Restaurationsforening, Dansk« 119

Tab af skibe, 2. verdenskrig 248, 249, 255
Tab af søfolk og fiskere, 2. verdenskrig 248, 249, 255
Tacoma, Waah. 108
»Tacoma«, m/s 13, 85/87
Tajfuner 234, 236
Tasmania«, m/s 63, 221/240, 242, 244
»Th. Adler Svanholm«, s/s, forlis 248, 250, 297
Thomsen, Fr., direktør, »Frederikshavns Skibsværft« 28, 29
Thomsen, Niels, direktør, »H. C. Christensens Staalskibsværft« 38
»Thor«, Dampskibsselskabet 19
»Thorshavns Navigationsskole« 129
Thøgersen, Hans, havnemester 63
Toft, Jens, kaffegrosserer og skibsreder 173, 174
Toft, Arne, skibsreder 174
Toft, Ove, skibsreder 174
»Toft, Jens, A/S« 174
Tonboe, Aage A., skibsreder (Orient) 62
»Torm«, Dampskibsselskabet 45, 60, 63, 146/147
»Torm Tramping Co. A/S« 147
Torpedering af m/s »Tasmania« 250
»Trafic«, Dampskibsselskabet 10, 64, 164
»Transatlantiske Kompagni, Det« 12, 42, 43
»Triton«, Dampskibsselskabet 64
Tuxen, A. O., bestyrer, »Svendborg Navigationsskole« 126
Tuxen, Aage Volmer, bestyrer, »Svendborg Navigationsskole« 126

Udeflåden 249, 293, 294
Ulrichsen, Chr., stifter af »Dansk Sø-Restaurationsforening« 119
»Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart« 111
»Union West African Line« 152
»Union Transport & Bjergningsselskab A/S« 156, 162
»United Fruit Co. Inc.« 168, 169
»United Maritime Agency« 259, 260
»Urania«, Dampskibsselskabet 166, 167

Valdemar, prins 40, 114
Valutatillæg 283
Vedeludvalget 298

Velfærdsrådet 265
»Vendia«, s/s 180, 247
»Vendila«, Dampskibsselskabet 41, 149, 150
Vestergaard, N., direktør (D. D. K.) 180
»Vesterhavet«, Dampskibsselskabet 32, 136/138
»Vestindiske Kompagni, Det« 29
»Vestjydske Dampskibsselskab« 184
»Victoria«, m/s 62, 93
»Viking«, Dampskibsselskabet 70, 177
»Viking«, skoleskibet 17, 19, 155
»Volante«, Dampskibsselskabet 12

Wenzell, V., landsretssagfører, direktør 110, 254
»Westralia«, m/s 63, 144, 260/263
Winther, Erik, skibsreder 184
Winther, Niels, skibsreder 184
Winther, Niels & Co., rederifirma 184

Ørum, Alfred, formand, »Den alm. danske Skibsførerforening« 10
»Østasiatiske Kompagni, Det« 9, 10, 16/19, 21, 24, 28, 40, 43, 45, 46, 60, 106, 107, 109, 126, 132/135, 152
»Østasiatisk Kompagnis Holding Company« 135
»Østbornholmske Dampskibsselskab, Det« 193
»Østersøen«, Sejlskibsrederiet 19

Kilder

Forfatterens personlige oplevelser.

Skriftlige og mundtlige beretninger fra danske skibsførere og andre søfarende samt fra danske diplomatiske og konsulære tjenestemænd i udlandet.

Dagbladet »Børsen« og andre danske og fremmede dagblade og tidsskrifter gennem årene.

Dagbladet »Børsen«s arkiv.

»Dansk Søfartstidende« og andre forenings- og søfartserhvervsblade gennem årene.

De danske søfartsorganisationers jubilæumsskrifter.

Danske rederiers og skibsværfters årsberetninger og jubilæumsskrifter.

Green's »Fonds og Aktier«.

De årlige »Skibsfartsberetning«er udgivet af »Danmarks Rederiforening.«

Forhørsprotokollerne i Sø- og Handelsretten i København.

»Fortegnelse over krigsforliste og krigshavarerede skibe« samt »Dansk Søulykke-Statistik« udgivet af ministeriet for handel, industri og søfart.

»Krigsdødsfald i Danmark under den anden verdenskrig 1939–1945« – udgivet af Sundhedsstyrelsen i 1949.

H. N. Andersen: »Tilbageblik« og »Udvikling«.

Walter Christmas: »Et år i Siam«.

F. Holm-Petersen: »Fanø-Sejlskibe«.

E. Kromann: »Marstals Søfart indtil 1925«.

G. Lorents: »Københavns Havns Udvikling«.

H. C. Røder: De sejlede bare. . .

Alexander Svedstrup: »De danskes vej –«.

»Fra Sejl til Diesel« (Skandinavisk Bogforlag).

Errata

side 36 linie 8 fra oven: langskibslinie – læs *tværskibslinie*
side 49 linie 21 fra oven: Bluf – læs *Bluff*
side 84 linie 18 fra neden: og – læs *af*
side 145 linie 12 fra neden: største – læs *første*
side 159 linie 18 fra oven: 1945 – læs *1943*
side 160 linie 18 fra neden: og i 1879 – læs *men i 1879*
side 168 linie 19 fra oven: panthaver til »Skandinavia«, men . . . læs *panthaver. Skibets navn forandredes til »Skandinavia«, men ret hurtigt efter . . .*
side 221 linie 15 fra neden: i – læs *til*
side 234 linie 8 fra neden: V – læs *Vi*
side 245 linie 20 fra neden: Hinduindien – læs *Hindustan*
side 301 linie 11 fra neden: aligevel – læs *alligevel*
planche LI S/s »St. St. Blicher« 2098 brt. – læs 1098 brt.

