



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt 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 Danskernes Historie Online - 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

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

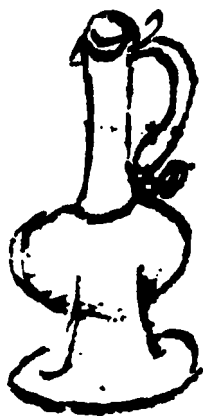
H.J. Esmann Olesen

Kampen for et værft



Helsingør Kommunes Museer Årbog 2015

Helsingør Kommunes Museer Årbog 2015



Helsingør 2016

Redaktion: Bent Jørgensen

Lay-out og ombrydning: Nofoprint 2016

Udgivet 2016 af Helsingør Kommunes Museer
og Helsingør Museumsforening
Trykt hos NoFo Print A/S, Helsingør

Oplag: 1000 eksemplarer

ISSN 0108-0393

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag. Aftryk i referat af årbogens artikler er tilladt, når årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket sendes til Helsingør Kommunes Museer. Ved aftryk i større omfang må forfatterens accept indhentes gennem museerne.

Vignet af Ølkande:

Den 9. oktober 1552 var retten sat på Helsingørs rådstue, og blandt sagerne blev fremsat en »lovlig advarsel« om, at dem, som bor på Kagholmen (i udkanten af byen, nord for Groskenstræde og Kongensgade og videre ud mod Lappen), ikke må tappe deres øl til nogen uden betaling, formentlig accise, således at ingen klager skal komme borgmester og byfoged for øre. I tingbogens margin har skriveren tegnet den her viste kande. Dengang tappede man øllet direkte fra tøndene eller fadet i passende beholdere, som eksempelvis denne kande, der normalt har været lavet af ler eller stentøj; en type, der i ny og næ dukker op ved museets udgravninger i byen.

Omslag:

Året er 1982. Tiden er ved at rinde ud for Helsingør Værft. På beddingen ligger det næstsidste skib i ordrebogen - et containerskib til Irak og ved udrustningskajen et søsterskib. Året efter meddeler Værftets ejer - Lauritzen-koncernen - at nybygningsafdelingen lukker. Efter 100 år er det slut med skibsbygning i Helsingør.



Indhold

H.J. Esmann Olesen

Kampen for et værft

side 9

Maibritt Bager, museumschef

Museernes årsberetning

side 118

Hans Jacob Esmann Olesen

Kampen for et værft

Den spændende og dramatiske historie om
Helsingør Værfts kamp for overlevelse
- fortalt af den administrerende direktør



Det var et på alle områder umoderne og nedslidt værft, som Esmann Olesen satte sig i spidsen for i 1972. Ganske vist var der siden dette luftfoto blev taget i midten af 1960'erne opført en ny skibsbygningshal og et nyt rørværksted, men ellers led anlægget under manglende udvidelsesmuligheder i kraft af den indeklemte beliggenhed mellem Kronborg og Helsingør By.

Forord

Jeg mødte Esmann Olesen et par dage efter, at han havde overtaget direktørposten på Værftet i Helsingør. Som lokaljournalist med særlig interesse for skibe og skibsbygning var han jo en vigtig kilde, og en helt nødvendig samarbejdspartner.

Glædeligvis oplevede jeg, at vi talte godt sammen og opbyggede vel også noget, der lignede et tillidsforhold, som gav mig mange gode historier til avisen (Frederiksborg Amts Avis) i de følgende år.

Vort samarbejde udviklede sig yderligere, da jeg i starten af 1980'erne blev formand for Erhvervsrådet i Helsingør, og ikke mindst da jeg i den egenskab blev medlem af bestyrelsen for Skibsværftet Helsingør - der var et medarbejderforsøg på at videreføre værftet, efter at Lauritzen-koncernen havde bebudet lukningen af nybygningsafdelingen i april 1983.

Esmann Olesen blev en god støtte for det behjertede redningsforsøg. Blandt andet gav han grønt lys for, at en række af Helsingør Værfts medarbejdere kunne udføre arbejde for redningsprojektet ikke mindst arbejdet med projektering af en DSB-færges og containerskibe, som Skibsværftet Helsingør gav tilbud på. De pågældende medarbejdere var stadig på virksomheden i kraft af deres opsigelsesvarsler, men det var jo ikke ensbetydende med, at de kunne udføre arbejde for Skibsværftet Helsingør.

Da redningsforsøget måtte opgives, og lukningen af Værftet var definitiv, gik der nogle år, før vore veje mødtes igen.

Det skete i forbindelse med, at en gruppe var gået i gang med at undersøge mulighederne for at etablere et Værftsmuseum i Helsingør. Jeg var kommet med i gruppen, og mens vi ventede

på lokalemuligheder og var i gang med at indsamle effekter til et kommende museum, blev det besluttet at udgive en bog med titlen "Da Værftsfløjten Lød" - den ultimative værftsbog - hvor hele Helsingørs Værfts historie blev fortalt - samtidig med en vurdering af Værftets betydning for udviklingen i Helsingør, både økonomisk, fagligt, politisk, kulturelt, sportsligt osv. i årene fra 1883 og frem til vore dage.

Det var i den forbindelse nærliggende at spørge Esmann Olesen, om han havde lyst til at skrive et kapitel om sin tid på Værftet, og pudsigt nok viste det sig, at han faktisk var i fuld gang med at skrive sine erindringer.

Det varede derfor kun nogle få dage, før vi fik et manuskript, som viste sig at være både spændende og velskrevet - og dermed et meget værdifuldt bidrag til "den ultimative værftsbog."

Det var i øvrigt lidt mærkeligt at konstatere, at den mand, som i kraft af sit direktørjob havde truffet afgørende og vidtrækkende beslutninger - og dermed forlænget Helsingør Værfts levetid betydeligt - var usikker på, om hans manuskript nu var godt nok. Men det var det i høj grad, og det tror jeg efterhånden, at det lykkedes at overbevise ham om.

Esmann Olesen gik nu selv med ind i den gruppe, som arbejdede med etableringen af Værftsmuseet, og også her kunne han selvfølgelig i høj grad - med sine erfaringer og gode kontakter - medvirke til, at projektet lykkedes.

Esmann Olesens bidrag til Værftsbogen kunne naturligvis - af pladmæssige årsager - kun være toppen af isbjerget. Men vi fandt det yderst vigtigt, at den fulde og detaljerede historie om kampen for overlevelse kom frem som et værdifuldt kildeskrift - fortalt af manden, som selv havde

oplevet og orkestreret denne del af Helsingørs nyere historie.

Vi aftalte desuden, at jeg skulle klargøre det udvidede manuskript samt forsøge at finde en mulighed for at udgive det i bogform.

Tirsdagen før påske i 2014 havde Esmann Olesen lagt sidste hånd på sit bogmanuskript, og han kom til Helsingør for at aflevere det til mig. - Så havde jeg jo påsken til at gennemlæse det i fred og ro, mente han.

Et par dage efter fik jeg en mail fra Esmann Olesens datter, Charlotte Garby. Hun kunne fortælle, at faderen var kørt hjem fra Helsingør til hjemmet i Rungsted. Ved hjemkomsten havde han sagt til fru Kate, at han ville slå græs, men da hun lidt senere kom ud i haven, fandt hun ham siddende død i en havestol - fredeligt sovet ind.

Efter aftale med familien - fru Kate Esmann Olesen og Charlotte Garby - blev vi hurtigt enige

om at fortsætte planerne om udgivelse af manuskriptet.

I første omgang drøftedes mulighederne for et samarbejde med et etableret forlag, for nok handler Esmann Olesens manuskript primært om udviklingen på Værftet i Helsingør, men det er samtidig en generel beskrivelse af den alvorlige konkurrencesituation, som samtlige danske værfter befandt sig i - og som bekendt førte til, at alle de øvrige store værfter lukkede i årene efter, at Helsingør Værft havde måttet dreje nøglen om.

Men først og fremmest er beretningen et stykke Helsingør-historie, og derfor blev den definitive beslutning at lade det spændende kildeskrift udgive som Museumsårbog - og det sker hermed.

Bent Jørgensen

Journalist

Formand for Værftsmuseets følgegruppe

Indledning

Denne bog er ikke en historisk redegørelse, men i hovedsagen en samling fortællinger om udvalgte emner og hændelser, som jeg oplevede dem. Indholdet af bogen er sandt og retvisende i min optik, men i sagens natur er mange detaljer udeladt. I fortællingernes rækkefølge har jeg ikke taget hensyn til kronologien, men koblet fortællingerne sammen, hvis indholdene havde fælles træk.

Placeringerne fremgår af indholdsfortegnelsen på side 11.

Fortællingerne er mit personlige valg, og de dækker langt fra den store mængde af begivenheder, som i min tid fandt sted på den store arbejdsplads. Jeg har foretaget udvalget efter den betydning, som de enkelte begivenheder har haft for Værftet, for mig personligt og for en almindelig orientering om jobbets omfang med den hensigt at illustrere den kamp for overlevelse, som vi i mange år kæmpede på Helsingør Værft.

Medtaget er fortrinsvist situationer, der illustrerer dramatiske forløb, hvis udfald fik stor positiv eller negativ betydning. Omtalt er skuffelser og glæder i stort og småt fra hverdagen på Værftet og fra tilfældighedernes uforklarlige spil med vor indsats og resultaterne deraf.

Bogen indeholder fortællinger om vigtigt salgsarbejde til rederier i ind- og udland. Salg af skibe var naturligt nok helt grundlæggende for vor eksistens og havde første prioritet i mit arbejde. Særligt er beskrevet situationer med relation til skibsredere/personligheder som VIP kunder for at give et indblik i en meget vigtig del af jobbet som direktør. Også enkelte særprægede oplevelser i fjerne lande har jeg fundet plads til.

Mit engagement i hovedbestyrelserne for Dansk Arbejdsgiverforening og Industrirådet, samt i

bestyrelsen for Skibsværftsforeningen har jeg ikke givet nærmere omtale i denne udvælgelse. Min arbejdsbyrde på Værftet medførte ofte en begrænsning af min deltagelse i det organisatoriske arbejde på grund af presserende opgaver for Værftet, der altid havde forrang.

Når jeg nedskriver disse fortællinger, kan jeg ikke undlade at finde mig selv næsten som en røst fra Fortiden, for den periode, som jeg skriver om, ligger mange år tilbage. Men måske kan det interessere Eftertiden og især unge mennesker, som af gode grunde ikke har oplevet skibsbygning i Helsingør, at læse om de udfordringer, som vi var oppe imod, og om den kamp, som vi kæmpede for at bevare arbejdspladserne – så længe som muligt.

April 2014

*Hans J. Esmann Olesen
fhv. adm. direktør,
civilingeniør.*

Indholdsfortegnelse

Kapitel		Side
	Indledning	9
1	I grove træ	12
2	En ny dag truer	14
3	Generelt om salg af skibe	15
4	Min første skibskontrakt	18
5	Rationalisering, arbejdsuro og beskæftigelsen	21
6	Aflevering af skibe til skibsreder Ove Skou	26
7	Kontakt med Knud Lauritzen	30
8	Mit forhold til de forskellige organisationer	33
9	Samarbejdet med Cuba	34
10	Stort driftsoverskud	40
11	Levering af 6 skibe til Irak	11
12	Udvikling af nye skibstyper og kreativ finansiering	49
13	Søgående yacht til Saddam Hussein	52
14	Luksus flodbåd til Saddam Hussein	54
15	Gymnasieskoleskib og Ro-Ro skibe til Irak	58
16	Fra de mange besøg i Irak	62
17	Rusland	66
18	Salg af Helsingør Værft til Bonde Nielsen?	69
19	M/F "Dronning Ingrid" - færge til DSB	70
20	Skibsordrer hang aldrig på træerne	74
21	M/Y "Abdul Aziz" til Saudi Arabiens konge	76
22	Frokost for Sheikh Yamani	78
23	Skibsreder John Latsis løbebane	88
24	Insiderhandel med olie	89
25	Mit første møde med Kong Fahd	90
26	Forsøg på at få et tillæg til skibsprisen?	92
27	Præsentation af skib for Kongen	98
28	Nej tak til kongelige gemakker	101
29	Fremvisning af færdig yacht i Southampton	102
30	Krigsskibe til Melleløsten ?	103
31	Værftets 100-års jubilæum og tiden, der fulgte	104
32	Usædvanlig fællestillidsmand	104
33	Simon Spies' besøg	105
34	Dronning Margrethe og Prins Henrik	106
35	Fremstød i Kina	108
36	Fragt/skoleskib til Filippinerne	109
37	HV-Turbo A/S	114
38	Atomafdelingen og samarbejdet med Risø	114
39	Skibsbyggeriets afvikling og aktiviteter derefter	115
40	Efterskrift	117

Kapitel 1

I grove træer

Bestyrelsen for Helsingør Værft headhuntede mig fra et job som administrerende direktør for A/S De Smithske i Ålborg, en mindre koncern med ca. 500 ansatte.

Inden jeg accepterede tilbuddet, rådførte jeg mig med min revisor, som bestyrtet udbrød: ”Helsingør Skibsværft !!! Det er en rigtig dødssejler. Det må jeg fraråde – hold dig væk”. Men jeg sagde alligevel ”ja” til Bestyrelsens forslag, og jeg fik lov til at forlade min kontrakt med De Smithske før tid og begynde i Helsingør den 1. juli 1972, hvor den tomme stol da havde ventet i mere end trekvart år.

Bestyrelsen viste mig Værftet på en rundgang på området en regnvejrsdag i november 1971, hvor alt så meget trist ud, nedslidt og forfalden som det var, og jeg havde også set de dårlige regnskaber, men jeg vidste, at man var dygtig til skibsbygning i Helsingør, og udfordringer har jeg altid godt kunnet lide, så de positive sider kom i min optik til at veje tungere end de negative.

Min ansættelse varede indtil februar 1997, hvor selskabet var afviklet. Økonomidirektør Boldsen og jeg gik da samtidigt på pension.

Nøglerne afleverede vi til vor ejer J. Lauritzen Holding A/S, og hermed var det slut finale for den 115 år gamle virksomhed i Helsingør. Det var en trist dag for alle.

Værftets bestyrelse pegede på ved min ansættelse, at motorafdelingen, hvor vi producerede de store Diesel hovedmotorer, så man gerne lukket. Det samme gjaldt støberiet, afdelingen for entreprenørmaskiner og afdelingen for store kraftværkskedler, som alle gav underskud og havde været skuffende i flere år. Afdelingen for produktion af atom-brændselsceller var også i kikkerten, men den gav dog ikke direkte underskud. Jeg måtte selv finde ud af, om de nævnte aktiviteter skulle køre videre eller ej. Jeg fik lukket

afdelingen for entreprenørmaskiner og efter anstrengende år også det store støberi, som aldrig skulle have været bygget. Det er der, hvor Teknisk Museum nu ligger. Motorafdelingen overlevede især på levering af reservedele og blev senere slået sammen med Turboafdelingen, der som en blomstrende virksomhed under navnet HV-Turbo A/S blev førende i verden på levering af kompressorer til biologiske rensningsanlæg. Produktionen af kraftværkskedler blev overladt til Ålborg Værft, og kedelafdelingen er det eneste af den store skibsværftsvirksomhed deroppe, der har overlevet. Den hedder nu Ålborg Boilers, er svenskejet og har stor succes på verdensplan indenfor Marine kedler.

Min tid var næsten en endeløs række af dramaer. Et af de sidste dramaer var ved et bestyrelsesmøde i april 1983, hvor Værftets formand, J. Lauritzen-koncernchef Aksel Drejet meddelte, at beslutning nu var truffet i koncern- og fondsledelse om lukning af skibsbyggeriet i Helsingør. Udsigterne for skibsbygning i Danmark og for så vidt i Europa var alt for dårlige, og skibsbygning blev i stor udstrækning globaliseret til det Fjerne Østen, hvor også danske rederier nu købte skibe. Vi havde tillige tabt mange penge på at bygge kongeskib til Saudi Arabien, og ordremuligheder med lønsomme kontrakter eksisterede ikke.

I gennem lang tid havde det ligget i kortene, at værftstiden i Helsingør uundgåeligt var ved at rinde ud, og det var allerede rygtedes før det nævnte bestyrelsesmøde, at en beslutning om skibsbyggeriets ophør nok var på vej, hvorfor flere hundrede arbejdere var samlet i gården efter fyraften for at høre bestyrelsesmødets konklusion. Fællestillidsmand Thomas Nielsen var medarbejdervalgt medlem af Bestyrelsen, og han gjorde mange ophævelser over beslutningen, som han mente var unødvendig, for som han sagde: ”Den store og rige J. Lauritzen koncern kunne let holde Værftet i gang, hvis man



Direktør Esmann Olesen fotograferet på kontoret en af de allerførste dage efter hans tiltræden i sommeren 1972.

ville". Formanden svarede Thomas Nielsen, at han på medarbejdernes vegne kunne overtage skibsbyggeriet for én krone, hvis de mente, at det var så let at drive værftsvirksomhed. Men det kunne selvfølgelig ikke lade sig gøre, selv om Thomas Nielsen dog så sig nødsaget til at tage handsken op og var medstifter af et nyt selskab, som prøvede at skaffe kapital ved salg af folkeaktier, men kapitalkravene bl.a. til garantier var større end man kunne magte og forsøget måtte opgives.

At skrive mine erindringer, som for en mindre parts vedkommende er at finde i denne bog, har (i perioder) stået på i mange år, og skriveriet har for mig haft en positiv, terapeutisk effekt, for det var en betydelig psykisk belastning at skulle stå

for lukningen af Helsingør Værft, og det tog tid for mig at overbevise mig selv om, at jeg ikke for evigt skulle bære rundt på den abe. Hvad jeg måske gør alligevel.

Jeg nævnte en gang for minister Erling Jensen, at værftslukningen for mig føltes som et nederlag, hvilket jeg fandt pinefuldt. Erling Jensen sagde: "Hold op med det pjat og glæd dig over, at du har medvirket til at holde liv i det gamle lort så længe". Det var hans ord, og det gør jeg så, selv om jeg i de første år efter lukningen havde det dårligt med at gå på Stengade i Helsingør. Jeg fandt det nedværdigende, at vi måtte lukke skibsbyggeriet, men der var ikke andet at gøre. Den internationale konkurrence var blevet for hård.

På afstand ser man klarere det generelle omfang af det overlevelseshproblem, som alle danske skibsværfter inklusive Lindø i mange år har været stillet overfor, og som således ikke kun ramte Helsingør Værft, men vi var det første af de store danske skibsværfter, som måtte bukke under, og det var hårdt at erkende, at vi ikke kunne klare os længere. Alle store værfter inklusiv Lindø, som var et moderne mammutværft, har uigenkaldeligt drejet nøglen om.

Et skibsværft er en virksomhed, som i allerhøjeste grad er afhængig af at skaffe nye skibsordrer i rette tid. At bygge skibe er en fortløbende proces, for samtidigt med at udrustningsarbejdet for et skib går i gang, skal stålarbejdet for næste skib være påbegyndt, ellers går rytmen i stå, og beskæftigelsen trues. Og foran det hele ligger tegnestuens arbejde, som der skal være tid til i processen. Nye ordrer hang bestemt ikke på træerne, som det vil fremgå af min fortælling, så det var svært at holde rytmen.

Helsingør Værft havde mange meget dygtige mennesker, som i gennem mange år havde udviklet virksomheden til at være teknisk i forreste række indenfor bygning af færger, passagerskibe og specialskibe. Helsingør-byggede skibe havde smukke linjer og var blandt skibsredere

kendetegnet ved høj kvalitet. Men Værftets effektivitet og konkurrenceevne var det så som så med, delvis betinget af den trange og uhensigtsmæssige beliggenhed mellem Helsingør by og Kronborg, men også manglende investeringer i anlæg, maskiner og værktøj i gennem mange, mange år, som sikkert påvirkede ansattes engagement i negativ retning.

I denne usikre periode var det vigtigt, at de gode medarbejdere fortsat bevarede troen på virksomheden og nyten af at kæmpe videre, selv om horisonten så meget mørk ud, og nedskæringer

for ikke at sige lukning truede med korte mellemrum.

Mine første tiltag i det nye job var derfor ikke at fyre til højre og venstre, for vort vigtigste råstof var medarbejdernes viden og faglige kunnen indenfor avanceret skibsbygning og maskinfabrikation. Hvis viden og kunnen først var smidt på porten, ville fremtiden definitivt være tabt. At vi senere selektivt reducerede arbejdsstyrken en del, skabte ingen samarbejdsvanskeligheder, som fyringer ellers normalt ville, for alle kunne se det fornuftige i en sortering.

Kapitel 2

En ny dag truer

Da jeg tiltrådte 1. juli 1972 gav Virksomheden underskud, og det havde den faktisk gjort helt fra 1965. Ordrebeholdningen var lille, og likviditeten var så dårlig, at økonomidirektør Boldsen jævnlige måtte foretage en prioritering af, hvilke

kreditorer skulle have betaling først, for der ikke var penge nok i kassen til, at alle kunne blive betalt i rette tid indenfor betalingsfristerne.

Vores ledetråd var, at de små kreditorer altid skulle tilgodeses, fordi dem var der mange af,



Esmann Olesens første bestyrelsesmøde. Fra venstre er det advokat Per Schmidt, direktør P. Mørch Hansen, Esmann Olesen selv, direktør S.M. Krag og formanden for bestyrelsen, direktør Henry Jensen.

og beløbene var i de fleste tilfælde ikke store, og det ville hurtigt rygtes, hvis vi ikke en gang overholdt betalingsfrister for små beløb til det store antal af mindre leverandører.

Likviditetsmangel er en meget belastende situation at være i, og mange kræfter bruges på at klare dagen og vejen med de alt for små midler.

En ny dag truer! Tegningen af Nuser - balance-rende på ryggen på en gren – havde økonomidirektøren hængt op på sin tavle til daglig ihukommelse af, at vi altid - eller næsten altid - befandt os i en prekær situation med hensyn til kontanter i kassen - eller mangel på samme..

At finde løsning på miseren med ringe ordrebeholdning og permanent likviditetsklamme var presserende for mig som ny chef. Hurtigt måtte der skaffes nye ordrer, for ellers ville under-skuddet snart blive mange gange større. Samtidigt skulle effektiviteten sættes op, ikke kun i produktionen, men også f.eks. på tegnestuerner, og moralen i virksomheden skulle genskabes, så man igen fik troen på sine egne evner og muligheder.

Kapitel 3

Generelt om salg af skibe

I årene efter krigen havde skibsrederne næsten stået på ryggen af hinanden for at få bygget skibe, og en ledig byggebedding var guld værd. Ofte var der så megen rift om kapaciteten, at værfterne kun gav rederne kort betænkningstid efter, at de havde fået et tilbud.

Således fortælles om en situation, hvor skibsreder Ove Skou i '50erne havde bedt Helsingør Værfts navnkundige direktør H. P. Christensen (HP) om et tilbud på et nyt skib. Da tilbuddet var færdigt, kom Ove Skou til Helsingør for at modtage det og eventuelt straks drøfte tilbuddet med direktøren.

Værftet var nedslidt, og der kunne ikke hentes investeringsmidler hos vores ejer, DFDS A/S og senere J. Lauritzen Holding A/S, til en modernisering af værktstederne, der som bekendt lå indeklemt mellem Kronborg og Helsingør By på et alt for lille areal til de mere end 3000 mand, der dengang arbejdede på Værftet. Det var Bestyrelsens opfattelse, at vi godt måtte investere i nyt udstyr, men først skulle vi selv tjene de penge, der skulle bruges. Og det havde svære udsigter.

Danske rederier var også i 60'erne blevet mere trængte på det internationale plan, og rederierne valgte i højere grad at placere nye kontrakter på de værfter, hvor man fik den billigste pris - også selv om det var i udlandet. Det gjaldt også Lauritzen og DFDS, som lod prisen bestemme, hvor skibene skulle bygges. Undtagelsen herfra var A. P. Møller, der udvidede sit skibsbyggeri med Lindø og selv kunne bruge alle de skibe, som hans værft kunne bygge.

Bagefter kan jeg godt undre mig over, hvordan jeg fik modet til at gå i gang med denne næsten håbløse opgave. Måske, fordi jeg ikke vidste bedre - plus vel nok en tyrkeretro på egne evner - og et optimistisk sind!

HP overrakte sit tilbud til Ove Skou, som på stående fod læste det hastigt igennem, hvorpå han nikkede og sagde, at det var OK. Straks sprang HP op fra sin stol, snuppede tilbuddet ud af hånden på Ove Skou, idet han sagde, at det blot var et udkast og ikke et tilbud. For det var så usædvanligt for Ove Skou at acceptere noget som helst uden forhandling, at HP omgående blev klar over, at den angivne pris var alt for lav, og skibsrederen gerne ville betale noget mere, og det kom han så til.

Et sådant *sælgers marked* kom jeg desværre aldrig til at opleve.

Skibshandel og grisehandel

Salg af skibe fik mig til at tænke på min barndom på et mindre landbrug i Vestjylland, hvor jeg mange gange har set min Far handle smågrise, når der i perioder var for mange til antallet af båse, mængden af korn og antallet af svinekort. Teknikken i skibssalg mindede mig om min Fars forhandlinger med grisehandler Beck, når han og grisehandleren i timevis kunne forsøge at nå til enighed om prisen på en flok smågrise.

Grisehandler Beck, en stor kraftig mand med sort bowlerhat, guldurkæde over den trinde mave og sølvbeslået spadserestok, ville selvfølgelig aldrig betale, hvad Far syntes, at han skulle have, og af og til kunne de ikke blive enige, selv efter at der var drukket mange kopper kaffe, måske også med en dram (eller to) til, en ”bette swort”, som det hed. Så hændte det, at grisehandleren, der som regel var kommet gående ad landevejen, tog sin stok og hat og brysk sagde farvel, mens han skred ud af døren – noget stram i betrækket.

Men af og til ”glemte” han sin stok, og så var det spændende, om han kom tilbage for at hente den og måske genoptage forhandlingen. Det kunne også være, at han lod stok være stok og fortsatte sin gang ud ad vejen, og hvis Far gerne ville i gang med forhandlingen igen, blev en af os børn sendt af sted i løb efter grisehandleren med besked om, at han havde glemt sin stok.

Han vidste selvfølgelig godt, at han havde efterladt sin stok, for de mennesker, der går med stok, vil uden tvivl straks mangle deres tro følgesvend, hvis den er blevet hængende, men det var et led i forhandlingen, at stokken fik lov til at blive tilbage.

Måske blev en af os børn sendt efter ham *medbringende* stokken, hvilket ville være et sikkert tegn til ham om, at han ikke skulle komme igen, medmindre han ville forhøje sin pris, men han ville derved også forringe sin forhandlingsposition. Der opstod således flere situationer, hvor man kunne sende signal til modparten om, at forhandlingen kunne fortsættes, hvis man i mel-



En af Esmann Olesens første pligter som direktør var deltagelse i søsætningen af færgen Djursland. Det foregik endda et par dage før hans officielle tiltræden den 1. juli 1972. Det var fru rutebilejer Henry Thinggaard, der stod for selve navngivningen, mens manden så til.

lemtiden havde fortrudt afbrydelsen og var blevet mere mør, eller man kunne måske tro (eller håbe), at modparten var blevet mere medgørlig. Dette skuespil var ingen overraskelse, og stokkens funktion var, at forhandlingerne kunne genoptages uden at nogen af parterne tabte ansigt, noget, der er meget vigtigt i en forhandling. Begge parter havde selvfølgelig taget deres forhåndsregler og lagt deres strategi, inden forhandlingen begyndte, men udfaldet kunne man ikke vide på forhånd.

Jeg har i mit job på Helsingør Værft personligt forhandlet skibssalg til over 4 milliarder kroner, og ofte kunne jeg bruge nogle af de simple principper om forhandling, som jeg så Far og grisehandleren bruge, selv om en spadserestok dog ikke indgik i forhandlingerne som rekvisit !

Et sådant handelsspil gør de arabiske eller græske milliardærer såmænd ikke bedre. Det er blot beløbene, der er meget større.

Disse metoder fulgte jeg uden egentlig at tænke over det, når store forhandlinger om skibe skulle føres til ende, og med sober vurdering af modpartens og ens egen situation kan man på den måde komme langt uden at risikere, at forhandlingen definitivt afbrydes, hvis man i virkeligheden ønsker, at den skal fortsætte. Men det spil kræver en del "is i maven", som man siger på nudansk, for somme tider er man bedst tjent med at stå fast på sit standpunkt og eventuelt lade forhandlingen bryde sammen og inderst inde håbe på, at modparten ville blive mere medgørlig, hvilket heldigvis af og til skete. Men min erfaring fra skibssalget blev, at man ikke er kommet til det afsluttende øjeblik, hvis der ikke var opstået dramatik under forhandlingerne som f.eks. afbrydelse eller købers vredesudbrud, som dog nok er skuespil. Måske.

Det er vigtigt at kunne sætte sig i andres sted og om muligt at læse deres tanker, men det er svært og forsøg derpå giver ofte anledning til misforståelser. For hvad rører der sig bag deres facader?

Især i dramatiske forhandlinger kan det være afgørende at kunne sætte sig ind i modpartens tankegang og indrette sine argumenter på passende vis derefter, for måske er det hele en gang teatertorden.

Derfor var det for mig meget vigtigt at lære fremmede folks skikke og kultur at kende. Jeg havde engang besøg på mit kontor på værftet af en forretningsmand, hr. M. Khan, fra Karachi, Pakistan. Han var velklædt og kultiveret. Vi sad og ventede en stund på en telefonbesked, og jeg konverserede ham med, hvad der faldt mig ind. Jeg gjorde en bemærkning om det fine Rolex armbåndsur i guld med guldlænke, som han havde på. Straks tog han det af og sagde: "Thank you for the compliments! It is yours, please!".

Jeg modtog det selvfølgelig ikke. Min bemærkning var velment, men hans kultur tilsagde ham straks at tilbyde mig uret, hvad jeg bestemt ikke havde forestillet mig, men jeg var ukendt med hans opdragelse. Det var dog sandsynligvis heller ikke hans inderste ønske, at jeg skulle tage imod hans tilbud, men hans kultur sagde ham noget andet, vil jeg tro. Heldigvis accepterede han dog at beholde sit ur.

Jeg lærte, at man skal være forsigtig med at komplimentere fremmede mennesker eller omtale deres nærmeste verden.

Markante skibssalg

Jeg vil ikke liste alle de 24 skibskontrakter, som jeg fik i hus, men enkelte af de mest vigtige, ja *livsnødvendige* for skibsbyggeriets fortsatte drift, er det på sin plads at omtale nøjere for at vise, at vor tilværelse i de år balancerede på en knivsæg, og at det ofte udover mange medarbejderes dygtighed og energisk indsats var så specielle sammentræf, måske tilfældigheder eller held, der muliggjorde en ordre, at man næsten kunne komme til at tro på en styring fra højere magter.

Jeg vil gerne illustrere ved lidt detaljer om enkelte af de mere markante skibssalg og om relationerne til nogle af de mere markante skibsredere.

Skibsbygning efter redernes specielle ønsker var selvfølgelig helt grundlæggende for vor eksistens, da vi jo ikke havde egne skibstyper. Vi var parate til at bygge, hvad en reder fandt på, men også selv deltage i udviklingen af specialskibe, hvis opgaven blev stillet. Med en eet-styks produktion kunne vi så ikke få fordelene ved gentagelseseffekt i egentlig serieproduktion. En serieproduktion kom således kun sjældent på tale.

Mens skibene blev bygget, opstod af og til vanskeligheder og dramatiske situationer med såvel fagforeningerne som med nogle af skibsrederne, hvilket jeg også i et vist omfang vil berette om for at illustrere mange af mine dramatiske dage på Værftet.

Min første skibskontrakt

Et par uger efter min tiltræden stod der pludselig to unge mennesker i forkontoret hos min sekretær Jørgen Larsen. De var interesseret i at stifte et krydstogtsrederi og bygge deres første skib, og i mangel af bedre tog vi deres forespørgsel meget seriøst, selv om de bestemt ikke lignede to skibsredere af noget særligt format. Den ældste – en amerikaner, var 32 år, og den anden var græker og knap 29 år. Jeg sørgede for, at vi var meget hurtige med at svare på deres forskellige spørgsmål, og vi gav os i kast med at udarbejde et flot projekt over et meget smukt krydstogtskib til ca. 450 passagerer, som de havde bedt om. D’herrer var sendt til Helsingør af Skibskonsulenter Knud E. Hansen, København.

Ingen krydstogtskibe var på det tidspunkt endnu bygget på de danske værfter, og moderne krydstogtskibe kunne man ikke se i vore havne, for den form for turisme var endnu ikke nået til vore farvande, så inspirationen måtte findes andre steder.

Vi udarbejdede et udkast til kontrakt og kalkulede en pris, og jeg spurgte forsigtigt til, hvordan de nye redere ville betale for skibet, hvortil den unge græske ”skibsreder in spe” Pericles S. Panagopoulos svarede, at de ville betale kontant, for pengene var ikke noget problem. Det er jo vældigt rart at høre, men det passede desværre ikke – så langt fra endda.

Vi søgte skibskreditlån og eksportkreditgaranti, hvilket vi fik baseret på de to unge menneskers kreditoplysninger. Amerikaneren Barney Ebsworth var en dygtig rejsearrangør og ejede en meget givtig virksomhed i midt-Amerika, mens hans græske kompagnon var uddannet shippingmand med meget høje kvalitetskrav både til omgivelserne og til sig selv. Han boede i en to-værelses lejlighed i Piræus og var dengang uden formue.

På grund af deres manglende erfaring og meget begrænsede midler stillede eksportkreditrådet ret så skrappe krav om garanti, men da det så ud til, at de to redere var villige til at acceptere disse krav, arbejdede tegnestuen videre med det forberedende arbejde og kalkulede på skibets forventede pris. Vi satsede på, at denne opgave kunne blive til en byggekontrakt.

Rystende besked om opgivelse af projektet

I midten af september 1972 slog lynet imidlertid ned. Jeg sad på mit kontor på Værftet nogen tid efter almindelig fyraften, da telefonen ringede. Samtalen var fra USA, og det var den unge rejsearrangør, Barney Ebsworth, som efter en meget lang indledning meddelte, at han havde opgivet at bygge noget skib. Tableau ! Vi blev slået tilbage til **START**.

Årsagen var, at i tilfælde af at den store investering skulle vise sig ikke at være rentabel, ville hans garantiforpligtelse overfor Eksportkreditrådet kunne vælte hans amerikanske rejsebureau-virksomhed omkuld, og den risiko fandt han for stor. Han takkede for den store indsats, som Værftet havde gjort, og beklagede sin beslutning.

Det var en rystende besked at få for en nys tiltrådt direktør, som havde satset på, at netop dette krydstogtskib skulle løse det umiddelbare problem med at undgå nedskæringer i beskæftigelsen. Jeg tog hjem og skuffelsen var meget stor. Konsekvensen stod tydeligt for mig: afskedigelser ville være uundgåelige, da ordrebogen meget snart ville være tom, og likviditeten ville stramme endnu mere til. Fremtiden så meget sort ud.

Ved aftensmaden kom jeg til at tænke på, at mr. Ebsworth overfor mig havde nævnt et flyselskab, som hans rejsebureau benyttede til udvalgte ruter i USA. Jeg fik den ide, at måske

kunne ejeren mr. Edward Daley, af dette flyselskab, US Airways, være interesseret i at blive medinvestor og tilmed flyve passagerer fra USA til Middelhavet, hvor de unge redere planlagde at operere. Derved kunne garantistillelsen blive mere bærbar, når de var to om den.

Jeg kørte samme aften tilbage til Værftet, fik med sekretær Anne Hassings hjælp skrevet et telex til mr. Ebsworth med min ide, som han inden for en halv time svarede ja til, og jeg sendte dernæst forslaget til ejeren, mr. Edward Daley, af flyselskabet i San Francisco, inden jeg tog hjem og gik i seng efter midnat.

Næste morgen ringede min telefon i det lejede hus i Espergærde, hvor vi boede midlertidigt. Det var en vicepræsident for flyselskabet, som sagde, at de var interesseret i mit forslag og havde fundet ud af, at der gik et fly til San Francisco om fire-fem timer, hvilket de syntes, at jeg skulle tage med. De ville også bede mr. Ebsworth om at komme til San Francisco. Jeg tog med det foreslåede fly. Jeg havde permanent indrejsevisum til USA.

Mødet fandt sted umiddelbart efter min ankomst til San Francisco, og på grund af tidsforskellen var det stadigvæk samme dag. Men selv om ideen om at være to om investeringen blev accepteret af begge parter, kom der ingen pølser ud af det skind, for de to amerikanere kunne ikke enes om, hvem der skulle styre det nye fælles selskab, for ingen af dem var villig til at overlade majoriteten til den anden.

Flyselskabets ejer, Edward Daley, var en tidligere pilot fra Vietnam-krigen, en meget brovtende og ubehagelig, firskåren cowboy-type, hvorimod rejsebureau-ejer Barney Ebsworth, var en kultiveret og kompromissøgende personlighed og umiddelbart en modsætning til mr. Daley.

Kompromis mellem de to var der ikke plads til.

Efter det forgæves møde, hvor mr. Ebsworth, vor amerikanske kunde, mismodigt erklærede,



Det store øjeblik, da kontrakten om bygningen af krydstogtskibet Golden Odyssey underskrives. Det er skibsskibrederen P.S. Panagopoulos stående til højre og til venstre formanden for rederiets bestyrelse, Barney Ebsworth.

at han nu definitivt havde opgivet projektet, lykkedes det mig alligevel at overtale ham til at rejse med til København, hvor mit håb var, at industriminister Erling Jensen måske kunne lempe lidt på betingelserne til garantistillelsen.

Mr. Ebsworth fik ikke noget møde med ministeren, men det korte af det lange er, at ved Erling Jensens hjælp blev kravet til garantistillelsen lempet så meget, at mr. Ebsworth igen fik mod til at bygge sin drøm af et krydstogtsskib. Forhandlingerne kunne således fortsætte. Kontrakt- og prisforhandlinger tog deres tid, men efter et par måneder blev vi enige og underskrev kontrakt i Athen med Rederiet Poseidon (senere Royal Cruise Line) om byggenummer 404 til fast pris og leveringstid. Det var en stor lettelse at komme så vidt, og de truende skyer forsvandt for en tid. Men det var meget tæt på ikke at lykkes.

Nybygning nr. 404, "Golden Odyssey", var Værftets første krydstogtsskib, og bortset fra problemer med for højt forbrug af timer og stærk inflation i lønninger og materialepriser (op til 12 - 14 % pr. år) lykkedes det at aflevere et skib, der fik megen ros i den internationale maritime



Det smukke krydstogtskib Golden Odyssey vakte berettiget beundring ude omkring i verden og året efter afleveringen - i 1975 - blev det kåret som "Årets Skib" af den amerikanske maritime presse.

presse og af græske skibsreder Panagopoulos. Højdepunktet var selvfølgelig, da skibet i 1975 blev kåret som "Årets Skib."

Det var en fornem anerkendelse at få fra den amerikanske marinepresse, men det var også et meget smukt skib, som vi var meget stolte af.

Denne skibsordre bidrog positivt til vores regnskab, selv om det økonomiske resultat dog var noget ringere end forventet.

At bygge dette krydstogtskib var på grænsen af, hvad vi kunne magte, og især de mange ændringer undervejs, som rederen forlangte, og som vort system ikke altid sørgede for at få penge nok for, kostede dyrt. Der opstod også forsinkelser, og det skabte umådelige problemer for de to unge redere, for de måtte naturligvis indlede markedsføring og salg af billetter til deres nye krydstogtsrute i det græske ø-hav mange måneder i forvejen i tillid til, at skibsværftet leverede til tiden.

Men på grund af Force Majeure, såsom strejker og masser af ændringer etc. havde Værftet lovlige forsinkelser, og den første af deres planlagte ture måtte uheldigvis aflyses. Den næste tur var det ved at gå ligeså, men vi sendte skibet af sted fra Helsingør med ca. 100 mand om bord, som skulle færdiggøre de sidste detaljer undervejs til Villefranche, Sydfrankrig, hvortil de 400 passagerer kom flyvende fra USA med ankomst – blot seks timer, efter skibet var klarmeldt. Det var på et hængende hår, at det lykkedes at blive færdige i tide.

Vores folk fløj hjem med et chartret fly efter veludført færdiggørelse, men gratis var den slags "overarbejde" jo ikke !

Bankgaranti for færdiggørelsen

Drama ved overtagelsen var der i øvrigt masser af. Blandt andet forlangte den græske skibsreder, at Værftet skulle stille en bankgaranti på 10 millioner kr. for, at han ville overtage det ikke helt færdige skib inden afsejlingen fra Helsingør,

hvad man måske ikke kunne fortænke ham i. De inviterede gæster fra banker, Skibskreditfond, Eksportkreditråd og advokater ventede på mit kontor sammen med champagne og kransekage på overdragelsen af skibet til rederiet, da rederen pludselig og helt uventet forlangte nævnte garanti, som jeg straks høfligt, men bestemt afsløgte at udstede. Dette medførte, at rederen så ikke ville overtage skibet. De inviterede gæster måtte tage hjem igen - uden fest. Overdragelsen fandt dog sted dagen efter - på normale vilkår uden garantier, uden gæster og uden champagne og kransekage, og skibet sejlede så af sted med de mange værftsfolk om bord.

Skibet hældede ret så meget mod bagbord, da vi så det sejle ud af Helsingør Havn, men jeg trøstede mig med, at overingeniør Thorkil Beckmann var med om bord, og han løste da også dette balance problem og fik udlignet nogle tanker, men han sagde bagefter, at han ikke var glad for situationen, for det blæste meget, og med de mange mennesker om bord var han meget lettet, da de fik skibet på ret køl igen. Det var selvfølgelig rederens egne folk, der sejlede, men de havde selvsagt ingen erfaring med dette maskineri, og man sagde, at hvis ikke Beckmann havde været om bord, kunne skibet måske være blevet nødlidende.

Rederen fortalte mange år efter, at ved leveringen havde Royal Cruise Line kun 10.000 dollars

i kassen! Godt, at vi ikke vidste det, for så ville vi have fået endnu flere søvnløse nætter, end vi fik i forvejen.

Skibet blev en stor succes, og den snu græker, skibsreder Panagopoulos blev en særdeles velhavende mand. I løbet af ganske få år overtog han ene mand rederiet med Golden Odyssey, som blev en sand guldmine.

Begge d'herrer skibsredere var taknemlige for den energiske indsats, som jeg leverede for at få kontrakten i hus, herunder min rejse til USA for at få genoplivet sagen hos Ebsworth, der havde opgivet at gå videre.

Hvis jeg havde givet op, da Ebsworth i september 1972 ringede afbud fra sit hjem i St. Louis, havde værftet nok ikke overlevet denne min første ordrekrise, for det kritiske punkt var lige i horisonten.

Også Erling Jensen's indsats med hensyn til en reduktion af garantikravene til de unge redere var en forudsætning for, at Golden Odyssey blev bygget. Panagopoulos var klar over dette, og han bad mig overbringe en invitation til minister Erling Jensen og fru Ria til en krydstogtsejlad i Middelhavet med det fine skib, men ministeren takkede nej, for som han sagde: "det vil bare vække alt for megen opsigt, og den slags går ikke for en politiker". Det var klogt af ham.

Kapitel 5:

Rationalisering, arbejdsuro og beskæftigelsen

En rationalisering af Værftets produktion var selvfølgelig altid på dagsordenen. Der var for eksempel stor mangel på elektriske håndværktøjer. Med flere skibsordrer blev likviditeten bedre, og det blev muligt at investere mærkbare beløb i diverse nye, gode værktøjer, som jeg anså for en forudsætning for mere effektiv produktion. Men

rationalisering af den enkelte medarbejders personlige arbejdsindsats var på de tider ikke så let en sag, for de to parter, arbejdere og ledelse trak desværre ikke altid på samme hammel.

Nogle tillidsmænd forstod godt nødvendigheden af at rationalisere i produktionen, nedbringe

timetallene og være konstruktive i samarbejdet med mestre og ingeniører, mens andre betragtede ledelsen og dens repræsentanter som deres modstandere og troede, at man ved at lave obstruction gavnade sin egen (politiske) sag, men det modsatte var selvfølgelig tilfældet.

Fællestillidsmand Thomas Nielsen, der var en begavet, indsigtfuld mand, indså nødvendigheden af at effektivisere og medvirkede også til diverse tiltag både af organisationsmæssig karakter og ved indførelse af forbedrede bonus-systemer, men selv om han af og til satte sin stilling ind på at få banket uregerlige medlemmer på plads, lykkedes det ikke altid at undgå ulovlige arbejdsnedlæggelser, der i de år ofte var spontane og relativt hyppige. At han også af og til var i en sær opposition til ledelsens planer, havde vel sin årsag i, at også han skulle genvælges som Fællestillidsmand en gang om året, og populariteten kunne han ikke risikere at sætte over styr ved for åbenbart at samarbejde med ledelsen.

Jeg forsøgte at få ændret på arbejdstiderne, så der blev mere overensstemmelse mellem arbejdsti-

derne for henholdsvis værksteder, tegnestuer og kontorer, hvor værkstederne mødte kl. 06.00 og kontorer og tegnestuer kl. 08.00 med tilsvarende afvigelser ved dagens slutning, men det voldte så megen furor med bl.a. 1600 skriftlige protester - også fra tillidsmændene, at jeg opgav at indføre disse ændringer, men måtte nøjes med at indføre stempelure, inspektion i Porten og flex-tid for alle funktionærer på tegnestuer og kontorer. Risikoen for vedvarende arbejdsuro var for stor, og resultatet af en fagretslig behandling af spørgsmålet om arbejdstider kunne ikke sikres på forhånd, da en besparelse på elektrisk lys ikke udgjorde noget særligt stort beløb, og evt. andre besparelser vanskeligt kunne dokumenteres.

Der var også alt for mange klubber, og kuty-men var, at man kun måtte lave arbejde, som hørte til ens fag eller klub, så der opstod mange ventetider af den grund. De fornuftige blandt arbejderne kunne godt se det vanvittige i det system, men når så spørgsmålet om klubsammenlægning, som f.eks. tømrere og snedkere, kom op, kunne man ikke blive enige om, hvad man skulle gøre ved den ophørende klubs fane, for de gamle faner var man opdraget til at vise



Færgerne Kattegat og Dursland (billedet) til Jysk Færgesfart var de første nybygninger, som blev afleveret fra Værftet i Esmann Olesens direktørtid.

ære og være stolte af, og sådan en gammel, vel-tjent klubfane kunne man ikke bare kassere eller sende på Arbejdermuseet. Til møderne sang man jo også: ”Når jeg ser et rødt flag smælde...”, så opdragelsen var klar nok. Men lysten til ændringer manglede helt.

Da vi kørte for fuldt tryk på Værftet, og mere end 3000 mand var i gang med at bygge skibe, motorer etc., som skulle være færdige til bestemte kontraktmæssige leveringstider og indenfor nøje fastlagte budgetter, opstod der jævnligt forskellige skærmydsler mellem ledelse og arbejdere, f.eks. om lønkrav og effektivitet, men der var grundlæggende et fint sammenhold, og alle var stolte over at være med til at bygge smukke og gode skibe. Det var noget, som man følte sig overbeviste om at være verdensmestre i – næsten for meget overbeviste, så gryende kompetence i fjerne lande blev afvist, men alvorlig konkurrence opstod lidt efter lidt - især fra det Fjerne Østen. Skibsbygning er en international industri, så man kan sagtens komme til at konkurrere mod et værft i en helt anden del af verden med lave lønninger og/eller statstilskud til driften.

Fra ledelsens side søgte vi at drage folk med i arbejdstilrettelæggelsen og at modernisere ledelsesformen, der tidligere havde været meget patriarkalsk fra den dominerende direktør H. P. Christensens tid. Vi holdt samarbejdsudvalgsmøder med regelmæssige mellemrum, og vi drøftede andet end toiletforhold og kantine. Der blev givet en omfattende gennemgang af ordresituation, fremtidsudsigter, men også af værftets økonomi, som de fleste nok opfattede som noget fjernt og desværre dem ret så uvedkommende. Det var ledelsens problem, sagde man – uden at man ville erkende, at det var alles problem.

Jeg brugte også disse møder til almindelig pep-talk, og vi indførte en nyhedsavis, som med stor aktualitet blev brugt til at informere om væsentlige beslutninger på Værftet. Kvartalsbladet HV Orientering gav læsestof om mere generelle sager og om personale-nyt.

”du” erstattede ”De”

Efter de første to samarbejdsudvalgsmøder med mere seriøse indhold og med forberedte over-heads til orientering om regnskaber var der ved mødets slutning en af tillidsmændene, som bad om at få ført til protokols, at det var det bedste samarbejdsudvalgsmøde, som han havde oplevet. Det var der tilslutning til, og en anden tillidsmand spurgte så, hvorfor vi skulle blive ved med at sige ”De” til hinanden. Jeg svarede, at det kunne vi godt lave om med det samme, og det gjorde vi så og skrev en information herom til opslagstavlerne næste morgen. Jeg begyndte til stor overraskelse for mange straks at sige ”du” til alle fra denne dag. Det var midt i 70’erne.

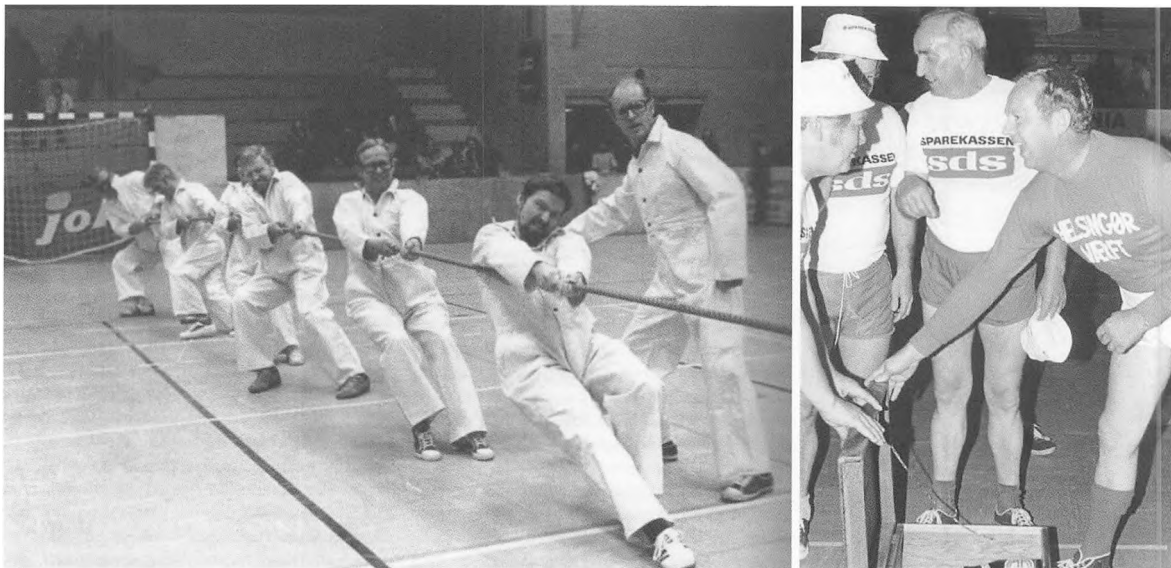
Pudsigt var det, at overingeniør Boje Hansen vedblev at sige ”De” til mig, og jeg fortsatte så med at sige ”De” til ham, når han nu foretrak denne tiltaleform. Efter nogle måneder bad han en dag om at få et personligt møde med mig, og hans spørgsmål var: ”Hvorfor De bliver ved med at sige ”De” til mig og ”du” til alle andre?” Jeg svarede: ”Nu skal jeg sige dig noget”, og så fortalte jeg om Samarbejdsudvalgets beslutning for længe siden. Det morede vi os meget over.

Dengang sagde man i Jylland, hvor jeg er født, at en mand skulle være ”møj ringe, for at man æt kunne sige ”du” til ham”.

Kranførerstrejken

I mange år var Værfterne kendte for at være urolige arbejdspladser. Det var almindeligt, at strejker opstod med centrum på B&W, men andre værfter - også Helsingør Værft - var godt med til stor irritation for ledelserne, for det skabte forsinkelser, ødelagde planlægningen og kostede virksomhederne dyrt i manglende produktion.

Som regel var det lønforhold, der var årsagen til konflikterne, men somme tider gemte en tillidsmand denne egentlige årsag under en anden betegnelse og gav mesteren eller ledelsen skyld for et eller andet, f.eks. dårlig arbejdstilrettelæggelse. Vores lønchef, overingeniør Kay Christiansen, havde dog oftest held til at få ge-



Med Esmann Olesen som administrerende direktør blev der indført en mere moderne ledelses- og omgangsform på Værftet. Det kom også til udtryk i forbindelse med den årlige "Værftsdag", hvor der blandt andet var sportslige indslag i form af tovtrækning eller håndboldkampe mellem tillidsfolk og direktionen. Det er økonomidirektør Henning Boldsen, der dirigerer tovtrækkerne og på det andet billede er det fællestillidsmand Thomas Nielsen og Esmann Olesen, der ønsker hinanden god kamp.

mytterne til at falde til ro, men en gang, hvor kranførernes tillidsmand havde forlangt mere i løn, her og nu, kom situationen ud af kontrol. Tillidsmanden fik løfte om en forhandling på et bestemt tidspunkt nogle dage senere, men det kunne han ikke tilfredsstille sine klubkammerater med, "for det ville de fand'ne ikke vente på", så de nedlagde straks arbejdet, gik i "Tutten" og fik nogle bajere, for derefter at gå hjem, da fabriksfløjten lød.

Da alle kranførere forlod deres kraner, kom produktionen hurtigt til at stå stille. Næste dag sendte vi over 700 mand hjem, fordi der ikke var materialer fremme til dem, men det anfægtede ikke kranførerne, som blot strejkede videre. Der blev afholdt møde i Arbejdsretten, hvor klubben fik pålæg om at gå i arbejde straks, fordi strejken var ulovlig, men selv efter to af disse påbud mødte ingen af kranførerne op på jobbet. Man forsøgte at bulldoze ledelsen i knæ og få gennemtrumfet lønforhøjelser.

Det var ved at udvikle sig til en meget alvorlig krise, der kunne kvæle Værftet. At få ansat andre kranførere var uden perspektiv, fordi der ingen ledige var, og en uddannelse til kranfører, som ifølge loven skal have certifikat, ville tage 3 måneder på kranførerskolen, hvor der i øvrigt var ventetid.

Noget måtte der ske, og jeg greb da til at skrive et personligt brev til hver af de 30 kran- og truckførere og sende det anbefalet til deres hjemmeadresse, så konen kunne følge med i, hvilke gale streger manden gik og lavede. I mit brev skrev jeg, at da de nu havde siddet Arbejdsrettens kendelse overhørig to gange, måtte jeg gå ud fra, at de ikke mere havde interesse for deres arbejdsplads, og derfor måtte jeg meddele dem, at de frivilligt var fratrukket, og at vi som konsekvens havde slettet deres navne på vore mandskabslister.

Arbejdet var således givet frit. I øvrigt gjorde jeg også opmærksom på, at ved frivilligt at have

forladt deres arbejdsplads ville arbejdsløshedsunderstøttelsen bortfalde.

Det var et farligt træk, for måske ville de strejkende blot trække på skulderen og finde et andet job, som deres certifikat som eksaminerede kranførere kunne kvalificere dem til. I så fald ville Værftet være meget dårligt stillet, for produktion af skibe ville ikke kunne lade sig gøre uden kranassistance. En nødløsning kunne være mobilkraner, men det ville ikke være let at leve med og en meget kostbar fremgangsmåde.

At give efter for pressionen og blot give de krævede lønforhøjelser ville selvsagt være en katastrofal løsning, for den metode ville så sikkert blive brugt af andre klubber og resultere i manglende styring og endnu ringere økonomi, som ville true vores eksistens.

Det var – som man siger - et spørgsmål om Pest eller Kolera.

Der var uddelt løbesedler fra kranførernes klub, hvori man udråbte mig som kapitalisternes lakaj og pegede på, at jeg havde givet arbejdet frit og sagt, at arbejdere, som boede i Værftets boliger, ville blive opsagt. Løbesedlerne sluttede med en appel: *"Kammerater ! Rør ikke strejkeramt arbejde !"*.

Det havde åbenbart sin virkning, at mit brev blev sendt anbefalet til hjemmeadressen, for næste morgen stod alle 30 og ønskede at få deres job igen endda uden betingelser. Den værste uromager, en kvindelig kranfører og såkaldt maoist eller "kineser" fra den yderste venstrefløj, hvis navn jeg stadig husker, genantog vi dog ikke. De øvrige genantagne gik straks i gang med kranerne, og de 700 hjemsendte kunne komme i arbejde igen.

Det var godt at kunne tørre sveden af panden ovenpå den affære.

Beskæftigelsen

Skibsbygning er en udpræget ordreproduktion, hvor antallet af arbejdstimer svinger meget med

forløbet af nybyggeriet. Hvis ordrebeholdningen tillige svinger meget f.eks. på grund af konjunkturerne, kan der opstå perioder, hvor større afskedigelser bliver nødvendige. Dette skete flere gange, og jeg husker især et tilfælde, hvor jeg på et Samarbejdsudvalgsmøde måtte orientere om nogle kommende store afskedigelser. Det var et årstid før lukningen af skibsbyggeriet, at vi var nødt til at reducere beskæftigelsen med flere hundrede arbejdere i skibsproduktionen. Der blev straks megen uro, og fra arbejderside forlangte man, at "sidst ankomne skulle afgå først". Synspunktet var måske forståeligt nok, men Værftet kunne ikke leve med den binding, som sådan en regel ville være.

Jeg svarede, at tillidsmændene meget gerne måtte være med til at bestemme, hvem der skulle fyres, Men det ville de – som jeg måtte forvente - selvfølgelig ikke være med til. Jeg sagde også, at jeg godt kunne forstå synspunktet med "sidst ind - først ud", men at Værftet ikke ville have nogen chance, hvis de medarbejdere med størst anciennitet skulle fredes, fordi Værftet i realiteten så ville ende som "De Gamles Hjem".

Efter nogen debat kunne tillidsmændene godt se, at deres indstilling var forkert, og de accepterede ved mødets slutning, at ledelsen selv måtte bestemme, hvem af de ansatte, der skulle afgå. Ingen tillidsmænd ønskede at deltage i beslutningen om, hvilke medarbejdere skulle rammes af afskedigelserne.

Afskedigelserne foregik derefter i ro og orden, og selvfølgelig blev mange funktionærer - også nogle med stor anciennitet - opsagt ved den lejlighed.

Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer

I 1973 gennemførtes en revision af aktieselskabslovene, og i den forbindelse indførtes et nyt begreb: det medarbejdervalgte bestyrelsesmedlem. Der var megen debat om fordele og ulemper ved denne nyskabelse, og mange direktører var imod, da de frygtede for angreb

på selve bestyrelsesmødet fra de medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer, som havde viden indefra i virksomheden. Det viste sig, at næsten alle steder kom systemet til at fungere godt, og for Værftets vedkommende blev jeg meget glad for den hjælp, som de to medarbejdervalgte (fællestillidsmand Thomas Nielsen,

kontorass. Axel Rasmussen og senere mester Palle Rasmussen) kunne bidrage med, ofte baseret på deres interne viden. Aldrig har jeg oplevet at få en kniv i ryggen under bestyrelsesmøderne, men tværtimod oplevet at få støtte i vanskelige sager. Valget fandt sted den 2. april 1974.

Kapitel 6:

Afleveringen af skibe til skibsreder Ove Skou

Da Helsingør Værft i 1974 skulle aflevere det sidste skib af en serie på tre til skibsreder Ove Skou, blev der afholdt en frokost om bord på skibet under en præsentationssejlads på Øresund. Foruden rederen og hans familie deltog rederiets mange gæster, men også et pænt antal af værftets egne medarbejdere, samt nogle forretningsforbindelser havde vi inviteret med. Frokosten foregik på dækket over et af lastrummene, og værftets kantine havde sørget for en udmærket frokost, sild, forløren skildpadde og ost, ved lange interimistiske borde med kantine stole til de mange mennesker.

Jeg sad lige overfor skibsreder Skou, og ved min side sad hans kone, Benny. Min kone, Kate, sad ved siden af rederen. I nærheden ved et langbord sad i øvrigt de to tidligere direktører for værftet H. C. Steffensen og gamle H. P. Christensen, begge nære venner af Ove Skou. Begge var inviteret på Skou's foranledning.

Inden frokosten havde der været inspektion og rundvisning, som Ove Skou selv ivrigt havde taget del i, selv om hans helbred ikke mere var det bedste.

Skou udlovede en dusør til dem blandt hans gæster, der kunne finde de fleste fejl, men det kom der ikke noget ud af, for så elementære fejl, at de umiddelbart kunne observeres af gæsterne, fandtes ikke.

Der var heller ingen væsentlige punkter på "mangellisten", og derfor så jeg frem til frokosten og de traditionelle taler med sindsro.

Ved frokosten blev der fra flere forskellige sider udtalt smukke ord, udråbt leve for Værft og for skib og Rederi, og frokosten nærmede sig sin afslutning, mens vi stadigvæk sejlede frem og tilbage i Kattegat og på Øresund for nedsat kraft på en smuk sensommerdag. Alt var idyl. Jeg fandt, at tiden måtte være inde til at anmode om, at rederiet overtog skibet nu og betalte den sidste rate, inden det skulle i arbejde og fortsætte sejladsen ud i den store verden straks efter, at gæsterne var gået fra borde.

Jeg fremtog afleveringsdokumenterne, som nu blot skulle have rederens underskrift, for at skibet ville blive hans ejendom samtidigt med, at vi fik udbetalt den resterende rate på 80% af skibets pris, som Skou – som sædvanen var – lånte i Skibskreditfonden. I lighed med tidligere afleveringer i rum sø forventede vi, at rederen ville instruere sin finansdirektør om telegrafisk at overføre denne slutrate til vor konto. Alt var forberedt, så det kunne nås, inden Skibskreditfond og bank lukkede for weekenden. Det var fredag, så der var i hvert fald en tre-fire rentedage at hente ved omgående at få beløbene ind på vor konto i stedet for at vente til næste uge, hvilket med datidens renteniveau ville blive mange penge for os, men naturligvis også for Ove Skou.



Det var i forbindelse med prøveturen på Dolly Skou, at skibsreder Ove Skou forsøgte at trække betalingen af sidste rate for nybygningen i langdrag.

Jeg fremførte mit ærinde og bad om skibsreder Skou's underskrift, men han var ikke ivrig for at slippe de mange millioner. Han sagde, at det hastede ikke, for der var jo en del ting, der ikke var i orden, hvilket jeg stod uforstående overfor. Så tilkaldte han den tekniske direktør, som imidlertid var fair og sagde, at skibet reelt var færdigt og klar til at blive overtaget. Så kunne han godt gå, og i stedet blev finansdirektøren tilkaldt, og Skou spurgte ham, om ikke det ville være på sin plads at vente med betalingen af sidste rate til engang i næste uge. Finansdirektøren sagde, at pengene var klar, og alle nødvendige papirer var også klar, så han kunne ikke finde nogen god anledning til at udskyde betalingen. Så kunne han også godt gå hen til sin plads ved et af bordene.

Det var ved at blive lidt pinligt, forekom det mig, især oven på de pæne ord og den hyggelige frokost. De to tidligere direktører H. P. Christensen og H. C. Steffensen fulgte med stor opmærksomhed dette spil, idet de selv havde været igennem lignende teater ved tidligere afleveringer.

Denne gang kom der hjælp til mig fra en helt uventet kant, idet fru Benny Skou pludselig slog i bordet og sagde: "Så lille Far, så har det her været længe nok, kan du så se at få skrevet under – for ellers skriver jeg!"

Fru Skou kunne åbenbart skrive under, for Ove Skou fik straks gang i sin pen og gav besked om, at millionerne med det samme kunne overføres til vor konto. Det skete lige akkurat i tide inden bankens lukketid.

Det var en minderig frokost, som heldigvis forløb på bedste, traditionelle vis. Ove Skou inviterede min kone og mig til at sejle med et hvilket som helst af hans skibe hvor som helst på Jorden, men jeg fandt aldrig at have tid til det.

En hård forhandling med Ove Skou

Da jeg begyndte på Helsingør Værft den 1. juli 1972, efterfulgte jeg H. C. Steffensen, som var fratrådt mange måneder tidligere. I den mellemliggende periode var Værftet uden administrere-

rende direktør. Mange ”tunge” sager lå derfor og ventede på, at den nye mand skulle komme i gang. En af disse sager drejede sig om en uenighed med skibsreder Ove Skou om det kontraktmæssige leveringstidspunkt for de tre lastskibe, som han havde i ordre hos os, da jeg tiltrådte. Sagen var, at Værftet dengang ikke gjorde noget særlig professionelt ved eksportmulighederne, men - lidt groft sagt - i nød henvendte sig til Ove Skou, når ordrebogen var ved at være tom, hvis da ikke DSB lige skulle have en eller flere Storebæltsfærger, som var Helsingør Værft specialitet, og som værftet næsten var eneleverandør af.

Som regel kunne man få Ove Skou til at sætte et eller flere skibe i ordre, vel at mærke til lave priser, for han var en stor købmand, der i sådan en situation selvfølgelig pressede citronen til sidste dråbe.

Ove Skou fik nybygget i alt 24 skibe ved Helsingør Værft.

Jeg fik at vide, at direktør Steffensen havde klaget sin nød til Ove Skou, som så havde placeret ordre på tre lastskibe ved Værftet til lave priser og med rimeligt korte leveringstider. Dog indeholdt kontrakterne den klausul, at Værftet havde ret til skriftligt og uden bøder at meddele en udsættelse af leveringstiderne på de tre skibe, hvis DSB bestilte en færge, som forskellige danske Værfter inkl. Helsingør Værft på det tidspunkt havde afgivet tilbud på.

Ordren fra DSB kom i hus, og Steffensen fortalte glad over telefonen til sin gode ven Ove Skou, at DSB ordren nu var en realitet, og at han derfor ville benytte sig af sin kontraktmæssige ret til at udsætte leveringen af de tre lastskibe i ca. tre måneder. Alt var såre vel i nogen tid, indtil søsætning af DSB-færgen blev nævnt i pressen, for umiddelbart efter kom der anbefalet brev fra Ove Skou, hvor han gjorde opmærksom på, at Værftet ville komme i tidnød med leveringen af hans skibe, da han ikke havde fået noget at vide om DSB-ordren, og ikke kunne acceptere no-

gen udsættelse af leveringstidspunkterne, som rigtigt nok nu ikke mere kunne overholdes, som de oprindeligt var aftalt.

Det opklaredes, at Steffensen havde glemt at meddele Rederiet *skriftligt* om de ændrede leveringstider, men Steffensen havde dog søgt at sikre sig et vidne ved, at teknisk direktør Kæmpe havde stået ved siden af Steffensens skrivebord med telefonens ekstra lytterør og hørt hele samtalen mellem Steffensen og Skou.

Men Ove Skou påstod, at han aldrig havde deltaget i denne telefonsamtale. Og der stod sagen, da jeg tiltrådte. Bøderne for forsinket levering af tre skibe med ca. tre måneder ville løbe op i over 1½ million kroner, så vi kunne ikke bare slå en streg over det hele. Rederen forlangte desuden forrentning af 1. rate for alle tre skibe, der for længst var indbetalte og således med de nye leveringstider var betalt ca. tre måneder for tidligt.

Jeg drøftede sagen med vor advokat Arne Engel, som rigtigt sagde, at man med direktør Kæmpe som vidne kan dokumentere, at Steffensen har sagt i telefonen, at han ville gøre brug af sin ret til at forskyde leveringerne af de tre skibe, men man kan ikke bevise, at Ove Skou opfattede det sagte, og dermed er det en vanskelig sag, som man ikke kan forudsige udfaldet af i en retssag eller voldgift, så umiddelbart var en voldgift ikke en sikker løsning. Måske kunne man i en voldgift ende på 50% til hver.

Fornytt korrespondance mellem værft og rederi førte ingen vegne, og et møde med Ove Skou var eneste vej frem. Jeg fik så aftalt et møde med Ove Skou, som var meget venlig og inviterede til en meget stor frokost i sit fornemme hovedkvarter på H. C. Andersens Boulevard, senere HK's hovedkvarter. Jeg husker, at der stod en ung mand og pudsede messing på hoveddøren, og indenfor var der meget flot og nydeligt. På bordene stod friske blomster, og man fornemmede umiddelbart, at her boede et firma, hvor ledelsen satte kvalitet i højsædet.

Til frokosten i rederens private spisestue på øverste etage var der kun os to. Frokosten var særdeles opulent med mange kolde og varme retter, og den tog derfor sin tid. Øl og snaps var der også i rigelige mængder. Det var, hvad man kunne kalde en overdådig frokost, så man selv med rimeligt mådehold kunne blive helt utilpas af at deltage i.

Ove Skou nød frokosten og at fortælle om sit virke og rederiet, som han var meget stolt af.

Under frokosten havde vi flere gange berørt emnet om dagbøderne, der jo var den egentlige anledning til vort møde, for at ligesom at føle hinanden på tænderne, men der var ingen fremskridt at spore.

Hvem kan holde ud længst?

Henimod afslutningen af den fine og fornøjelige frokost kom vi så igen til at tale om den famøse dagbøde-situation, hvor Skou fastholdt sin opfattelse, at vi ville komme til at ifalde dagbøder på ca. kr. 1,5 million. Jeg prøvede at få ham til at acceptere, at vi havde direktør Kæmpe som vidne på Steffensens telefonsamtale med Skou. Jeg havde sat mig for, at jeg ikke ville give op, og jeg foreslog så, at vi lod sagen gå rettens vej (voldgift i henhold til kontraktens bestemmelser), men det ønskede Skou ikke. Med Arne Engels råd in mente ønskede jeg det bestemt heller ikke, og mit forslag var for så vidt kun bluff, men jeg håbede, at Skou efterhånden ville opgive sit krav og gå med til en eller anden mindelig aftale. Timerne gik, og Skou blev efterhånden træt, og det var til min fordel. Det var meget sent på eftermiddagen, da han omsider accepterede, at vi skulle slutte diskussionen om dagbøder med et forlig, hvor vi betalte en kompensation på kr. 60.000 pr. skib, i alt kr. 180.000, og han til gengæld godtog de nye leveringstider.

Jeg var godt tilfreds med resultatet under de foreliggende omstændigheder, selv om det var en lidt dyr frokost, og jeg var helt overbevist om, at Skou udnyttede Steffensens glemsomhed. Desværre! Skal man være meget flink, kan man sige, at Ove Skou, der efterhånden var en ældre herre, måske kunne have glemt telefon-

samtalen med Steffensen, men det er vist en alt for venlig udlægning.

Ankerspil

At skibsreder Skou var god til at se de forretningsmæssige muligheder i alle situationer, fik jeg illustreret i rigt mål under bygning af hans skibe. Hans inspektør noterede en dag, at et ankerspil, der var kommet ombord for at blive installeret, var i en nyere og mere moderne udførelse end det, der stod nævnt i byggespecifikationen, og kort efter kom der et brev fra Skou, hvori han krævede, at vi leverede det gammel-dags spil, begge var tyske Siemens produkter. Problemet var nu, at det gammel-dags spil ikke mere kunne leveres, og vi kunne ikke noget sted købe de 4 spil i forrige udgave til hver af de tre skibe. Men Skou insisterede, og vi undersøgte om de gamle spil kunne specialfremstilles, hvilket imidlertid ikke lod sig gøre, da de var af støbt type, og Siemens meddelte, at modellerne var destrueret. Så forlangte Skou at få et af ankerspillene af den nye type gratis til hvert skib,



Skibsreder Ove Skou var en god kunde for Værftet i Helsingør. I alt 21 nybygninger blev leveret til rederiet. Her er det søsætningen af det sidste skib i rækken - fragtskibet Dolly Skou. Skibsrederen ses umiddelbart til venstre for Esmann Olesen.

og efter megen tidrøvende forhandling frem og tilbage måtte Værftet acceptere hans krav.

Ove Skou påstod, at et ankerspil fremstillet af støbegods vil være langt mere holdbart i den saltholdige atmosfære end et fremstillet af stålplader, og det kan til en vis grad være rigtigt nok. Men selve skibet var dog immervæk fremstillet af stålplader, så materialet kunne altså godt bruges i nærheden af salt havvand.

Ove Skou fik gratis tre ankerspil ud af den forhandling.

Ove Skou's forretningsfilosofi

Rederiet Ove Skou blev kørt som et konventionelt tramprederi, og Skou, der styrede alt enevældigt, var ikke interesseret i at ændre på det. Jeg forsøgte at få ham til at gå med på en modernisering af hans skibstype, men det afslog han med den begrundelse, at han havde let ved at sælge de meget smukke skibe, som vi byggede

i Helsingør. Han fortalte, at når han besluttede sig for, at et skib i flåden skulle sælges, tog han de eventuelle købere med i salonerne, som alle var med fornemt palisander og med møbler i massivt mahogni, fremstillet i Værftets snedkerafdeling, og man fik et meget solidt indtryk af skibet som helhed.

Hans opfattelse var, at han ved denne præsentation af superb kvalitet kunne få en høj pris for sine skibe, og han påstod, at det ikke var nødvendigt at tage potentielle købere med i maskinen, for alt osede af kvalitet, så man stolede på, at maskineriet også var af kvalitet. Hvad det så sandelig også var.

Derfor blev hans skibe ikke moderniseret, og efter Ove Skou's død oprandt efter nogle få år den dag, hvor rederiet ikke mere eksisterede. Det havde ganske enkelt ikke fulgt med tiden og kunne ikke klare sig i konkurrencen på verdenshavene.

Kapitel 7

Kontakt med Knud Lauritzen

En dag ringede skibsreder Knud Lauritzen og sagde, at han gerne ville komme på besøg på Værftet. Jeg havde ikke tidligere truffet "KL", som han blev kaldt og også kaldte sig selv, og jeg ville selvfølgelig gerne møde ham, selv om jeg normalt ikke havde noget med ham at gøre, da han ikke var i Værftets bestyrelse, men det var naturligvis ham, der i sidste ende bestemte som formand for J. Lauritzen Holding A/S og Lauritzen Fonden.

Han ankom kort efter til mit kontor, som var i samme stand, som da jeg tiltrådte nogle måneder tidligere, og det var efter sigende i den samme stand, som Værftets navnkundige direktør H. P. Christensen ("HP") havde efterladt det ved sin afgang en 7-8 år tidligere. "HP" kunne ikke lide at bruge penge, og det bar kontoret et kraftigt præg af med lusede gardiner, snavsede vægge

uden billeder, en slidt sofa, som HP plejede at sove til middag på, og meget simple spisestuestole til både direktør og eventuelle gæster. Jeg ved ikke, om KL bemærkede det lusede udseende. Det fik jeg dog senere rettet op på, da Værftet igen begyndte at tjene penge. Indtil det skete, var det jo ikke umiddelbart det mest oplagte at investere i nye møbler og gardiner til direktørkontoret.

Med det korte varsel inden hans ankomst kunne jeg ikke nå at forberede koncernchefens besøg, men måtte nøjes med at give en kort, mundtlig fremstilling af Værftets ordresituation og foreslå en rundtur i Nybygningsafdelingen, hvor jeg troede, at jeg så kunne vælge, hvad vi skulle se. KL var meget interesseret og venlig, men ruten skulle han nok selv bestemme. Vi nåede dog ikke langt, før der blev fløjtet til frokost,



Umiddelbart efter kontrakten om bygningen af krydstogtskibet Golden Odyssey modtog værftet ordren på to færger til Molslinien. De to færger - Mette Mols og Maren Mols - var ved afleveringen de største privatejede færger i Danmark.

og alle styrtede som en rivende menneskeflod over i marketenderiet. Det inspirerede KL til et besøg i "Tutten", hvor han gik rundt og lagde hånden på mange værftsarbejders skuldre og spurgte, hvordan de havde det – på en alfaderlig façon. De svarede meget positivt alle sammen og sagde, at de havde det godt. Jeg lyttede lidt spændt, for det ville have været en kærkommen lejlighed, hvis en eller anden skulle have haft lyst til at hænge den lokale ledelse ud overfor koncernchefen, men det skete altså ikke.

De sagde : "Daw, Laursen", og han havde tydeligvis deres sympati.

Det var også dengang, at KL talte om "Demokratisk Økonomi", en slags profit sharing, som han udtalte sig positivt om – i stedet for "Økonomisk Demokrati", som var venstrefløjens kæphest til (hel eller delvis) overtagelse af produktionen.

Nogen tid senere fik vi ordre på to Molsfærger, og jeg tog ind til KL for at takke for ordren. Det var vist ikke kutyme, at ledelserne sådan kom

ind og takkede for ordrer, men han var meget venlig, tændte det store alterlys på skrivebordet, og sekretær fru Reumert blev bedt om at tage et foto af KL og mig, næsten som om jeg var fra en anden klode!

Jeg følte, at han var glad for besøget.

Middag hos Knud Lauritzen

Kate og jeg blev inviteret til middag en aften hos KL og fru Hannelore i villaen på Granhøjen i Hellerup. Vi tog det pæne tøj på, og besøget forløb fint. Vi fik en god bøf med rødvin til, og KL og Hannelore var meget venlige. De fortalte om rævenes besøg i haven og på terrassen. Senere på aftenen ringede en lille klokke, og KL sagde: "så nu kommer ræven", og ganske rigtigt et øjeblik efter stod der en flot ræv i projektørlys på terrassen. Vi kunne gå helt hen til vinduet, og hverken lys eller vort nærvær generede den, mens den kastede sig over den mad, der var stillet ud til den. En fotocelle havde meldt, at ræven kom igennem hullet i hegnet, havde startet ringeklokken og tændt lyset på terrassen.

Det så hyggeligt ud med den flotte ræv, men at fodre disse dyr er i bund og grund en uskik, for der bør ikke være ræve lige op ad folks boliger. Nogle ræve har Rabies, som er en meget farlig og smitsom sygdom, som man kan dø af.

Hvad er Helsingør Værft værd?

Under middagen spurgte KL pludselig, hvor meget jeg mente, at Helsingør Værft var værd. Det er ikke så nemt at svare på, for under hvilke forudsætninger stilles spørgsmålet. Jeg svarede, at jeg ville skønne ca. 100 millioner kr. som going concern. Virksomheden havde givet underskud i årevis, og potentialet var vel ikke alt for godt, for værftet var meget ældet og ikke godt anlagt for moderne skibsproduktion, og konkurrenceevne var det ikke værd at tale om. Værftet lå på lejede grunde, og måske skulle man betale for forureninger på et eller andet tidspunkt. KL kommenterede ikke min vurdering, som måske var helt anderledes, end han selv havde forestillet sig. Det fik jeg aldrig svar på.

Han nævnte ikke, hvorfor han spurgte, og direkte at spørge ham anså jeg ikke for smart, så om hans interesse kun var simpel nysgerrighed eller han havde andre skjulte hensigter, forblev en gåde, måske ville han prøve min vurderingsevne.

Salg af Helsingør Værft

Nogen tid senere ringede formanden, direktør Henry Jensen, J. Lauritzen A/S, og sagde, at han gerne ville have et møde med mig på Værftet i Helsingør. Det lød ret så formelt, så jeg var spændt på, hvad han ville, og om Bestyrelsen måske var blevet træt af mig.

Sagen var, at KL havde fået kontakt med en nordmand, som var interesseret i at købe Helsingør Værft, og Henry Jensen ville ikke informere mig derom i telefonen eller skrive det til mig, men forklare det ved en personlig og fortrolig samtale. Det var fint nok, men noget rystende at høre, for hvad kunne det betyde for fremtiden for os alle. Jeg brød mig instinktivt ikke om udsigterne.

Om ovennævnte tal på 100 millioner kr. tal har spøgt i hovedet på KL eller ej, ved jeg ikke noget om, men der kom ikke mere ud af den norske forespørgsel.

Man kunne også argumentere, at Værftet ikke var en krone værd med de løbende tab, der havde været og de usikre udsigter, hvor fortsatte tab let kunne vise sig at blive hverdag. Egenkapitalen var heller ikke stor, likviditeten dårlig, så foretagendet var på gyngende grund, og kun som helejet af J. Lauritzen Holding A/S kunne vi være nogenlunde sikre på at holde skruen i vandet i alt fald et stykke tid fremover.

Den store værfts dag

På en bestemt lørdag i oktober måned var det blevet kutyme at holde loppemarked over alle de sager, der i årets løb blev kasseret fra kontorer og tegnestuer. Det kunne være gamle ringbind, nedslidte kontorstole, gamle reoler etc. Der var også somme tider kasserede, usælgelige dele fra lagrene, og efter loppemarkedet blev der afholdt sportsskampe mellem forskellige afdelinger, mellem tegnestuer, mestre, etc.

Størst opmærksomhed var der ved en håndboldkamp mellem direktion (udvidet med nogle overingeniører) og et hold af tillidsmændene. De fleste tillidsmænd var ret så trinde og uden kondition, så den udvidede direktion kunne godt vinde, men det gik for voldsomt til. Vi ophørte med disse kampe, for risikoen for benbrud - eller værre - fandt jeg for stor, og vi kunne ikke undvære nogen af ledelsens aktører i længere tid på grund af den slags løjer.

Om aftenen blev der så for provenuet af loppemarkedet holdt stor fest for hvem, der ville være med - både arbejdere og funktionærer med ledsagere i Helsingørshallen, hvor også sportsskampene fandt sted. Deltagerantallet var op imod 2000, så det var et stort selskab, som jeg skulle holde festtalen for, men en rigtig god lejlighed til at få rystet medarbejderne sammen.

Vi inviterede KL og Hannelore, og de kom og havde en god aften, tror jeg. KL dansede flittigt med mange af damerne, og han gjorde sig også megen umage med at byde vores datter Charlotte

(11 år) op til dans, men det ville hun ikke. Selv om han søgte at friste hende med JL-kuglepenne med et flydende reeferskib (køleskib) inden i, takkede hun konsekvent nej tak, og han måtte opgive.

Kapitel 8

Mit forhold til de forskellige organisationer

Det hørte med til jobbet, at værftsdirektøren var medlem af Skibsværftsforeningens bestyrelse, og inden længe blev jeg også valgt ind i Hovedbestyrelserne for Industrirådet, Dansk Arbejdsgiverforening og tillige i Jernet's Arbejdsgiverforening. Desuden kom jeg i Atomenergi-kommissionen, men da den blev nedlagt et lille årstid senere, nåede jeg kun at deltage i et par møder, som jeg dårligt nok husker indholdet af, men det var en fin forsamling af fremtrædende folk, f.eks. civilingeniør Haldor Topsøe og departementchef Erik Ib Schmidt, der arbejdede på, at Danmark skulle have atomkraft. Det blev det som bekendt ikke til, da modstanden i offentligheden efterhånden blev for stor.

Til de forskellige organisationer var min stilling den, at jeg ofte var bortrejst eller dårligt nok kunne finde tid til at møde op, og jeg syntes som regel, at der var for megen snak og for lidt konkrete resultater, måske især i sammenligning med det store arbejdspress, som jeg var udsat for hjemme på virksomheden i Helsingør.

Skibsværftsforeningen

Kollegerne i Skibsværftsforeningen var de administrerende direktører for de store værfter. Alle havde problemer med det meget konkurrenceprægede marked, og vi var selvfølgelig på sin vis konkurrenter - ikke kun om nye ordrer, men også om arbejdskraft, f.eks. ingeniører og ledere. Alligevel var vort indbyrdes forhold dog rimeligt godt, velsagtens fordi værftenes forskellige størrelser af sig selv gav en vis hakkeorden at rette ind efter med Odense/Lindø i spidsen.

Vi havde et årligt møde i forbindelse med generalforsamlingen. Dertil kom møder i den Vest-europæiske Skibsværftsforening. Disse møder, som blev holdt hvert 4. år, var med vore damer. Et af de mindere møder var i Sevilla i Spanien, et andet i Skotland, som af den britiske forening var blevet udvalgt til benefice for de få golfspillere, som var blandt de vesteuropæiske værftsdirektører. Der blev mulighed for at spille på den berømte Glen Eagles bane, og jeg husker, at Lindøværftets direktør Erik Quistgaard og hans kone - i øvrigt som de eneste - spillede løs i øsende regnvejr, som det ikke uventet var på disse kanter i de par dage, som årsmødet varede.

Små, blå søm eller hvordan man skaber bureaukrati

Blandt medlemmerne dengang var direktør Hoppe fra Odense Stålskibsværft, og der fortalte om ham mange anekdoter af mere eller mindre positiv karakter. En af de pæne var om dengang, hvor Hoppe havde en gæst med på en rundtur på Odense Stålskibsværft, og da de besøgte et af værkstederne, ville Hoppe imponere sin gæst med moderne lagerstyring på EDB, som man dengang pralede meget af, og Hoppe spurgte derfor forvalteren, hvor mange blå søm, han havde på sit lager. Hoppe troede naturligvis, at forvalteren lige kunne slå op på sit EDB anlæg og slynge resultatet ud. Men de små, blå søm var ikke i kartotek, så forvalteren kunne ikke svare på spørgsmålet, hvilket Hoppe på stedet bebrejdede ham og sagde, at det burde han vide. Resultatet var selvfølgelig, at lagerforval-

teren fik igangsat et meget minutiøst og omfattende lagerkartotek (med personale til pasning af de mange bevægelser af søm – også af andre smådele end de små blå søm - ind og ud). Sådan kan man skabe sig en stor administration,

men nu vidste forvalteren til hver en tid, hvor mange blå søm og andre smådele, der var på lager på værftet, hvis direktøren skulle finde på igen at spørge, hvad han højst sandsynligvis aldrig gjorde.

Kapitel 9

Samarbejdet med Cuba

Det var efterhånden helt klart, at det danske skibsmarked slet ikke kunne give os smør på brødet, og at det ville blive nødvendigt, at næsten hele produktionen af skibe skulle eksporteres. Men hvordan gør man det?

Værftet havde ikke nogen egentlig salgsafdeling, for traditionelt blev skibssalg foretaget af den administrerende direktør, fordi skibsredere forlangte at forhandle med den, der kunne beslutte pris og vilkår. Min opgave var således helt klart at forestå skibssalg, dvs. skabe kontakt til skibsredere og rederier i håb om at finde en køber i et meget presset marked – ikke nogen let opgave.

En mulighed viste sig, da det rygtedes, at Cuba's statsrederi var interesseret i at få bygget nogle fragtskibe. Vi sendte uopfordret et standardtilbud på en båd af typen Skou til Cuba's ambassade, som lå i Stockholm. Jeg blev kort efter ringet op af en mand, som præsenterede sig som rederidirektør R.L.Cabrera for Cuba's statsrederi. Han foreslog, at jeg kom til Havana, Cuba, straks for at drøfte mulighederne for samarbejde om bygning af et antal skibe. Overingeniør Flemming Bredmose og jeg rejste til Cuba, en lang og trættende rejse, som varede 27 timer med flere mellemlandinger, bl.a. i Belgien, Portugal og på Azorene.

Familien Esmann Olesen inviterede ofte forretningsforbindelser hjem. Her er det et arrangement for cubanske gæster.

Endvidere deltog skibsreder og koncernformand Knud Lauritzen (yderst til venstre), og til højre ses Værftets fællestillidsmand Thomas Nielsen og minister Erling Jensen.



Vores ankomst en tirsdag morgen ved 8-tiden i Havana's lufthavn var behørig forberedt med den røde løber lagt ud, og man ønskede at begynde møderne med det samme. Vi var trætte, rødøjede, med lange skægstubbe og mest parate til et bad og en seng, men det måtte vi springe over og straks sætte os til forhandlingsbordet i Marineministeriet. Baggrunden for det store hastværk var, at den internationale pris for sukker var ekstremt høj, et fænomen, som måske kun ville vare i en kort periode. Sukker var Cuba's eneste eksportartikel af betydning, og de store valuta-indtægter fra sukkereksperten skabte pludselig mange muligheder for nye investeringer, og man ville blandt andet gerne bygge nogle skibe.

Flemming Bredmose gennemgik skibets tekniske specifikationer med de cubanske ingeniører, og parallelt hermed indledte jeg kontrakt- og prisforhandlingerne med statsrederiets ledelse. Møderne foregik i en tidligere sukkerbarons domicil, som man bare havde overtaget efter revolutionen. Alt både ude og inde var nu forfalden og trængte meget til reparationer, men det bar dog stadigvæk præg af tidligere tiders store velstand.

I skibskontrakter er prisen sædvanligvis en fastpris, for en reder vil kun sjældent acceptere, at prisen bliver reguleret ved afleveringen i henhold til inflationen i byggeperioden. En fast pris giver større sikkerhed i rederiets beregninger over skibets rentabilitet.

Da inflationen i flere år i 70'erne var 15-20 % p.a., ville en fastpris, som også skulle være konkurrencedygtig, indebære en stor risiko for Værftet, og vi ville være nødt til at indbygge en sikkerhedsmargin. Jeg foreslog derfor, at kontraktprisen for skibene skulle være en dagspris, som kunne justeres for stigninger i materialer og lønninger. Vi drøftede fordele og ulemper ved en fastpris henholdsvis en såkaldt glideskalapris, og det endte med, at den cubanske rederichef lod sig overtale til en glideskalapris med en regulering for inflationen, som værende den mest reelle pris.

Jeg skyndte mig tilbage til hotellet og udfærdigede en paragraf for beregning af skibets leveringspris under hensyn til inflation i materialer og lønninger, samt valutakurser. Jeg havde ingen fortilfælde at sammenligne med, for vi havde ikke tidligere haft en lignende situation, og det skulle senere vise sig meget vigtigt, at kontraktens ordlyd på engelsk var helt "vandtæt" og juridisk uangribelig, da reguleringen endte i en voldgift.

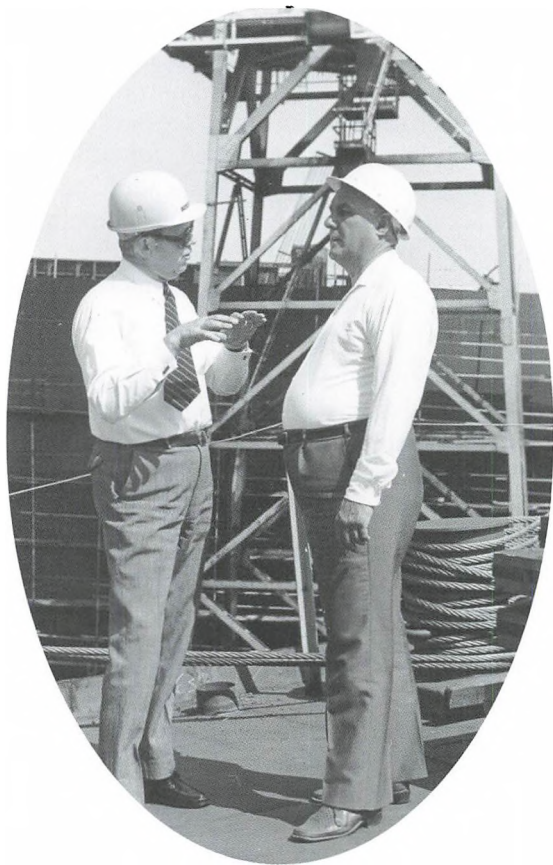
Vi kunne tilbyde favorable finansieringsvilkår ved en hurtig handel, og allerede om lørdagen efter kun fire dages ophold kunne vi rejse hjem igen med tre underskrevne skibskontrakter til ca. 400 millioner kr. i datidens penge, op mod en milliard i nutidspriser. Det var næsten et eventyr, men det blev et mareridt, da vi skulle levere det første, færdige skib.

Ordreerne omfattede også motoranlæggene med vore egne turboladere, og det var gode nyheder for Maskin- og Turboafdelingerne og også for Støberiet, som skulle støbe motorblokke, stativer etc. til de nye ordrer.

Cubanerne ville gerne købe 6 skibe med det samme, men jeg turde ikke binde an med mere end tre, fordi skibskreditfinansiering og eksportkreditråd også skulle sige "ja", og med blot tre skibe var det så stor en sag, at industriministeren personligt måtte behandle vor ansøgning. Industriminister var professor Poul Nyboe Andersen, som jeg havde flere vanskelige møder med, for han havde (med rette) ikke lyst til at binde store midler i kreditter til Cuba.

Han så helst, at vi fandt andre kunder, for som han indigneret sagde: "*Cuba handler man da ikke med!*", men han var i øvrigt af den faste overbevisning, at et skib måtte være nok.

Men med Værftets vanskelige situation som baggrund lykkedes det mig at få ministeren med på de nødvendige kreditter til de tre skibe, men han forlangte til gengæld, at Cuba skulle stille bankgarantier for hele lånebeløbet - både



Industriminister mm. Erling Jensen var en god mand for Værftet i Helsingør. Her ses han under en rundtur på Værftet sammen med direktør Esmann Olesen.

fra den cubanske Nationalbank, men tillige fra en udenlandsk bank udenfor Cuba. Måske håbede han i sit stille sind på, at det ikke kunne lade sig gøre.

Det var barske vilkår og sin sag at skulle meddele disse nye kunder, at vi ikke havde tillid til deres eget lands bankvæsen. Jeg fandt det derfor hensigtsmæssigt at rejse til Havana igen og personligt informere myndighederne om denne beslutning, som selvfølgelig tirrede deres nationale stolthed, og som de blev sure over, men som de efter møder i deres Nationalbank trods alt accepterede, fordi det var et ultimativt krav fra vores regering.

De nødvendige bankgarantier blev stillet af en engelsk bank, som Cuba havde forbindelse til.

Nogle år senere viste det sig, at Nyboe Andersens krav om denne ekstra bankgaranti blev en for Værftet meget værdifuld beslutning, og vi var ham megen tak skyldig for hans "livrem og seler"-politik, da den dag desværre oprandt, hvor Cuba ikke kunne betale renter og afdrag på sine mange internationale lån, der indeholdt såkaldte "Cross Default Clauses", der kort fortalt betød, at misligholdelse af et lån et eller andet sted straks ville opsige alle lån. Den ekstra bankgaranti blev virksom og reddede Værftet fra selv at skulle betale - som kautionist på en del af skibskreditlånene. Den situation opstod dog først efter, at vi havde afsluttet leverancen af alle skibene.

Samme aften, det var den 13. februar 1975, hvor regeringen Anker Jørgensen III med Erling Jensen som industriminister blev annonceret på TV, ringede jeg til ministeriet i Havana og spurgte, om man stadigvæk var interesseret i yderligere skibe, for med den nye regering og Erling Jensen som handelsminister kunne vi forsøge endnu en gang at søge de nødvendige lån og kreditter. Efter endnu nogle forhandlinger på Cuba skrev jeg kontrakt på yderligere tre fragtskibe og et kombineret skole- og fragtskib, så ordrebeholdningen nu var seks fragtskibe plus det kombinerede skole- og fragtskib. Det var en af de største ordrebeholdninger – op mod en milliard kroner - på noget dansk værft – bortset fra Lindø.

Minister Erling Jensen ville dog ikke godkende finansieringen for mere end fem fragtskibe plus et skole/fragtskib, for andre danske virksomheder var også interesserede i handel med Cuba, så den sidste af kontrakterne måtte opgives.

Rederiet nægtede overtagelse af det første skib

Baseret på den høje inflation i både materialer og lønninger måtte afleveringsprisen selvfølgelig stige meget, og da vi præsenterede fakturaen for rederidirektøren, nægtede han at overtage det

første skib, *MS Bolivar*, for han mente, at der var fejl i beregningen, for efter hans mening var prisen alt for høj. Skibet havde gennemgået alle prøver, og teknisk var det godkendt. Vi kunne kun sige, at der ikke var fejl, og vi tilbød ham selv at kontrollere alle mellemregninger. Han og hans danske revisor sad troligt i mange dage og efterregnede alle vore papirer og fakturaer, og imens arbejdede vi videre på det næste skib, men de fandt ingen fejl. De antog også en dansk advokat, som skulle angribe den kontrakttekst (på engelsk) til prisreguleringen, som jeg alene havde udarbejdet på hotelværelset i Havana. Men den *var* vandtæt, og han måtte opgive at finde fejl i den.

Inden kontrolberegningerne var afsluttede, blev skib nr. 2, *MS Juarez* færdigmeldt, men rederidirektøren nægtede fortsat at overtage skibene på grund af prisen. Det skib var også teknisk godkendt uden bemærkninger, og begge skibe lå ved kaj her i Helsingør ved siden af hinanden. Situationen var næsten katastrofal, for Værftets pengekasse kunne selvfølgelig ikke bære, at færdige skibe ikke blev overtaget og betalte. Vi måtte have lån på store millionbeløb fra vort moderselskab, J. Lauritzen Holding A/S, til at klare dagen og vejen for blot at betale lønninger og holde de største kreditorer fra døren. Det var en i sandhed nervepirrende periode.

Værftets umiddelbare fremtid hang i tovene. Det var ret så uoverskueligt at have 6 skibe i ordrebogen, som kunden ikke ville overtage til den pris, som han havde accepteret i byggekontrakterne.

Pressen begyndte også at interessere sig for, hvorfor der lå to færdige nybygninger i havnen uvirksomme, men stillede sig tilfreds med, at man ventede på nogle besætningsmedlemmer og ordredestinationer. Der stod aldrig noget om, at kunden ikke ville overtage skibene, hvad sikkert ville have rystet vore leverandører, hvis det blev kendt.

Besætningerne til de to skibe ankom til Helsingør, men jeg afslog at give dem lov til at bo på

skibene, som jo fortsat var vores ejendom, så de måtte bo på hotel i ventetiden. Vi sørgede dog for, at de fik udnyttet tiden med nogle busture til København og Hillerød, hvor de så vore historiske minder.

Skibskontrakten indeholdt bestemmelser om Voldgift, og det var nødvendigt at indlede en voldgiftssag om prisafregningen, og de første indledende retsmøder blev holdt i Sø- og Handelsretten i København.

Cubanerne håbede på, at en Voldgift ville anlægge nogle rimelighedsbetragtninger, mens jeg fastholdt, at en kontrakt er en kontrakt, og dens ordlyd skal overholdes. De kom dog aldrig med et bud på, hvilken prisreduktion de anså for nødvendig, for at de ville overtage skibene. Jeg spurgte heller ikke, for prisen var ikke til forhandling efter min mening.

Brev til Fidel Castro

Under denne meget spændte periode var det samtidigt nødvendigt at pleje forholdet til de cubanske myndigheder, for vi var trods alt kun lige begyndt på den lange serie skibe. Min kone og jeg inviterede af og til skibskunder til middag hjemme på vores gård, og da vi en aften efter Voldgiftsretten var etableret, havde den cubanske ambassadør Oscar Alcalde og hans charmerende kone til middag, nævnte jeg for ambassadøren, at rederidirektøren måske var bange for at fortælle sin chef i Havana om de høje afleveringspriser på de skibe, som han havde købt, og at jeg derfor overvejede at skrive direkte til marineministeren og orientere ham. Selvfølgelig ville rederidirektøren blive rasende over, at jeg således gik bag hans ryg, men situationen var aldeles uholdbar for Værftets eksistens. Ambassadørens reaktion var, at min ide meget vel kunne være rigtig, men at det ikke nyttede noget at skrive til marineministeren, for som han bemærkede: "Den mand betyder ikke noget. Skriv hellere til Fidel Castro selv. Jeg tager gerne brevet med og afleverer det personligt, for Fidel og jeg delte fængselscelle under revolutionen". Sådan.



Det var en hård belastning for Værftets likviditet, da cubanerne i flere måneder nægtede at overtage de to færdigbyggede fragtskibe Juarez og Bolivar.

Jeg skrev så et brev til Fidel Castro. Det var håndskrevet og indeholdt først en tak for de mange ordrer og dernæst nævnte jeg uden at gå i detaljer, at vi havde nogle vanskeligheder, som jeg bad om at måtte forelægge for præsidenten ved et personligt møde i Havana. Ambassadøren sagde, at det var et fint brev, men at der manglede en væsentlig ting, nemlig at invitere Fidel Castro til en navngivning i Helsingør. En invitation blev vedlagt teksten, og ambassadøren, der netop stod for at rejse til Cuba, fik brevet med.

Der kom ikke direkte svar fra Fidel Castro, hvad jeg heller ikke ventede, men et indirekte, positivt svar et par uger senere var meget befriende, og vi kunne trække vejret igen. For jeg blev ringet op af en cubansk advokat, mr. Balmaseda, som netop var kommet til København og boede på Hotel Sheraton. Han var ansat i Marineministeriet i Havana. Han meddelte, at Cuba ønskede at afslutte voldgiften, for nu ville de gerne overtage de færdige skibe med det samme til den af Værftet beregnede afleveringspris. Det var i december 1976. En meget stor sten var ryddet af vejen, og resten af de cubanske skibsordrer for-

løb uden problemer, og afleveringspriserne blev godkendt uden kommentarer og betalt inden afsejlingerne. Cubanerne roste skibenes kvalitet til skyerne, for de måtte være gode, når de nu var så dyre !

Det var vort gode forhold til den cubanske ambassadør og mit brev til Fidel Castro, der reddede os fra kollaps. Men vi var ude over kanten, må man sige. Værftets kollaps ville selvsagt have fået uoverskuelige konsekvenser. Så vi tørrede sveden af panden – igen – igen !

Behandlet godt

Jeg fik med i aftalen med Castros advokat, at vi fik en skriftlig erklæring om, at Cubas regering var meget tilfreds med Helsingør Værft, og at de gerne ville handle med os igen, når der skulle foretages nye skibskøb. Aftalen blev undertegnet i Havana, og advokat Arne Engel tog med mig derud, idet vor bestyrelse nok ikke mere fandt det fuldt forsvarligt, at de juridiske formuleringer af skibskontrakter og aftaler blev udfærdiget af en ingeniør, selv om mit resultat ikke kunne kritiseres - og heller ikke blev det -



mig bekendt. Advokat Engel og jeg blev meget venligt modtaget i ministerierne i Havana, og forhandlingerne forløb fint. Vi blev endda in-

Det kombinerede skole- og fragtskib José Martí, som Værftet leverede til Cuba i 1977, ses her under prøveturen i Øresund.



Det var fru Kate Esmann Olesen, der stod for navngivningen af Cuba-skibet Sandino, mens en stolt ægtemand så på.

viteret på frokost med hummer Commodore, hvilket betyder en hel hummer flækket til hver på Hemingways' yndlingsrestaurant,

Jeg nåede at besøge Cuba 11 gange, og mine erindringer om denne kommunistiske ø-stat er, at befolkningen var rare, hjertelige og venlige mennesker, som på trods af stor fattigdom var glade og tilsyneladende tilfredse med deres tilværelse. De "danser" sig igennem livet, og udtrykket "mañana" passer perfekt derude. Der var ingen korrupsion, og i de dage var folk endog så stolte, at de ikke tog imod drikkepenge, for det var under deres værdighed. Jeg fik desværre aldrig tid til at være turist, men jeg nåede dog at se en af de store cigarfabrikker, hvor hundredvis af cubanske kvinder sad og rullede cigarer enten på maskiner eller med håndkraft på bordene, når de amerikanske cigarrullemaskiner var gået i stå på grund af mangel på reservedele.

Jeg så ingen cigarer blive rullet på indersiden af pigernes lår, noget, som man tit taler om, men jeg så, hvordan pigerne blev indoktrineret, for i fabrikslokalerne sad oppe under loftet en mand i et slags bur og læste højt for dem. Han havde en stærk, melodisk stemme, som gjorde det behageligt at høre på ham. Jeg kan ikke spansk, så jeg ved ikke, hvor meget propaganda, der var blandet ind imellem de klassiske værker (blandt andet Marx), som guiden læste op af to gange om dagen over højttaleranlægget. Men pigerne lyttede opmærksomt. Man fortalte, at det overalt i disse fabrikker var en gammel tradition med oplæsning til arbejdet med at fremstille måske verdens bedste cigarer.

Sukkerprisen toppede

Cuba's havde haft en periode med enormt høje sukkerpriser i 70'erne, men manglen på sukker

blev overstået, og prisen faldt til en tredjedel. Der blev ikke råd til flere af de dyre skibe fra Helsingør Værft.

Levetiden for det første Cuba-skib blev alt for kort, idet skibet uheldigvis blev spærret inde i Basra's havn under krigen mellem Iran og Iraq. Jeg har set det første af de cubanske skibe, M/S Bolivar ligge på floden Shatt-al-Arab i Basra sammen med måske 50 andre skibe, alle uvirksomme og forladte, for den pludselige krig med Iran gjorde, at skibene ikke kunne komme de ca. 100 km ud til havet igen, idet en stor del af dette stykke vandvej havde iransk jord på begge sider. Skibene blev efter denne krigs ophør skrottet, idet de uden nogen form for vedligeholdelse var så godt som rustet op i løbet af de næsten otte år, som den krig varede.

Kapitel 10

Stort driftsoverskud

Levering af skibe til Cuba og til dels også til Irak var gode ordrer for Værftet, hvilket kunne ses i regnskabet for 1977, hvor driftsresultatet før skat viste et stort plus efter maksimale, skattemæssige afskrivninger. Fordelen ved en serieproduktion kom tydeligt frem. Resultatet for 1977 muliggjorde, at Værftet kunne betale udbytte for første gang i mange år og foretage investeringer i anlæg og værktøjer. Også skyldigt udbytte på præferenceaktier fra tidligere år blev betalt.

Resultatet for 1978 blev også påvirket af de gode kontrakter til Cuba og Irak og blev meget tilfredsstillende efter maksimale, skattemæssige afskrivninger.

Serien på seks skibe muliggjorde ændrede bonusaftaler, som medførte dramatiske fald i forbrugte arbejdstimer pr. skib, og anskaffelse af meget nyt grej og EDB-udstyr. Der investeredes også i to 60 tons kraner til monteringskajen.

Kapitel 11

Levering af seks skibe til Irak

Det var det cubanske skole/fragtskib, der gav anledning til, at vi kom til at levere skibe til Irak.

Min tanke var, at udviklingslande med en stor befolkning og masser af oliepenge, såsom Irak,

Nigeria, Iran og Kina, måske kunne være interesseret i skoleskibe, og jeg tog til Stockholm og afleverede til den irakiske ambassadør en brochure i farver på det kombinerede skole- og fragtskib. Vi havde fået brochuren oversat og

trykt med arabiske bogstaver. I ambassaden lo-vede man at sende brochuren til Baghdad, og efter ca. 14 dage modtog vi på værftet en telex på en linje fra Forsvarsministeriet i Baghdad, hvor der lakonisk stod:

“We want such ship /
Ministry of Defense”

Der var ingen referencer eller detaljer, men telexet var bestemt hyggelig læsning for en værftsdirektør, som altid manglede nye ordrer og som nu håbede, at det herefter blot var et spørgsmål om at rejse til Baghdad og hente ordren med hjem, selv om det næsten lød for godt til at være sandt.

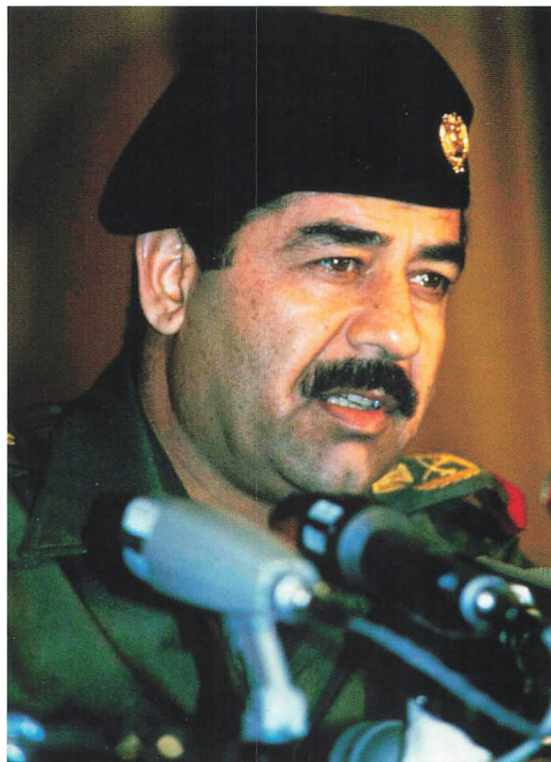
Men sådan skulle det nu heller ikke gå, og det vidste jeg naturligvis også godt - inderst inde, men optimisme er nu nemmere at have i tasken end skepsis.

Besøg i Flådehovedkvarteret

Jeg takkede straks for den interessante telex og tilbød i mit svar at rejse til Flådehovedkvarteret i Basra, Irak, ved den arabiske (persiske) Gulf, så snart som ønsket.

Kort efter fløj jeg så til Basra via Baghdad, og i Flådehovedkvarteret modtog flådechefen, admiral Ab'du Dairi, mig i en audienssal, hvor han sad på et podium med et kæmpestort, iraqisk ørneemblem foran talerstolen. En hel rand af hans officerer sad rundt langs væggene i den store sal, sådan som det er arabisk skik. Der var naturligvis et stort billede af Saddam Hussein og i hjørnet vajede det iraqiske flag fra en flagstang, der stod skråt ud fra væggen holdt på plads af en forgyldt bjølle. Der var stil over forestillingen.

Jeg sad alene på det tomme gulv på en stol foran podiet. Flådechefen holdt en lang tale på arabisk, der dog blev oversat til engelsk af en irakisk kaptajn - sætning for sætning, selv om admiralen selv talte glimrende engelsk, hvad jeg senere fandt ud af. Men hans officerer skulle jo også have noget ud af seancen, og de forstod ikke nødvendigvis engelsk, måske nærmere russisk.



Esmann Olesen mødte aldrig den irakiske diktator Saddam Hussein personligt, men det var tydeligt, at Saddam fulgte nøje med i bygningen af skibene fra Værftet i Helsingør - selvfølgelig først og fremmest de to yachter til præsidentens eget brug.

Hans tale var en lang hyldest til Saddam Hussein og en opfordring til mig om at kende min besøgstid, for vi ville kunne komme til at levere mange skibe til Irak, hvis vi præsterede god kvalitet til lave priser.

Det stod mig hurtigt klart, at ordren ikke ville blive givet uden videre, men at der (selvfølgelig) skulle kæmpes for den. Jeg afleverede nogle tegninger og basisspecifikationer, og der blev truffet aftale om et nyt besøg. Det blev igennem et helt år til adskillige besøg, hvori også flere af vore ingeniører deltog. Efterhånden kom vi da sagen nærmere, selv om vi blev noget paf, da en af officererne fortalte, at de også havde sendt vore tegninger og specifikationer til et japansk værft og bedt om tilbud.

Man fortalte, at det japanske tilbud var lidt billigere end vores, men efter et irakisk pris-pres var det japanske værft gået ned i pris til godt det halve af vores pris. Jeg skyndte mig at sige, at hvis Irakerne virkelig turde købe hos nogen, der bærer sig sådan ad, så ville jeg ønske dem lykke til. Forsvarsministeriet skrev dog ikke kontrakt med japanerne, og måske var historien om prisreduktionen opspind fra ende til anden.

I forhandlingsforløbet om dette skib var nogle af vore ingeniører og jeg i Baghdad adskillige gange. Landet var styret af militær og politi, som man så patruljere alle vegne, men der var fred og ro på gaderne og ingen ballade nogen steder. Man kunne gå på gaden overalt - også om aftenen uden besvær eller risiko. Folk på gaden var venlige og imødekommende.

Turister var der ingen af, så vi vakte en vis opmærksomhed, hvor vi viste os.

Omeletter

Vi boede hver gang på de samme hoteller og skulle altid igennem det hemmelige politis undersøgelser, før vi fik lov til at komme i krigsministeriet. Vi blev hentet og bragt af militæret, og vi holdt os inde på hotellet i fritiden for ikke at risikere noget som helst i det meget stramt styrede samfund. Maden på hotellet var ikke værd at skrive om, og jeg husker en dag, hvor vi skulle bestille middagen, og jeg kom med et forslag, om ikke vi kunne få en omelet til en forandring. Vi bad om en omelet med bacon (som de laver af oksekød). Tjeneren, en egypter, alle tjenere var egyptere, skrev vores bestilling ned og forsvandt ud i køkkenet. Efter lang tid kom han tilbage og beklagede, at de ikke havde nogen bacon. Så bad vi om omelet med champignons, og han noterede vores nye bestilling og forsvandt meget lang tid ud i køkkenet, kom tilbage og sagde, at de desværre ikke havde nogen champignons. Nu var vi ved at være trætte af det cirkus, og vi bad så om en omelet naturel. Han skrev op og forsvandt igen meget længe ud i køkkenet, så længe, at vi troede, at han havde glemte os, men

han kom omsider tilbage og sagde, at de desværre ikke havde nogen æg !

Jeg husker ikke, hvad vi fik i stedet, men vi erfarede, at arabere ikke er de store planlæggere.

Lovgrundlag for første skib til Irak

Ikke kun prisen var et problem, men også om lovgrundlaget for kontrakten skulle være dansk eller irakisk eller noget andet. Dette spørgsmål forhandlede jeg med en tolv mand stor komité af folk fra Nationalbank, forskellige ministerier, flåden osv. Forhandlingerne foregik i Planlægningsministeriet, som havde det endelige ansvar for alle store indkøb.

Under mødet bekendtgjorde man for os med stor patos, at lovgrundlaget skulle være irakisk med eventuel voldgift i Baghdad, og at dette krav var fastlagt i Irak's grundlov, og ikke engang præsident Saddam kunne fravige denne vigtige bestemmelse. Det lød jo skræmmende.

Jeg svarede, at vi bestemt havde tillid til deres lands love, men at vi ikke kunne læse arabisk, og at vi derfor ikke kunne acceptere irakisk lovgrundlag, men ville være villige til at acceptere en hvilken som helst europæisk lov. (Den irakiske lov baserer sig på både Khoranen og fransk lov, fandt jeg senere ud af). Efter flere møder gik dette spørgsmål i hårdknude, for irakerne ville ikke - eller kunne ikke - fravige deres princip om irakisk lov i kontrakter, og jeg turde ikke acceptere irakisk lov.

Situationen nærmede sig et regulært show-down. Med mig var overingeniør Flemming Bredmose og ingeniør Jørgen Hansen, fra skibstegnestuen, og jeg sagde til dem, at de ved næste dags møde bare skulle gøre nøjagtigt som jeg, hvis irakerne ikke ville bøje sig.

Vi måtte jo på en eller anden måde bringe dette spørgsmål til en afgørelse.

Da vi i det næste møde med den store komite i det magtfulde Planlægningsministerium ikke fandt spor af bevægelse i den irakiske positi-

on vedrørende lovgrundlaget, rejste jeg mig op, satte min store rejsetaske op på det store konferencebord, så de virkelig kunne se den, og sagde så, at vi gerne ville takke for den venlige modtagelse, som vi havde fået, men at vi nu måtte sige farvel og rejse hjem igen, for vi kunne ikke acceptere irakisk lov i kontrakten, og så strakte jeg hånden frem til delegationslederen lige overfor mig til afsked. Mine medarbejdere rejste sig også op og gjorde tegn at sige farvel.

Jeg må medgive, at det var en risikabel satsning, for måske ville de blot sige farvel og ønske os god rejse, og hjemme på værftet manglede vi helt desperat nye ordrer, og så ville det nok ikke have været ret dygtigt at komme hjem uden kontrakt, når vi nu øjensynligt var på vej til at lande en ordre, selv om lovgrundlaget så skulle være irakisk. Men vi kendte ikke disse nye kunder og deres mentalitet, så jeg fandt risikoen ved irakisk lov for stor.

Der blev stor opstandelse på den irakiske side af bordet, for flere af deltagerne rejste sig, og mødet gik i opløsning. Der blev telefoneret og gestikuleret alt sammen på arabisk. Vi blev bedt om at vente i et kontor ved siden af, og efter en times tid blev vi kaldt ind, og man meddelte os, at man naturligvis havde fuld tillid til det danske retsvæsen, så derfor ville man gerne acceptere dansk lov og eventuel voldgift i København.

Jeg har senere truffet mange, (bl.a. en F.L.Smidth-direktør), som også har skrevet store kontrakter med myndighederne i Irak, alle har accepteret irakisk lov og kunne ikke begribe, at vi virkelig havde fået dansk lov indskrevet som kontraktgrundlag i en særlig paragraf i kontrakten med venue i København.

Det med kontraktens lovgrundlag har ingen betydning, hvis man – sådan som det bør være – nøjes med at underskrive kontrakten, og begge parter derefter lægger kontrakten langt nede i skrivebordsskuffen og aldrig får behov for at tage den frem, fordi samarbejdet sker gnidnings-

frit. Om en konfliktsituation vil opstå undervejs, kan man ikke vide noget om, når man begynder en ny forretning, og det kan være økonomisk selvmord at tro, at det går nok alt sammen uden problemer.

Jeg havde aldrig nogen advokat med til salgs- og kontraktforhandlingerne med diverse skibskøbere, selv om det måske af og til nok kunne have været rimeligt, om en dansk advokat havde været med, men i den slags forhandlinger arbejder man sig langsomt frem til en vis grad af tillid, hvilket er helt nødvendigt for at nå i mål, og min erfaring siger mig, at tilstedeværelsen af en advokat let kommer til at give nervøse trækninger hos modparten, hvilket kan vanskeliggøre forhandlingerne. Efter min opfattelse er det vigtigste for en sælger at skabe tillid hos køber, og hvis sælger således stiller med en skarp advokat, modarbejder man sin egen hensigt, og køber bliver varsom og måske vanskelig at forhandle med.

En stor hjælp i kontraktforhandlinger var teksten i standardkontrakten fra den vesteuropæiske skibsværftsforening, som var anerkendt også på rederside. Disse standardkontrakter var gode at bygge videre på.

I disse skibsforhandlinger var det en styrke, at jeg ikke skulle hjem og spørge værftets bestyrelse, om man ville acceptere et forhandlingsresultat. Det var selvfølgelig også en stor tillid at vise mig, at jeg alene kunne sige ja eller nej til en mulig kontraktpris, og den bemyndigelse skabte respekt hos enhver skibskøber eller rederichef, for ingen bryder sig om at bruge tid på en sag, hvis man ved, at værftets repræsentant måske skal hjem og spørge, om et resultat, som man har kæmpet om, kan godkendes af virksomhedens bestyrelse med risiko for, at den siger nej tak til et kontraktforslag.

Skibsprisen blev godkendt

Saddam Hussein

Forhandling om prisen foregik ikke i den store kommission, men kun med flådechefen, Hans Excellence Admiral Ab'du-Dairi himself. Det



Fragt- og skoleskibet Ibn Khaldoon til Irak var i det store og hele et søsterskib til José Martí, som Værftet havde leveret til det cubanske statsrederi.

lykkedes efter mange hårde prisforhandlinger mellem ham og mig at komme så vidt, at han erklærede sig enig i pris og vilkår og turde tage vort tilbud med til endelig godkendelse hos præsident Saddam Hussein, hvilket imidlertid kunne tage tid, så han rådede mig til at tage hjem og afvente udfaldet af forelæggelsen for Præsidenten. Det var jeg noget skuffet over, for som bekendt er en fugl i hånden bedre end... osv.

Admiralen var virkelig øverste chef for Flåden og medlem af den inderste cirkel omkring Saddam Hussein. Han kom oprindeligt fra Syrien, var Sunni-muslim og tilhørte Baath-partiet, ligesom Saddam og den regerende klan i Irak. Han blev nogle år senere ambassadør i Canada og Portugal. Han var en meget hård modpart at have med at gøre, hvilket også vil fremgå af det videre forløb.

Med den mundtlige enighed med admiralen kunne jeg blot tage ud i lufthavnen for at rejse hjem, for der var ikke mere at gøre. Mens jeg ventede på mit fly i lufthavnen i Bagdad, blev

jeg kaldt over højttalerne, og i informationen sagde man, at jeg skulle ringe til Præsidentens palads og tale med admiral Ab'du-Dairi. Admiralen virkede glad og lettet og sagde tillykke til mig, for præsident Saddam havde netop godkendt købet af skibet hos os, og admiralen selv ville med en delegation komme til Danmark for at underskrive kontrakten. Tilfreds rejste jeg hjem, og 14 dage senere kom admiralen som chef for en delegation på fire mand, heriblandt en politisk kommissær fra Præsidentens stab.

Vi indlogerede dem på Royal Hotel med politibeskyttelse efter råd fra Udenrigsministeriet.

Middag i vort hjem for admiralen med følge

Efter besøg på Værftet og almindelig orientering inviterede vi admiralen og hans følge til middag hjemme på Løvbjerggard. For sig selv i stuen sad også bevæbnet vagt (civilpolitichef Jørgen Frederiksen) sendt af det danske Udenrigsministerium.

Vi måtte selvfølgelig passe på ikke at overtræde irakernes kulturelle normer, såsom ikke at servere alkohol eller svinekød eller have noget stående i stuen eller bogreolen med reference til Israel. Således skyndte Kate sig i sidste øjeblik fra bogreolen at fjerne en bog, hvor der med store bogstaver stod ISRAEL på ryggen.

Før middagen spurgte vi derfor meget forsigtigt, om vi måtte servere en drink, og Kate nævnte, at der var mange muligheder, såsom appelsin juice, soft drinks, øl, rødvin og også stærkere drikke. Admiralen svarede, at han gerne ville have appelsin juice. Den næste var den slipse-løse repræsentant fra Saddam's stab, som ikke talte engelsk. Han bad om rødvin, og admirals adjutant, en kaptajn, bad om elefantøl, som han vidste om i forvejen. Den sidste, en civil advokat, ca. 50 år, fra Planlægningsministeriet, ville gerne have whisky, hvis vi serverede det. Han fik serveret en solid Black Label Whisky On the Rocks og disponerede selv over resten af flaskens indhold, som øjensynligt passede ham godt.

Da vi havde fået sat os ved spisebordet, gentog seancen sig, og de forskellige svarede som før. Da vi kom til advokaten, sagde han med et forsigtigt smil, at hvis det ikke stred mod husets skikke, ville han gerne have lov til at hente whiskyflasken inde fra dagligstuen. Den fik han, og der var ikke meget tilbage på den flaske, da han gik, men man kunne ikke mærke det på ham, og han var i øvrigt en interessant mand at tale med til forskel for de fleste andre fra det irakiske militær. Han havde læst jura i USA og talte fint amerikansk.

Tid for underskrift på kontrakten

Først efter et par dage med flere værftsbesøg og med megen gæstfrihed fra vor side, førte jeg samtalen ind på skibskontrakten, der jo efter min opfattelse blot skulle underskrives. Vi mente, at vi burde sørge for, at admiralen med følge fik set, hvad de havde lyst til *inden* underskriften, for de skulle sikkert hurtigst muligt hjem til Baghdad igen, så snart blækket var tørt.

Men ak nej! Det var ikke så simpelt blot at underskrive den færdigforhandlede kontrakt, for admiralen sagde, at Præsident Saddam Hussein inden afrejsen havde pålagt ham at forlange yderligere tegn på vor gode vilje, hvilket – sagde han – betød, at vi skulle gå 5 % ned i pris og desuden gratis medlevere 10 store busser og 4 stk. Mercedes luksuspersonbiler, før han måtte underskrive nogen kontrakt. Jeg troede næsten ikke mine egne ører, for vi havde jo en aftale baseret på vort skriftlige, specificerede tilbud og efter tætte forhandlinger, og han havde selv sagt, at Præsidenten havde godkendt vores afsluttede prisforhandling, som havde været dramatisk nok i sig selv.

Jeg måtte selvfølgelig afvise, at vi igen skulle til at forhandle, men mødet her skulle jo også nødtigt afbrydes. Jeg refererede til vor aftale inden min afrejse fra Baghdad, og den afviste han ikke, men sagde blot, at han havde fået lodret ordre fra Saddam Hussein, som han skulle udføre.

Det med prisen var jo et meget følsomt emne. Jeg gik og tyggede på, hvordan jeg mon skulle få løst det dilemma, at admiralen øjensynligt overfor den politiske kommissær skulle vise resultater, men vi ønskede selvfølgelig ikke at skære yderligere i vores allerede aftalte pris.

Næste aften havde jeg inviteret delegationen til middag på Royal Hotel. Efter middagen talte admiralen igen om den gestus, som han skulle have af os, inden vi kunne underskrive kontrakten, og jeg måtte selvfølgelig igen på høflig, men bestemt vis afslå yderligere prisreduktion. Delegationen havde indtil nu ikke talt om at rejse hjem til Baghdad.

Hjemrejse: bluff eller alvor?

Det var blevet min erfaring, at ingen forhandling blev afsluttet uden en dramatisk scene. Man skulle åbenbart krydse klinger først, og det krævede ofte gode nerver at "spille poker" med folk, som er vante til at handle på markeder, hvor der aldrig er faste priser.

Her blev min opfattelse bekræftet i rigt mål. Pludselig fo'r admiralen, der var en lille, firskåren mand, op og skældte ud, at han ikke ville være til grin, og nu kunne det være nok, jeg var for stædig etc., nu rejste de hjem, og han gav sin adjutant besked om straks at bestille flybilletter til Baghdad. Klokken var da over ni om aftenen. En af mine medarbejdere, direktionssekretær Jørgen Larsen, var med, og han blev helt bleg, for det kunne nu se ud til, at ordren var ved at forsvinde ud i det blå. Jeg var selvfølgelig lige så bekymret, for hjemme manglede vi omgående nye ordrer, hvis afskedigelser skulle undgås. Måske var hans reaktion blot bluff, men man kunne jo ikke vide det, og måske ville delegationen virkelig rejse hjem næste morgen.

Delegationens medlemmer, inklusive den politiske kommissær, havde vældigt travlt med drøftelser på arabisk, som vi jo ikke forstod noget af. Adjudanten forsøgte at ringe, men da klokken halv ti om aftenen var flykontorerne for længst lukkede.

Admiralen afslog at forhandle mere med mig og mødet var slut.

Forhandlingerne var således afbrudt, og nu gjaldt det virkelig om at finde ud af, om det var alvor eller blot en pression. Det kan man jo ikke spørge om direkte, men i et øjeblik forvirring eller rådvildhed hos vore gæster over de lukkede luftfartskontorer fik jeg mulighed for at foreslå admiralen, at jeg og min medarbejder tog hjem på Værftet og i løbet af natten kontrollerede vore beregninger endnu en gang for at mødes med delegationen næste morgen. Men admiralen afslog, han ville ikke have flere møder, for jeg var for stædig. Han var øjensynligt rigtigt vred. Jeg fik ham dog til at acceptere, at vi næste morgen kunne ringe til ham på hotellet, men han forlangte, at jeg kun måtte sig "ja" eller "nej" til hans krav om 5% reduktion og de der busser og biler. Han ville ikke have flere forhandlinger, blot "ja" eller "nej".

Det er jo som regel lettere at være køber end sælger.

Sådan en afslutning på en forhandling kan ingen sælger lide, men det var hans krav, som det selvfølgelig var nødvendigt straks at acceptere og love blot at ringe til ham næste morgen og kun at svare ja eller nej til hans priskrav, så det gjorde jeg. Men det løfte havde jeg dog ingen tanke om at opretholde, og en telefonsamtale duer for øvrigt ikke til så delikate og måske afsluttende forhandlinger.

Vi regnede selvfølgelig ikke på noget som helst, men gik hjem og sov. Næste morgen kl. 8.30 mødte jeg alene op på Royal Hotel og så stort på det med kun at ringe.

Tabe ansigt?

I foyer'en sad hele delegationen, og jeg gik hen til dem. Admiralen var stram i betrækket, men jeg overraskede ham ved at sige: "Undskyld – Deres Excellence! for i går". Han studsede og spurgte: for hvad? Jeg svarede, at jeg havde inviteret delegationen på middag på en af vore gode restauranter, men man havde afslået, og det kunne jeg kun forstå derhen, at jeg måtte have fornærmet admiralen på en eller anden måde, og det var jeg meget ked af og ville gerne give mine uforbeholdne undskyldninger for, osv. osv.

Det var naturligvis et påfund, og han bedyrede da også, at jeg ikke havde fornærmet ham, og sagde, at grunden til, at de havde sagt nej tak til invitationen, var at de var meget trætte, men han blev dog nu også forlegen, for det var selvfølgelig uhøfligt af ham at have afslået invitationen uden motivering eller forklaring.

Men isen var brudt, og vi kom således i snak igen, og på en naturlig måde kunne vor prisforhandling genoptages uden, at nogen tabte ansigt, og kontrakten kom i hus ved, at han og jeg gik frem og tilbage i foyer'en på Royal Hotel i København, hvor vi lavede de allersidste aftaler, mens resten af delegationen sad spændt og ventede på udfaldet. Han fik selvfølgelig ingen busser eller biler og heller intet nedslag i prisen, men jeg foreslog at nogle reservedele, som var indeholdt i kontrakten, skulle leveres til en reduceret pris (vor kostpris plus en lavere fortjeneste

end den normale), hvilket han så accepterede. Så var stemningen god igen, vi blev igen fine venner, og den politiske kommissær kunne rapportere til Saddam Hussein, at prisforhandlingen havde været endog meget hård og næsten brudt helt sammen! Kontrakten blev underskrevet på den irakiske ambassade i Stockholm dagen efter. Det var et ønske fra admiralen, som gerne ville se Stockholm.

For vores vedkommende passede det fint, for vi sparede stempelpenge (mange) ved at underskrive i udlandet. Delegationen rejste straks hjem til Baghdad direkte fra Stockholm.

Der gik mange år, inden Irak tog sig sammen til at bestille de reservedele, som blev betalte med ca. 4 millioner kr. og indeholdt i prisen for skibet. Det ved den senere beordring indtjente rentebeløb tilfaldt os, og det opvejede mere end rigeligt det beskedne nedslag i reservedelspriserne, som jeg gav i foyer'en på Royal Hotel.

Men det var sandelig nervepirrende forhandlinger, som krævede ret så meget is i maven, mens de stod på, og udfaldet kendte vi jo ikke på forhånd. Måske kunne vi tabe terrinen på gulvet.

Afskedigelser på Værftet blev undgået, og vi kunne tørre sveden af panden igen. Det var en stor tilfredsstillelse for mig at få det skibssalg afsluttet, især med de meget krævende kunder, som vi var kommet i kontakt med.

Admiralens hårde linje

Admiralen havde ved dette forhandlingsforløb bevist overfor den politiske kommissær, at han have forhandlet så hårdt, at det hele var lige ved at gå i stykker, og så kunne kommissæren rapportere til Saddam Hussein, at man havde opnået alt, hvad var muligt.

I dette tilfælde endte dramaet godt, og denne skoleskibskontrakt resulterede i den økonomisk bedste opgave for værftet i mands minde, hvad jeg dog ikke kunne vide, og godt for det, for ellers havde jeg nok været fristet til om aftenen på

Royal Hotel at reducere på tilbudsprisen under hensyntagen til admiralens hårde forhandlinger og dermed mindske risikoen for, at han virkelig ville rejse hjem uden at have underskrevet skibskontrakten.

Brigadegeneral Behnam Al-Hissen

En anden af de højerestående flådeofficerer, brigadegeneral Behnam Al-Hissen med stab var også hjemme til middag på Løvbjerggaard i forbindelse med de efterfølgende møder. Det var vist i december, og vejret var diset og mørkt. Kate havde lavet fin middag til de herrer, og blandt andet havde hun tændt en del stearinlys i stuen, hvilket fik de forskellige til at standse op, idet de forsigtigt spurgte, om der var nogen i familien, der var død - på grund af de tændte lys. Ja, sådan er skikkene forskellige.

Vi havde et klart princip aldrig at tale politik med vore arabiske gæster. I yderste fald kunne vi forsigtigt komme med en ligegyldig kommentar, hvis de selv indledte med en politisk bemærkning, men at starte en diskussion ville have været komplet tåbeligt og alt for risikabelt, og det fandt aldrig sted.

En af disse vanskelige situationer opstod, da vore gæster selv begyndte at tale om palæstinerernes trængsler. Man syntes måske nok, at jeg var lidt svag i mine udsagn, men hellere det end risikere store skel.

Man sagde bl.a.: ”Prøv at forestille jer, at der kommer nogle fremmede soldater eller politifolk og forlanger, at I straks rømmer jeres dejlige hus, og at de derefter giver jer besked på at flytte ud i haven, hvor I kan bo i nogle telte. Hvad tror I, at I ville sige til sådan en barbarisk handling, hvor overgreb og vold af og til også kom på tale?” Man kan kun være enig med dem i det utilladelige i den brutale fremgangsmåde.

Brigadegeneral Behnam var en gæv mand, der desuden var klar i hovedet og ikke let at narre. Vi havde et meget fint forhold til hinanden. Han blev altid glad for en kasse med bolcher, en fla-

ske whisky eller nogle numre af TIME magasin eller vestlige aviser, som jeg efterhånden fandt ud af at tage med til ham. Han fik disse ting meget diskret, især de vestlige blade tog han straks og lagde dem ned i sin dokumentmappe og ly-nede den omhyggelig til, inden han satte den ind i skabet, som han låste for.

Han var fra Mosul oppe mod nord og en rigtig kurder, hvilket han var stolt af. Det var usædvanligt, at en kurder havde så stor en stilling, som den brigadegeneral Behnam indtog, og jeg føler mig sikker på, at han var kritisk overfor Saddam Hussein, selv om vi dog aldrig drøftede politik på nogen måde. Det ville være alt for farligt, måske både for ham og mig.

”Behnam”, som vi kaldte ham, interesserede sig også for vore børn: Claus, Lennart og Charlotte, og under vore gensyn i Forsvarsministeriet i Baghdad, hvor møderne altid indledtes med kaffe eller te og almindelig ”small talk” i en halv times tid, spurgte han altid interesseret til dem.

Kate var dygtig til at modtage skibskunder fra fjerne lande og kulturer, så de følte sig godt tilpas i vort hjem. Der kom måske en delegation fra Cuba, Irak eller Kina, og der skulle serveres fin middag, som ikke stred mod deres forskellige spisevaner eller kulturelle baggrunde. Der skulle konverseres med de fremmede kunder på en sympatisk måde ved middagsbordet, også selv om de bøvser, hvad nogle kinesere synes er god tone - som tak for mad, eller de spiste med fingrene, var muslimer eller almindelige kommunister.

At give gaver kan være problematisk

Engang i Basra var Bredmose og jeg hjemme hos general Behnam på vej til et eller andet møde. Efter mange års forløb havde han inviteret os inden døre, hvilket var yderst sjældent, og hvilket da også kun skete denne ene gang, men jeg var forberedt på, at det måske ville ske på et eller tidspunkt, og jeg havde i København købt en forgyldt Georg Jensen årsske, som jeg diskret

forærede ham og hans kone, da hun en kort stund kom frem fra baglokalet.

Som bekendt er det svært at give og modtage gaver, og i dette tilfælde blev vores gave til de to mennesker åbenbart et problem, for de ville (eller skulle?) give mig noget til gengæld, og det var åbenbart ikke så let for dem at finde på, hvad skulle det dog være - sådan der på stående fod.

Jeg kunne høre, at de hviskede sammen i baglokalet, og så kom han tilbage og forærede mig en Matrioshka af den slags træfigurer, der forestiller en russisk bondekone, som kan skilles ad på midten og indeholder en mindre, der igen kan skilles ad på midten og så videre nogle gange. Jeg takkede pænt for den fine gave, som Behnam fortalte, at de havde fået under deres studieophold i Moskva mange år tidligere. Jeg lod den stå på bordet, da jeg gik, idet jeg følte mig sikker på, at de var i gang med at forære mig et kært klenodie fra tiden i Sovjet.

Om det var rigtigt blot at lade gaven stå, ved jeg ikke, for det kunne jo også opfattes, som om man var ligeglad med deres gave eller havde glemt den. Men åbent at afslå den, kunne jeg heller ikke, for det ville være nedværdigende for dem.

Jeg tror, at min udgang på gavegivningen var korrekt, og at det trods alt passede dem godt.

Major Nofael Al Hadith

En af Behnam's nærmeste, major Nofael Al Hadith, var sendt til Danmark som en af de seks inspektører, der skulle tilse byggeriet af de tre roro skibe, som vi også byggede for den irakiske flåde. Han var en svoren tilhænger af Saddam og hørte da også til den gruppe af yngre officerer, som blev fyrsteligt belønnet for deres loyalitet. Han fik stor ny bil hver andet år, fin bolig og stor løn. Jeg havde at gøre med ham både før og efter hans ophold i Danmark, og en gang, hvor jeg var i Baghdad kom han på eget initiativ op fra Basra med toget (12 timers kørsel om natten) for at holde møde med mig om et eller andet mindre teknisk problem, som ikke havde nogen særlig betydning. Det var hans måde at vise velvilje.

Efter mødet ville han vise mig de nye monumenter, som Saddam havde fået bygget i Baghdad - til ære for sig selv og/eller de væbnede styrker. Der var flere af dem, og enkelte var ganske flotte og elegante. Vi kørte forbi den ukendte soldats grav, og jeg bad om lov til at fotografere dette monument, hvad han billigede og var stolt af. Han parkerede, og vi gik sammen hen mod monumentet, som jeg tog et billede af. Et øjeblik efter at vi var startet ud igen, blev vi gennet ind til siden af militærpoliti på motorcykel. Der opstod et heftigt skænderi mellem major Nofael, som var i uniform og motorcykelbetjenten. Sagen var, at det var forbudt at fotografere militære installationer og mindesmærker. Man er vel bange for sabotage. Enden på ordvekslingerne, som selvfølgelig var på arabisk, blev, at motorcykelbetjenten tog mit fotografiapparat, åbnede det og trak filmen ud, hvorefter han gav mig det hele tilbage. Major Nofael var rasende, men måtte trække det korteste strå.

For mig var det meget ærgerligt, for netop den film, der sad i apparatet var fra Charlottes konfirmation, men den indvending, som jeg fremførte, gjorde ikke noget indtryk på militærpolitiet.

Irakiske akademiingeniører

I et tillæg til en af skibskontrakterne accepterede vi mod betaling at skulle uddanne 6 irakiske officerer til danske akademiingeniører. Det lød som en stor mundfuld, og jeg regnede da heller ikke med, at de ville kunne klare den opgave, for de skulle naturligvis først lære dansk, både mundtligt og skriftligt, inden de kunne følge den nor-

male undervisning og aflevere opgaver - ganske som andre studerende ved Danmarks Tekniske Universitet (DTU/DIA).

Men ministeriet sendte selvfølgelig de kvikkeste officerer op til os, og det lykkedes da også for dem alle at få en pæn eksamen. De brugte den normerede tid, og i aftalen var, at de måtte have deres kone og evt. børn med. Vi skulle sørge for lejligheder til dem. DTU var interesseret i opgaven, fordi man derved ville få en erfaring i at have helt fremmede at undervise, og man fik belyst de problemer, som der kunne opstå i den forbindelse.

Svært at lære dansk

Mens jeg engang sad i møde med brigadegeneral Behnam i flådehovedkvarteret i Basra, blev han ringet op af talsmanden for de seks officerer i Danmark. Det var en højroset samtale, og Behnam virkede ret så ophidset. Han fortalte efterfølgende, at talsmanden havde bedt om, at han og kollegerne måtte flytte til England og studere der i stedet for København, for dansk var et svært sprog, og hvad skulle man dog bruge det sprog til, når man en gang var færdige med studierne. Behnam var uddannet som officer og havde sikkert træning i at råbe en hel bataljon op. Her råbte han så højt, at en telefon næsten var overflødig, og spørgsmålet om at flytte uddannelsen til England, som de - forståeligt nok - havde bragt op, var helt klart ikke til diskussion, hvad talsmanden også øjeblikkeligt forstod, så de forblev i København og lærte sig dansk uden yderligere indvendinger.

Kapitel 12

Udvikling af nye skibstyper og af kreativ finansiering

En langtidsplanlægning af Værftets fremtid blev iværksat med konsulentassistance, og det blev klart, at fremtiden for støberi, motorproduktion og skibsbyggeri så meget sort ud. Største

muligheder lå i Turboafdelingen, som havde betydeligt held med produktion af turbokompressorer til biologiske rensningsanlæg, samt i produktion af reservedele til motorer, som var



Helsingør Værft udfoldede stor kreativitet for at sikre nybygningsordrer i et særdeles vanskeligt og konkurrencepræget marked. Et af projekterne - et stort hotelskib - var meget tæt på at blive en realitet, men blev i sidste øjeblik annulleret på grund af uroligheder i Mellemøsten. Her er en tegning fra brochuren, som skulle sælge værftets hotel-idé.

en del af licensaftalen med B&W om bygning af dieselmotorer. Den var indgået i 1936, men omfattede kun salg af motorer til egne værfter i Ålborg og Helsingør, til Naskov Skibsværft og Aarhus Flydedok.

Værftet havde kun chance for overlevelse ved bygning af specialskibe, en nicheproduktion, hvor konkurrencen var på ideer og skibsteknisk kunnen mere end på selve produktionen af skibe, som ikke var effektiv nok. Denne konklusion var ikke overraskende, og den medførte, at vi kastede os ud i udvikling af diverse nye skibstyper, flydende hoteller, kombinerede fragt- og skoleskibe, havundersøgelsesskibe og store yachts.

Vi opnåede en betinget kontrakt på et flydende hotel til Kuwait. På grund af Camp David aftalen mellem Egypten og Israel blev kontrakten

imidlertid annulleret, da de arabiske investorer blev meget vrede over den aftale. Vi fik dog en vis økonomisk fordel af den betingede kontrakt, som vi kunne afskrive på.

Helsingør-modellen

Endnu et konkurrenceparameter kom i fokus, nemlig udvikling af bedre metoder for skibsfinansieringen. Det system, som vi udviklede på Helsingør Værft, blev kopieret af andre danske værfter og kaldtes i fagkredse for "Helsingør-modellen". Uden denne kreative finansiering, som tillod lavere salgspriser, ville vi ikke kunne have skaffet nye ordrer, og lukningen af skibsbyggeriet ville have fundet sted langt tidligere.

Vi kunne reducere den normale salgspris på skibe til de rige arabiske lande med 20 - 25%, fordi vi kunne udnytte arabernes evne til at betale kon-

tant (oliepenge) for skibene. Metoden blev dog ikke brugt på det første skib til Irak, men på alle de efterfølgende skibe til Mellemøsten.

I de år var obligationsrenten i Danmark 12-20 % p.a., mens skibskreditfondens rentefod lå fast på 8 % p.a. Vort system bestod i, at vi for nogle af de kontante betalinger for skibene købte en sådan mængde danske statsobligationer, at afkastet kunne servicere skibskreditlånet, der var fast på 80% af skibets værftspris.

Da systemet var for kompliceret til at forklare de irakiske officerer, der ikke var synderligt motiverede for økonomisk undervisning, oprettede vi et datterselskab for hvert skib, sådan at den irakiske stat købte skib til en reduceret, konkurrencedygtig pris af dette nyoprettede anpartsselskab, et Aps., som igen købte af Værftet til den højere normalpris. Derved blev køber holdt uvidende om Værftets normalpris, og den lavere kontraktpris kunne konkurrere med andre landes subsidierede værfter. Anpartsselskabet havde kun en kapital på kr. 30.000, men de stolede

på, at min underskrift på kontrakten borgede for, at de fik, hvad de havde købt.

Forudsætningen for, at dette system kunne sættes i anvendelse, var, at Skibskreditfondens pant fremover blev sikret ved et obligationsdepot i stedet for som hidtil med 1. pant i nybygningen, hvilket sidste altid havde været et ufravigeligt krav fastlagt i Skibskreditfondens bestemmelser. Jeg skrev til minister Erling Jensen og bad om hjælp til at få ændret på Skibskreditfondens krav til lånepantet, så et passende depot af danske statsobligationer ville være tilstrækkelig sikring for Skibskreditfonden. For man kan naturligvis ikke forlange pant i et skib, som kunden betaler kontant.

Min anmodning kom på et regeringsmøde og blev godkendt.

Denne nytænkning var grundlaget for mange skibskontrakter også ved andre danske værfter i de kommende år. Desværre blev systemet i flere tilfælde misbrugt, og det endte med, at der blev sat en stopper for dets anvendelse.



Qadissiyat Saddam - den smukke oceangående yacht til Iraks præsident Saddam Hussein - ses her under prøveturen i Øresund.

Søgående yacht til Saddam Hussein

Ved afleveringen af det kombinerede skole- og fragtskib spurgte jeg flådechefen, admiral Hammad, om vi måtte få lejlighed til at bygge andre skibe for Irak. Han havde faktisk med i lommen en ide om et præsidentskib, som de gerne ville have bygget.

Vi brugte Helsingør-modellen første gang ved kontraheringen af den iraqiske, søgående yacht, og det voldte ikke besvær at få kontrakten med anpartsselskabets mærkelige navn, *Aps nr. 1323*, underskrevet, for da var tilliden til mig og Helsingør Værft grundigt etableret og meget stor hos Forsvarsministeriet i Baghdad. De troede simpelthen på, hvad jeg sagde, også selv om de ikke fik den egentlige forklaring på, hvorfor de nu skulle købe af et selskab med det mærkelige Aps-navn i stedet for Helsingør Værft A/S, som de kendte.

Jeg var selvfølgelig tillige direktør i de der Aps'er, så det var stadigvæk min underskrift, der kom formeden på kontrakterne, og den stolede de på.

Helsingør Værft havde meget dygtige skibstegnere, og det blev en yacht med meget flotte linjer, som jeg underskrev kontrakt på Lillejuleaften 1978 i Baghdad. Forhandlingerne om kontraktprisen var meget vanskelige, og kun fordi vi havde udviklet den såkaldte "Helsingørmodel" til finansieringen lykkedes det at opnå priser, der var acceptable. Yacht'en kom til at hedde "Quadissiyat Saddam", og den hørte med sine 82 meters længde til blandt de største i verden. Den var overmåde flot, havde "guld"vandhaner, tommetykke tæpper, skudsikre vinduer, helikopterplatform og alskens elektronik ombord. Den sejlede 19.3 knob på prøveturen.

Det var luksus-standard, som vi ikke var vant til i skibsproduktionerne, så for en sikkerheds skyld kaldte jeg vores fællestillidsmand Thomas

Nielsen, tillige kommunistisk medlem af Byrådet, ind på mit kontor og spurgte ham, hvordan arbejderne ville se på dette voldsomme præg af luksus. Jeg ville ikke risikere ballade over, at Helsingør Værfts medarbejdere blev sat til at installere overdådig pragt og i egen opfattelse kun fik en beskedent løn derfor.

Thomas Nielsen svarede, at hvis der var nogle, der var så dumme, at de ville bruge en masse penge på sådan noget pjat, så dem om det, bare der var noget godt arbejde.

Vi foreslog at konstruere et præsidentskib, som var sådan indrettet, at det kunne anvendes til havforskningsskib, når præsidenten ikke skulle bruge det. Men man ville ikke have dobbeltfunktioner, så skibet blev udelukkende et skib for landets præsident. Fint nok. Meget flot legetøj for Saddam Hussein.

Den færdige præsident-yacht lå vel i Helsingør i mere end eet år, men ikke for vores risiko. Det var overtaget, og vi havde fået vores penge, men skibets tilstedeværelse medførte mange rygter og megen avisskriverier om den overdådige luksus om bord. Selvfølgelig kunne vi ikke vise skibet frem, og vi havde heller ikke lyst til, at der skulle skrives alt for meget om disse skibe, for der var en risiko for sabotage fra fjender af Saddam Hussein.

En ny yacht?

På grund af krigen med Iran, som havde land på begge sider af den 100 km lange Shatt-al-Arab vandvej mellem Basra og den persiske Golf, kunne Saddams yacht ikke sejles til Flådehavnen i Basra, Irak, men måtte blive liggende i Helsingør - med irakisk vagt om bord. Det var dengang vagten (fra et dansk vagtselskab ISS) en sen aften på sin runde på skibet traf en svensker, der nok var meget omtåget - men på en eller anden måde alligevel var kommet helt



Saddam Hussein's private soveværelse på den oceangående yacht.



Opholdssalonen i yachten Qadissiyat Saddam signalerer, at det er en mand med magt over tingene, der skal residere her.

op på øverste dæk, og svenskeren spurgte, om ”inte snart denna jäkla färjan til Hälsingborg skulle afgå ?”

Den beduggede svensker blev høfligt, men bestemt gelejdet i land.

Som nævnt frygtede jeg for sabotage, men det må huskes, at Irak dengang ikke var en fjendtlig nation, for man - dvs. Vesten - var godt tilpas med, at Iraq gik i flæsket på Iran, hvor Aytollah Komeini residerede efter, at han havde tvunget Shahen væk, og denne måtte flygte med sin familie til Egypten. USA støttede Irak med våben, satellitoplysninger, og man havde en ambassade i Baghdad. Danmark havde også en ambassade i Irak, ligesom Iraq havde ambassade i Danmark. Man fortalte, at den blev oprettet på grund af vor store eksport, herunder leveringer af mange skibe og en FLS-cementfabrik i byen Kufa.

Vi oplevede således, at den iranske Ambassade erklærede sig interesseret i vores skibsproduktion og gerne ville have lov til at komme på besøg på Værftet. Jeg takkede for deres interesse, men måtte afslå et besøg på grund af manglende tid. Vi havde fortsat nogle skibe i ordre til Irak, som Iran jo var i en meget blodig og langvarig krig (8 år) med på det tidspunkt, og det ville være meget provokerende at tillade Iraks fjende et besøg hos os og se de irakiske skibe.

Kapitel 14

Luksus flodbåd til Saddam Hussein

Hidtil havde vi arbejdet for det irakiske militærvæsen, men der fandtes naturligvis et stort, civilt administrationsapparat, der også havde en masse penge. Vort gode renommé hos Forsvarsministeriet gjorde, at vi kom i kontakt med Transportministeriets SOITAC, en organisation for store entreprenørarbejder, f.eks. jernbane- og vejanlæg. Her var vores kontakt vicedirektør, dr. tech. Yousif Al-Rawi, som var en dygtig og sympatisk, skotsk-uddannet ingeniør. Denne or-

Yacht'en blev omsider sejlet til en havn i Tunis, for senere at blive flyttet til en saudi-arabisk flådehavn, nær Jeddah i det Røde Hav. Da den havde ligget uvirksom hen i vel 6 år, og Saddam end ikke havde besøgt skibet, skrev jeg til Saddam Hussein og foreslog, at vi fik i opgave at sælge skibet og at bygge et nyt. Men det var for sent, for da havde Saddam netop *foræret* skibet til kong Fahd af Saudi Arabien, ifølge det svar, som jeg fik tilbage igennem de sædvanlige kanaler i Flåden. Yacht'en, der nu hedder ”Al Yamana” har fast station i Damman i den persiske golf.

Det er for så vidt meget praktisk, for så har Saudi's kongefamilie en mulig flugtbåd på vestsiden af halvøen og en på østsiden.

Måske tog Saudierne skibet som brugeligt pant. Hvem ved, da Saddam ikke tilbagebetalte de ovenfor omtalte store lån.

Senere er ”Al Yamana” blevet handlet til den jordanske konge, og så vidt vides er der opstået komplikationer med den handel, for registreringen af ejerskabet var ikke korrekt. Yachten har ligget til salg ved Riveraen, men den øjeblikkelige status er ukendt.

Det forlyder, at yachten igen er irakisk ejendom, ejet af den irakiske regering - på grund af registreringsproblemerne.

organisation ville gerne købe en ”river yacht” til landets præsident, eller var det præsidenten, der gerne vil have et sådant prestige legetøj.

Man ville også købe en søgående yacht, der skulle være større end den, som vi byggede til Forsvarsministeriet. Vi gav tilbud på denne yacht, men departementschef Ali Al-Askary besluttede sig for at lade det finske værft Wärtsilä levere i stedet for os. Jeg var skuffet over hans

beslutning, men glad bagefter, for begge opgaver samtidigt ville nok have været for meget. Yachten blev bygget og kom til en irakisk havn, hvor den blev skudt i stykker af Iranerne.

Jeg sluttede forhandlingen om salg af denne flodbåd i Bagdad med Soitac ledelse, departementchef Al-Askary, som sagde, at han og en delegation ville komme til Danmark for underskrift af byggekontrakten. Det blev en skelsættende rejse for Al-Askary, for han var så uheldig allerede den første aften i Helsingør at blive overfaldet og frarøvet sin tegnebog på gaden. Han lå på hospitalet i tre uger for reparation af de skader, som han pådrog sig i forbindelse med røveriet. Han blev fyret fra sit job, da han kom tilbage til Bagdad, og jeg blev bebrejdet af transportministeren i Bagdad, at vi ikke tog os ordentligt af vore udenlandske gæster.

Departementschefen var kommet til Danmark med en delegation for at underskrive kontrakten på den fladbundede yacht, men det måtte

Flodyachten Al Qadisiya var langt fra nogen skønhedsåbenbaring. Den lave prodil uden overbygning skulle sikre, at yachten kunne sejle uhindret under broerne over floden Tigris. Men indvendigt var yachten overdådigt udstyret.

han opgive på grund af overfaldet og det lange sygehusophold. Jeg rejste til Bagdad og fik underskrift af transportministeren i stedet.

Jeg forklarede ministeren, at vi havde sørget for, at delegationen var blevet installeret på Marienlyst Hotel, og at vi ikke var vidende om, hvad hans folk videre havde foretaget sig, men jeg mente, at røverne sikkert var svenskere. Det viste sig at passe, da to røvere blev faktisk pågrebet i forbindelse med et andet røveri og indrømmede, at de også havde rullet den irakiske gæst.

Departementschefen blev fyret, fordi han havde vandret rundt alene på gaden i en fremmed by ved midnatstide. Jeg har flere år senere besøgt ham og hans kone i Bagdad, hvor de boede i et meget lille hus uden megen glæde i tilværelsen. Pensionen kunne ikke slå til, og de havde måttet brænde nogle møbler for at holde varmen. Hårdt samfund, hvor inflationen havde gjort dem og alle de andre pensionister fattige.

Flodbåden, som vi kaldte den, blev en mindre, fladbundet, lav, besynderlig yacht til flodsejlad, udvendigt en grim ælling, indvendigt en smuk svane. Skibet skulle kunne sejle på Tigris under broerne ved Bagdad, og på grund af varierende vandstand måtte intet fast udstyr stikke



op over skibets overbygning. Det skulle udstyres med alle mulige sikkerhedsforanstaltninger, bl.a. skudsikkert glas, som skulle kunne holde til, at man på 10 meters afstand fyrede løs med et militærgevær, uden at projektilet måtte gå igennem ruden.

Det løste vi med ruder, der var 58 mm tykke og lavet af lamineret polycarbonat-plast. De var skudsikre, for projektilerne blev ”fanget” undervejs igennem ruden, idet plastmaterialet sådan set smeltede sammen om projektilet og klæbede det fast. Forsøgene var meget overbevisende og ruderne blev godkendte, hvad måtte kræve mod og mandshjerte, når man tænker på, hvad formålet med sikkerheden var i dette tilfælde.

Denne yacht var 68 meter lang eller næsten lige så lang som vort eget kongeskib ”Dannebrog”, men med helt flad og lav overbygning, hvor bl.a. master og elektroniske antenner kunne lægges ned vandret, så den ville kunne sejle under broerne selv ved forhøjet vandstand.

Det blev et skib med et meget mærkeligt udseende på grund af den lave højde, men indvendigt var det meget flot og smukt med arabiske motiver i forgyldte bas-relieffer. Jeg var meget stolt over, at vi på Helsingør Værft havde folk, der kunne lave så fint arbejde, og inderst inde kunne det godt ærgre mig, at det fine skib nok meget hurtigt ville blive griset til og ødelagt.

Flodbåden skulle leveres i Basra i henhold til kontrakten, hvilket på grund af den 8 år lange, blodige krig fra 1980 til 1988 mellem Iran og Irak blev umuligt. Men vi fik i stedet aftale om at levere skibet i havnen Al Hoceima, Marokko, hvortil den blev sejlet på en stor pram med to slæbebåde. En levering var vigtig for os, fordi kun derved udløstes resten af skibskreditlånet.

Mens skibet lå i Marokko, udførte vi forskellige udskiftninger og garantiarbejder under meget vanskelige forhold, bl.a. blev en stor kuppel næsten så bred som skibet med indvendig guldbelægning udskiftet, da den glasfiber, som den var fremstillet af, begyndte at gå op i ”limningen”. Det var under leverandørens garanti.



Den irakiske flodyacht i dok til den endelige færdiggørelse, inden transporten til Basrah i Irak.

Inden vi kom så vidt spurgte vores kunde, om vi kunne påtage os at bygge en transportvogn, der kunne flytte skibet ad landevejen fra havnebyen Aqaba til Baghdad. Det er en afstand på godt 1000 km ad veje igennem ørkenen. Det ville blive et meget stort køretøj. Jeg har kørt den vej med bus flere gange, hvor flytrafikken var aflyst på grund af krigen, og kendetegnende var den enorme trafik med tankbiler, for Irak leverede olie ad landevejen, da krigen forhindrede sejlads med tankskibe.

Selv om prisen på flytningen af yachten utvivlsomt ville blive meget høj, var man meget ivrig for at få den opgave udført. Vi vurderede, at udførelsen let kunne ende i en katastrofe, og vi sagde nej tak. Skibet skulle til Baghdad næsten koste, hvad det ville, så man fik etableret vandvej via kanaler, småfloder, udgravninger etc. inde i landet fra den arabiske (persiske) golf op til

Baghdad, og det lykkedes – utroligt nok – for Irak at få yachten i hel stand ført til Baghdad. Hvad der videre er sket med den lille juvel, ved jeg ikke noget om.

Vi fik en lokal kunstner Pia Rogoczy, Rungsted, til at udsmykke den centrale hall med irakiske motiver, bl.a. fabeldyr fra ørkenen. Fru Rogoczy havde aldrig været i nærheden af Mellemøsten, men hun fandt motiverne i forskellige bøger, og hendes farvelagte skitser blev sendt til godkendelse hos Saddam Hussein, som sendte sin personlige arkitekt til Helsingør som tilsyn. En skitse med et bjerg i baggrunden blev kasseret, fordi landet omkring Babylon er helt fladt !

Fru Rogoczy var foruden at være en dygtig kunstner også venlig og tillige en fremragende kok, så en af de irakiske teknikere blev så forlibt i hende, at han søgte at invitere hende ud. Der satte hun dog grænsen.

De irakiske inspektører, nogle af vore teknikere og jeg selv var blevet inviteret til frokost hos Pia Rogoczy i hendes og mandens store villa i Rungsted, hvor hun viste sine malerier frem og inviterede på en eksklusiv frokost, så flot, at man næsten havde svært ved at forestille sig, at hun selv havde lavet de hele, hvad hun dog havde.

Announce på arabisk

I de år var Irak inde i varmen i den vestlige verden, bl.a. på grund af krigen mellem Iran og Irak, som kom til at vare i 8 år. Det bekom den vestlige verden godt, at Irak gik i flæsket på Ay-tollah Khomeini, som havde væltet Shahen, og øjensynligt var en fanatisk, shia-muslim, som hadede Vesten og især USA.

Under denne krig støttede USA og Vesteuropa åbenlyst Irak, bl.a. med våben, men også med overvågning med satellitter og vejrmedlinger. Danmark havde fuld diplomatisk forbindelse til Irak med ambassade i Baghdad, og Irak havde en omfattende ambassade beliggende i Hellerup.

At vi uden skrupler fulgte op på vores kommercielle relationer med dette diktaturland fremgår bl.a. af, at vi – Helsingør Værft - i anledning af Iraks nationaldag indrykkede en stor annonce i "Børsen" med en hyldest til det irakiske folk (dog ikke Saddam Hussein) – skrevet på arabisk! Og uden dansk oversættelse. Det var nok lidt frækt, men forskellige af mine kolleger på værfterne komplimenterede dog initiativet, når de hørte, hvad annoncen indeholdt.

Målgruppen var umiddelbart den irakiske ambassadør, de irakiske inspektører, som opholdt sig i Danmark, men i højeste grad Ministry of Defense i Baghdad, og jeg havde selvfølgelig dette eksemplar af "Børsen" med til Baghdad på min næste rejse dertil, og initiativet fik stor anerkendelse i ministeriet.



Kunstneren Pia Rogoczy fra Rungsted fik til opgave at udsmykke flodyachten med motiver præget af mellemøstlig kultur.

Gymnasieskoleskib og Ro-Ro skibe til Irak

Efter opfordring fra flådeledelsen udviklede vi et meget stort gymnasieskoleskib til Irak og fik færdigforhandlet kontrakt og en attraktiv pris, men på grund af krigen mellem Irak og Iran opnåede kontrakten ikke Saddam Husseins accept, hvilket var meget ærgerligt, for det ville være blevet en værdifuld reklame for dansk skibsbygning, og kontraktprisen var meget tilfredsstillende.

Det forlød underhånden i flådehovedkvarteret, at Saddam ønskede at unge mænd skulle aftjene deres værnepligt ombord på et skib og samtidigt få studentereksamen.

Man skæmte også med, at unge arabere var bange for vand, og flåden havde brug for mandskab, så behovet for et gymnasieskoleskib var der, men krigen mod Iran gik dårligt, så præsidenteren opgav projektet, desværre.

Ro-ro skibe til Irak

Vor heldige levering af skoleskibet og de to yachts gjorde det muligt at få kontrakter fra Forsvarsministeriet på tre Ro-Ro skibe, der som bekendt er skibe for rullende materiel. Kun en utrolig vanskelig inspektion med meget kasseret arbejde medførte, at vi ikke holdt budgettet på de skibe. Inspektionen bestod af seks officerer fra Forsvarsministeriet, og deres situation var, at de risikerede at blive sendt til fronten i krigen mellem Iran og Irak, så snart de var færdige med deres inspektioner i Helsingør. Så de ønskede ingen afslutning af deres arbejde og stillede urimelige og umulige krav, ligesom de indbyrdes var mistænksomme overfor hinanden. Dette sidste besværliggjorde i høj grad deres inspektion og godkendelsesarbejde. Hvis en af de seks inspektører udtrykte den mindste tvivl om en eller anden godkendelse, låstes situationen øjeblikkeligt, for de stolede overhovedet ikke på hinanden, og pludseligt kunne intet godkendes.

Jeg besluttede en gang at deltage i disse godkendelsesmøder og forlangte dem fortsat fra eftermiddag gennem hele aftenen og natten igennem til den lyse morgen for at køre inspektørerne trætte. Vi fik en masse godkendelser og papirer færdige, metoden fungerede, men vi blev jo desværre også selv noget trætte, og metoden kunne selvfølgelig ikke bruges i almindelighed.

En af de irakiske inspektører Mohammed Al-Emam var stor, tung og ret så aggressiv. En dag skulle inspektørerne godkende møbler, og han skulle øjensynligt vise sin beslutsomhed især overfor de andre inspektører, så han hoppede med al sin vægt, mere end 100 kg, midt op på et sofabord af italiensk marmor (Travertin). Bordpladen knækkede selvfølgelig lige midt over, og vores egne folk meldte det straks til mig, for de blev meget provokerede over hans aggressive og urimelige facon. Jeg blev selvfølgelig også vred og sendte et barsk telex til flådehovedkvarteret i Irak med beskrivelse af vedkommende navngivne inspektørs unødige provokation og klagede over ham. Vi blev ikke indviet i hovedkvarterets reaktion overfor ham, men han blev meget mere medgørlig derefter, men var selvfølgelig i nogen tid sur over min reaktion.

Jeg fandt, at han havde overskredet grænser for en rimelig opførsel, og det mente hans overordnede altså også.

Han havde tidligere smadret en køjeseng ved at smide sig i den med sin store vægt. Den gang undlod vi at indrapportere hans opførsel.

Hvad kan man forlange som inspektør? Inspektør Al-Emam, der var officer i hæren, var som nævnt en vanskelig herre, der var sit værd meget bevidst. Han havde som de øvrige inspektører ret til at have sin kone med i en del af den tid, som han tilbragte i Danmark, og vi sørgede for at leje en møbleret lejlighed til dem. Vi købte

Ikea møbler, gardiner, pænt service og bestik, som også vi danske ville kunne være tilfredse med. En skønne dag kom Tage Rønne, som stod for disse indkøb, ind på mit kontor. Han var noget altereret og forklarede, at nævnte inspektør havde forlangt nyt porcelæn bl.a. kaffekopper til godt 500 kr. stykket og Georg Jensen bestik, fordi han fik besøg fra Irak af en højerestående officerskollega. Al-Emam havde flere gang brugt en bøffelfacon og denne gang truet med, at han ville klage til mig, hvis han ikke fik sin vilje. Han sagde, at han ikke kunne være bekendt at invitere gæster til et så tarveligt hjem.

Tage Rønne mente ikke, at der var grund til at imødekomme manden, som der allerede havde været meget vrøvl med om andre ting. Jeg sagde, at jeg ville tage mig af sagen og bad Al-Emam komme ind til mig.

Vi var selvfølgelig normalt meget forsigtige med behandlingen af disse inspektører, som kunne gøre det hedt for os med godkendelsesarbejdet, men dette var for groft, og jeg måtte tage den stramme maske på og sige til ham, at vi fandt det helt urimeligt af ham ikke at være tilfreds med det nye udstyr, som vi havde givet ham, og at jeg ikke mere ville acceptere hans unoder.

Det blev en højst mærkelig forestilling, for hans bryske facon forsvandt, og manden blev som et lam, mens han svarede, at han kun havde forsøgt at finde grænsen for, hvad han kunne få, og han fandt det helt i orden, at jeg sagde nej. Dog sagde han, at jeg ikke behøvede at blive vred, for han kendte blot ikke grænsen, for hvad man kunne få!

Det var som et barn i en legetøjsbutik, som accepterede, at han ikke kunne få alt det, som han pegede på, men prøvede at finde ud af, hvor vores smertegrænse lå. Han holdt op med at kræve særbehandling.

Skibenes styreevne

Men også efter afsejlingen fra Helsingør havde vi problemer med rederiets folk, som oftest var marineofficerer. Som en slags garanti for, at skibene var gode, og at vi ville følge op med eventuel service og garantiarbejde, blev der i henhold

til byggekontrakten hensat 7,5 % af købesummen i et år efter leveringen. Beløbet kunne først frigives, når eventuel garantiarbejde var udført, eller garantiperioden var udløbet.

Nogle måneder efter afsejlingen kom den første alarmerende melding, nemlig, at skibenes styring ikke var god. Man påstod, at man ikke kunne styre igennem Suez-kanalen, der langt fra er en ret linje mellem det Røde Hav til Middelhavet. Meldingen kom fra et af de tre skibe, men rygtedes selvfølgelig hurtigt til de andre to, og snart kom der enslydende meldinger fra alle tre skibe, og også de arabiske lodser påstod, at de ikke kunne styre skibene.

Under skibsafløberne indgår nogle manøvrer, som afprøver styreegenskaberne, og man måler bl.a. den diameter i den mindst mulige cirkel, som skibet kan udføre, når roret lægges helt over i borde. Dette mål indgår i skibets kontraktspecifikationer. Alle de tekniske prøver var selvfølgelig udførte og fuldt godkendte, inden skibene blev afleveret.

Men i Suez-kanalen opstod der styreproblemer under langsom fart, fordi der kom alt for lidt vand forbi de to store rør, som hvert skib var udstyret med. Årsagen dertil var, at officererne og lodserne ikke brugte styremulighederne optimalt. Danske lodser har ingen problemer med disse propeller, og man kunne endda sejle disse ro-ro-skibe ind og ud af Helsingør Havn uden slæbebåde i forbindelse med prøveturene.

Uheldigvis findes der ikke noget kontraktkrav til styring af skibe i de sædvanlige prøvespecifikationer, så vi kunne med god ret påstå, at skibene styrer tilfredsstillende, og der blev da heller ikke taget noget forbehold, da skibene blev godkendt på prøveturene i Kattégat. Klassifikationselskabet var Lloyd's Bureau of Shipping, London, og her havde man aldrig været ud for påstande om, at et skibs styreevne ikke var tilfredsstillende.

Men irakerne havde desværre fat i den tykke ende af rebet, for den sidste rate på 7,5% af kon-



Tre containerskibe til Irak blev de sidste nybygninger, som Værftet i Helsingør leverede umiddelbart før lukningen i 1983. Skibene gav anledning til stor polemik, blandt andet i Folketinget, fordi det blev antydnet, at de kunne bruges som militære landgangsfartøjer.

traktprisen for hvert skib ville ikke blive frigivet, hvis der ikke var fuld tilfredshed, og desuden er de ret så snu i forhandlinger, og hvad den ene ikke kunne finde på, det kunne en af de andre eller lodserne såmænd nok. Dertil kom, at de omgikkes sandheden med ophøjet arrogance.

Der blev foretaget nye målinger mægtige til afleveringssejlturens, og de kontraktmæssige krav opfyldtes let. Når man bevisligt fejlmanøvrerede vort avancerede styresystem, kunne vi sådan set blot have nøjedes med at trække på skulderen og sige, at det ikke var vores bord, men den metode duede altså ikke i dette tilfælde, desværre.

Jeg forsøgte at få assistance fra Lloyd's i London, men Irak var en meget stor kunde hos Lloyd's, så Lloyd's folk var ikke meget for at sige tingene om fejlmanøvrering lige ud. En af Lloyd's direktører i London blev sat på sagen og var med i Baghdad til møderne med Forsvarsministeriet.

Man kunne nok indse, at manøvreringen skulle foregå på en anden måde, men at acceptere, at problemet dermed var løst, var for avanceret,

for ingen i gruppen turde acceptere vort forslag af frygt for, at de andre kunne beskyldte ham for at være "købt".

Uenigheden om dette styreproblem, som efter vor opfattelse var "opfundet", varede fra levering i slutningen af 1983 indtil 1986. Efter mange møder med de implicerede parter, der foruden Ministeriet omfattede rederiet Iraq Line, som vi ikke havde noget kontraktforhold til, men som chartrede skibene af Ministeriet og derfor også var part i den komplicerede sag, måtte vi enten acceptere at foretage nogle ændringer, som man ikke kunne vide effekten af, for at irakerne kunne undgå at tabe ansigt, eller også måtte vi sige farvel til de sidste rater på nævnte 3 gange 7,5% af kontraktprisen. Så enkelt var det, for irakerne sad på restbetalingerne.

Vi fik et forslag fra skibskonsulenterne Knud E. Hansen, som vi havde bedt assistere, om at ændre på skrogets facon og rørets størrelse.

Vi lavede forsøg i Modeltanken i Hjortekær, og fik Lloyd's godkendelse af forslaget, der ledede vandet tættere forbi de store rør.

Affæren blev meget vanskelig at forhandle på plads, fordi der på irakisk side var mindst to forskellige organisationer, idet skibene som nævnt tidligere tilhørte Forsvarsministeriet, men var chartret ud til det irakiske statsrederi, og der var stor jalousi mellem de berørte parter, og ingen stolede på nogen andre. Ændringerne kostede ca. 200.000 kr. pr. skib, som vi selvfølgelig måtte betale. Den blev foretaget på Paoli Skibsværft i Frankrig.

Forsvarsministeriet ved general Behnam accepterede løsningen og frigav de nævnte rater og ligeledes bankgarantierne helt og fuldt uden at forlange yderligere prøver afholdt. Han vidste formentligt godt, at klagen over skibenes styrevne var opfundet til lejligheden.

Morarenter af for sene betalinger

Vor relation til Forsvarsministeriet i Baghdad blev også anstrengt af, at vi krævede betaling for ”for sene” ratebetalinger undervejs. På grund af krigen med Iran blev alle betalinger fra Irak forsinket i nogle uger eller måneder. Jeg havde i sin tid under forhandlingerne om kontraktteksten fået indført, at der skulle betales morarenter, hvis overførslen af betalinger ikke fulgte kontraktens ord. Da vor bankrente på det tidspunkt var på 12%, kom denne procent til at stå i kontraktens bestemmelser om morarenter, og det var nærliggende at opkræve disse endog meget store rentebeløb, men det var ikke velset i Military Accounts i Baghdad. Jeg fik at vide, at jeg aldrig ville få betaling for en eneste regning på renter, og desuden sagde de i Military Accounts, at alle andre leverandører forstod Irak’s situation, undlod at kræve prompte betalinger, og ingen havde forlangt at få betalt renter. De sagde lige ud, at vores opførsel var uhørt grov og uforståelig ! Det var nye folk, der nu sad og bestemte, og de gamle, personlige relationer eksisterede ikke mere.

Det lykkedes ikke at få disse renter, og forholdene blev efterhånden så kaotiske i Iraq sidst i

80’erne, at jeg ikke mere turde rejse dertil. Det måtte opgives at få rentepenge ud af Forsvarsministeriet. Alle andre beløb blev dog betalte uden reduktioner.

Var det krigsskibe ?

De tre ro-ro skibe var emne for især Politiken’s journalister, som havde fået i hovedet, at vore leverancer til Irak måtte være krigsskibe, når de skulle leveres til den irakiske krigsmarine. Fra kajen kunne man jo se, at de var udstyret med meget lange, svære ramper, der kunne lægges ind på land og anvendes til enten at losse eller laste rullende materiel, for eksempel tanks. Der var også mandskabsplads til et stort antal personer, som man antog, måtte være soldater, og ergo mente man, at vi overtrådte loven om eksport af krigsmateriel.

Den historie kom af og til også i Ekstrabladet, og en søndag underholdt Politiken sine læsere med en stort opsat artikel, som hængte os ret så meget ud. I alt fald blev jeg søndag eftermiddag ringet op af Eksportkreditrådets direktør, som i særdeles korte vendinger sagde, at vi ville få ørene alvorligt i maskinen, hvis vi ikke havde rent mel i posen. Jeg tilbød på stedet at bede Søværnets Materiel Kommando (SMK) om en gennemgang af skibene og en udtalelse om, hvorvidt skibene kunne betegnes som krigsskibe eller fragtskibe, hvilket han fandt acceptabelt.

SMK kom på besøg og erklærede efter at have undersøgt skibene, at man nødtigt ville være om bord på et sådant skib i en krigssituation, for bare et eneste skud igennem skroget ville få skibet til at synke, for der var ingen vandtætte skotter, men kun et stort åbent rum, der oven i købet var åbent i agterenden af skibet.

SMK sagde god for, at det ikke var krigsskibe. Men journalisterne bringer ikke en korrektion, for den slags ”nyheder” sælger ingen aviser.

Fra de mange besøg i Irak

Jeg har været i Irak 30-40 gange igennem næsten ti år. Vi nåede at bygge 6 skibe til regeringen i Baghdad, inden krigen satte en stopper for dette arbejde, som ellers kunne have fortsat, for behovet var der.

På rejserne var nogle af vore skibsingeniører somme tider med, og af og til måtte vi bo i Baghdad eller Basra i flere dage - på nogle af byens bedre hoteller, men efter vore forhold var det dengang yderst primitive steder. For eksempel var der ikke fliser på fortovene på hovedgaden i Baghdad, men blot jord eller optrådt mudder, hvis det regnede, hvad det jævnlige gør om vinteren.

Engang var jeg i Basra på et tidspunkt, hvor mit sædvanlige hotel på grund af en kongres var lukket, og jeg blev henvist til at sove på et andet hotel, som imidlertid også var fyldt op. Jeg fik dog anvist et skabsrum, hvor de opbevarede sengetøj og lignende, og hvor der blev opstillet en feltseng, som der lige var plads til mellem de faste reoler.

Jeg ville om aftenen skrive nogle rapporter over dagens møder, og der var i rummet et alt for stort airconditioninganlæg, som kunne køle det lille rum ned i løbet af et øjeblik. Rummet havde tidligere været meget større og haft en anden anvendelse. Nu kunne temperaturen kun reguleres ved at lukke eller tænde for anlægget ved en stor knivafbryder, som sad på væggen. Når man lukkede ned, blev der i løbet af kort tid igen meget varmt, så det var noget besværligt at holde rimelig kølig temperatur i det rum, når det skulle bruges som soverum.

Når jeg husker dette rum, er det, fordi det indeholdt masser af kakerlakker, som kom frem fra deres skjulesteder, når jeg lukkede for køleanlægget, og rumtemperaturen hurtigt steg. De skyndte sig væk under gulvmåtterne, når jeg igen tændte anlægget, der straks sendte kulde

rundt i rummet. Det så meget morsomt ud. Kakerlakkerne gjorde ikke mig noget, men der var i snevejs af dem at se, når varmen fik dem frem fra deres skjulesteder. Der lød en knasende lyd, hvis man kom til at træde på dem.

De har sikkert hygget sig vældigt i løbet af natten frit fremme på gulvet, da jeg var nødt til at holde anlægget lukket hele natten for ikke selv at fryse, og der derfor blev meget varmt i rummet.

Der så ikke ud til, at der havde været en støvsuger i gang i rummet i meget lang tid, og det var et ujævnt cementgulv, som sikkert indeholdt mange gode måltider for kakerlakker.

Alle de irakiske hoteller var snuskede, og der blev næppe gjort rent på værelserne ret tit, ligesom sengetøjet ofte så både snusket og godt brugt ud. Men sådan var vilkårene, hvis man ville bo der.

Forhold til Ministry of Defense

Når vi i Baghdad blev hentet på hotellet af militærets folk, kunne vi køre forbi portvagterne uden problemer, men hvis man kom alene og skulle til et aftalt møde, måtte man først tage til et af det hemmelige politis kontorer, hvorfra man efter telefonopkald til det kontor, som man ville besøge, fik udstedt en passerseddel for at komme igennem portvagten foran Krigsministeriet. Jeg kom så tit, at de "hemmelige" officerer kendte mig og bød mig velkommen. Når man så kom over til Krigsministeriet, skulle vagten i vagtstuen kontrollere, om man nu også var ventet, og en soldat fulgte med til det kontor, som man skulle besøge.

I parentes bemærket er jeg sikker på, at vores gøren og laden altid var overvåget af det hemmelige politi, som også havde deres civile agenter på hotellerne. Pas og værelse nr. blev også rapporteret til det hemmelige politi, fortalte man mig på hotellet.

I ministeriets venterum fik man så serveret te med masser af sukker i små glas. Soldaten, der serverede, kom snart igen og hældte mere te i glasset, medmindre man drejede (rystede) glasset fra side til side.

På kontoret fik man igen serveret te, eller måske kardemomme-the, som havde så stærk en smag, at man kun tog et enkelt glas.

Møderne begyndte altid med mange høfligheder, hvor man spurgte til hinandens helbred. Først langt senere blev emnet for mødet bragt frem, og langsomt kom man ind til sagen.

De fleste af de irakiske officerer var meget venlige og ukomplicerede, men omvendt var der enkelte, der var meget udspekulerede og mistroiske. Således havde vi næsten altid meget besvær med en bestemt officer, brigadegeneral Ibrahim, hvis opgave det var at kontrollere og frigive betalinger, og hans lyst og hensigt var øjensynligt at forsinke proceduren mest muligt. Han var i Military Accounts i Forsvarsministeriet. I den første konfrontation, som vi havde med ham, nægtede han at frigive kontraktbetalinger, som var angivet i DM medmindre vores bankgaranti for disse betalinger også var i DM. Den var i kontrakten angivet til et fast beløb i danske kroner. Jeg havde fået indsat i kontrakten (hvor alle betalinger var defineret i DM), at bankgarantien skulle være et fast beløb i danske kroner, da vi ikke ønskede at garantere i fremmed valuta, for i den periode blev den danske krone devalueret med korte mellemrum.

Det var selvfølgelig et noget aparte arrangement, men sådan stod der i kontraktens klare tekst, som jeg selv havde forfattet. Og jeg kan godt forstå, at Ibrahim stejlede, men kontraktens ordlyd var ikke til at tage fejl af. Han ville ikke nøjes med en bankgaranti i en anden valuta, end den betalingen skulle erlægges i.

Min sekretær og sendebud Jørgen Larsen rejste til Bagdad for at møde brigadegeneral Ibrahim og få ham til at betale en kontraktmæssig skibrate i DM mod at aflevere den i kontrakten

definerede garanti i danske kroner. Vi var ofte i nød for likvider, så prompte overførsel af en kontaktrate var meget vigtig.

Det kunne Jørgen Larsen imidlertid ikke få Ibrahim til, og han ringede fortvivlet hjem og bad om, at vi ville acceptere, at garantien blev i DM i stedet for Dkr., for så kunne betalingen finde sted med det samme. Det sagde jeg nej til og rejste samme aften til Bagdad og fik næste dag et møde med brigader Ibrahim, som holdt fast i, at han kun ville frigive betaling, hvis garanti og betaling var i samme mønt.

Jeg henviste til kontraktens klare bestemmelse og sagde til Ibrahim, at kontrakten var skrevet under af mig, hvilket uden tvivl bandt Værftet, og så var den skrevet under af Irak's admiral, flådens øverste chef, og jeg opfordrede Ibrahim til at ringe til admiralen, hvis han tvivlede på hans underskrifts værdi. Det kunne han selvfølgelig ikke, og han opgav sin modstand og frigav de mange millioner DM mod at få en dansk bankgaranti. Det var et magtspil, men også væsentligt for os for at undgå en kursrisiko i garantiens løbetid.

Skærmydsel om bankgarantien havde vi dog kun den ene gang, for han havde lært, at han ikke kunne buldoze os. Men han kunne ikke lide at måtte give efter. Vort forhold led dog ikke varig skade, og han fandt en god fight underholdende, tror jeg.

Jeg havde også en gang i mellem en flaske Whisky med til ham, og det lusede selvfølgelig.

Skrappe inspektører i lufthavnen

Det skete engang, at der pludselig var valutakontrol i lufthavnen, og alle passagerer skulle vise deres penge frem. Jeg havde altid mange kontante penge (US dollars) med for det tilfælde, at jeg hurtigt skulle ud af landet på grund af den politiske situation, så ville jeg kunne leje en taxi til at køre mig til grænsen til Jordan (1100 km). Men der stod jeg så med de mange dollars, og inspektøren spurgte, hvor de mange penge kom fra – underforstået: at de

nok var illegale. Jeg havde ingen kvittering fra indrejsen, og det endte med, at jeg blev ledsaget nedenunder til et lille kontor og efterladt der i nogen tid. Der kom så en anden inspektør og et nyt forhør fandt sted. Jeg brød mig ikke om situationen, som var meget ubehagelig, og jeg blev vred og skældte ham ud for uden varsel at have indført ændrede regler for indførsel af valuta, og i øvrigt refererede jeg til mine kontakter i Forsvarsministeriet. Det endte med, at han undskyldte, og jeg nåede lige akkurat mit fly til København.

Man føler sig ret så lille i sådan et kontor i kælderen uden vinduer og med en lukket dør.

Better than nothing

Både i Baghdad og Basra har jeg oplevet temperaturer på over 50 grader celsius i skyggen, aflæst på lokale termometre. Hvis luftfugtigheden samtidigt var høj, virkede det meget generende, men som regel var luftfugtigheden lav (få procent) i Baghdad, og så gjorde varmen ikke så meget, blot skulle man sørge for at drikke meget. I Basra kunne både temperatur og luftfugtighed godt være høj samtidigt, og så var klimaet meget trykkende - som et dampbad.

En fredag (helligdag) gik overingeniør Bredmose, el-ingeniør Jørgen Hansen og jeg en tur langs en af de mistrøstige gader i Basra. Det var højt solskin og meget varmt der midt om sommeren, og man så ikke en sjæl på gaderne, for det er for varmt for mennesker at færdes til fods midt på dagen.

Vi var for dumme til at tænke på risiko for hedeslag, men pludselig blev varmen for meget for Jørgen Hansen, som vi dog nåede at gribe, inden han faldt helt sammen på gaden. Vi fik ham op på benene og hjulpet ham ind i skyggen, hvor vi lænede ham op ad et hus, og han kom lidt efter lidt til sig selv igen.

Hansen var næsten skaldet, hvad måske forklarer hans solstik. Ingen af os bar nogen hovedbeklædning.

Huset viste sig at være en restaurant, og det var nærliggende at skaffe ham noget væske fra restauranten, som vi søgte ind i.

Der kom en gammel tjener frem, og vi spurgte, om han havde noget at drikke til den svage mand. Vi tænkte selv på noget vin, for vand drikker man af sundhedshensyn helst ikke, og da fransk rødvin er særdeles dyr, spurgte jeg, om de måske havde noget irakisk vin, for det drejede sig jo basalt set kun om at få noget væske fyldt i Hansen. ”Jo”, sagde tjeneren, ”vi har irakisk rødvin”. Jeg spurgte ham, hvordan den var, og han svarede lakonisk: ”Well, it is better than nothing!”

Det blev et mundheld for os, for der var meget demede i Arabien, der kun var lidt bedre end ingenting.

Jørgen Hansen fik det godt igen, og vi undlod i fremtiden at gå barhovedet i den værste mid-dagshede.

Basra under den iransk-irakiske krig

En af vore skibssingeniører, civilingeniør Hans Henrik Petersen, nu u.dir. i Rederiforeningen, og jeg var i Basra ved den Arabiske Golf nogle dage, før krigen mod Iran brød ud den 22. september 1980. Den krig blev begyndt af Saddam Hussein, fordi han gik med udtalte drømme om et Stor-Arabien med ham som leder, og han troede, at han let kunne løbe Iran over ende med sin militærmaskine, som var meget bedre udstyret end den iranske.

Vi så fra hotellet endeløse kolonner af store, russisk byggede tanks, som rullede over den nærliggende bro over Shatt-al-Arab for at køre mod nordvest ind mod Iran. Der var selvfølgelig også masser af lastbiler, og tilførslen af materiel var umådelig, og man kørte uafbrudt i dagevis. Men det viste sig, at det ikke var så let at overtage et stort land som Iran med en meget større befolkning, som oven i købet blev styret af en anden despot, den rabiante Ayatollah Khomeini, der med en fanatikers tankegang ikke forfærdedes

over, at millioner af mennesker blev såret eller døde i en hellig krig. Khomeini og de øvrige imamer i Teheran fik folk til at tro på, at krigere ville gå direkte i Paradiset, hvis de blev dræbt på slagmarken. Måske troede de også selv på den vildfarelse.

Basra er en ret så stor havneby, der ligger godt 100 km fra den arabiske eller persiske bugt langs med Shatt-al-Arab kanalen (floden), som er grænsen mellem de to lande, og hvis vand består af de to sammenløbne floder, Eufrat og Tigris. Ved Basra var der dog irakisk land på begge sider af floden, men fronten var ikke længere væk, end at man kunne høre artilleriskudning og se sporprojektiler trække lysende linjer hen over nattehimlen.

I Basra lå hotellet lige ved floden. Hotellet var i virkeligheden en gammel lufthavnsbygning, som var blevet ombygget til hotel, men hallen fungerede fortsat som ventesal for indenrigsflyvningen, indtil krigen umuliggjorde civilflyvning i området. Jeg har meget ofte ventet i timevis i den hall og haft rig lejlighed til at observere det liv, der foregik der. En blanding af arabere og europæere ventede med tålmod på flyforbindelse eller busforbindelse.

Af og til blev fly aflyst på grund af sandstorm eller tekniske problemer, og så måtte man vente til næste dag eller tage nattoget til Baghdad. Togturen på 550 km i løbet af 12 timer med masser af stop undervejs plus rangering frem og tilbage på stationerne har jeg benyttet mange gange. Det var østtyske vaggoner uden luksus, og turene manglede altid nattero, så man havde ikke fornemmelse af at have sovet den nat.

I lufthavnsbygningens afgangshal kunne man også opleve lysegrønne gekkoer og rotter. Gekkoerne sad som regel musestille oppe under loftet og ventede på at snuppe insekter, som intetanende kom forbi, og gekkoerne generede faktisk ikke nogen. De fandtes også på hotelværelserne. De var vore venner, for de tog Moskitoer, og selv om de somme tider klatrede op ad væg-

gene og hen under loftet lige over sengen, skete det aldrig, at de faldt ned.

Rotterne var derimod uhyggelige at have på så nært hold - endda i dagslys. Jeg så en gang en fed rotte løbe over gulvet ved højlys dag hen til en lænestol af 30'ernes funkis type med tykt sæde. Her stoppede rotten op, og vups smuttede den op i sædet, hvor den åbenbart havde sin faste bopæl. I stolen sad en stor tysker og trykkede sædet godt sammen. Han skulle med næste fly, men havde allerede ventet længe, og han var faldet i søvn noget så lydeligt. Han anede ikke noget om sin underbo, som der altså også var plads til, og den symbiose fungerede tilsyneladende udmærket.

Sindbad Island og frokost

Ude i floden tæt ved hotellet er der et ø, Sindbad Island, hvorpå der ligger en restaurant, som vi af og til besøgte. En fredag (som jo er deres helligdag), gik Hans Henrik og jeg over på restauranten og ville spise. Lokalet var meget stort, nok til 100 gæster, og det var egentligt ret så raffineret med tykke gobeliner, vægtæpper hele vejen rundt langs væggene fra loft til gulv og uden vinduer. Der var kun få gæster. Vi sad og ventede på maden, da vi observerede, at gobelinerne bevægede sig sådan i bølger langs væggen.

Og så opdagede vi, at det var rotter, der løb bag gobelinerne. Lidt efter løb de over gulvet. Nogle store, fede rotter. Og tro mig eller ej, et øjeblik efter så vi, at de løb oppe på det nydækkede bord ved siden af vort, og hurtigt suste de rundt på alle tallerkenerne for at se, om der eventuelt var nogle madrester. Vi trampede i gulvet, for i det mindste at holde dem væk fra vore bukseben, og da tjeneren, en egypter, kom med vor bestilling, bemærkede vi rotterne overfor ham. Han trak blot på skulderen og sagde lakonisk: "Oh, yes, we have some big mice here today".

Vi så lidt på hinanden – tørrede vore tallerkener grundigt af med servietten, undersøgte maden, som var en lammekotelet, så på hinanden en gang til – og så spiste vi i øvrigt – og lod rotter

være rotter, men vi sad dog og stampede lidt i gulvet en gang imellem, for man kunne jo aldrig vide, hvad de frække bæster kunne finde på.

Det var tit nødvendigt at have masser af selvbeherskelse og ikke være fintfølelse.

Beskydning i Basra

Efter krigsudbruddet (mod Iran) blev hele Basra mørklagt, ligesom vi kendte det under Danmarks besættelse. Militæret kørte helt uden lys, hvis det var fuldmåne, eller med en lille smal lysspalte i de overmalede forlygter, hvis tropenatten var kulsort. Men på grund af udgangsforbuddet var der ingen fodgængere på gaderne – kun nogle hunde, der havde for vane at sove midt ude på kørebanerne. Af og til blev en sovende hund påkørt, men i de fjerne lande behandler man dyr anderledes, end vi er vant til på vore breddegrader.

Vi blev altid hentet og bragt af militære køretøjer og transporteret mellem flådehovedkvarteret og hotellet, og vi fik besked på, at vi på grund af krigsrisikoen ikke måtte bevæge os uden for hotellet, heller ikke om dagen. Der stod soldater, fortrinsvis hjemmeværnsfolk overalt. Om natten beskød Iranerne Basra med artilleri, men det bliver en vane at høre på drønene, og risikoen for at blive ramt er faktisk forsvindende lille, viser en simpel risikoberegning.

Lidt for tæt på

En mørk, lun aften ville Jørgen Larsen og jeg trække lidt frisk luft og sneg os forbi vagten og gik over på den modsatte side af gaden, hvor vi stod og kiggede over floden og betragtede lyssporene fra fronten. Der lød fjerne drøn, og

eksplosionerne lyste op på himlen. Dramatisk og pirrende var det. Lige med et lød det ”rat-tata-rat-tata” fra et maskingevær tæt på, hvor vi stod.

Jørgen Larsen, som var premierløjtnant af reserven i infanteriet, lå momentant fladt ned på fortovet og råbte til mig: ”Ned! Ned for fanden!” Men det havde regnet, og fortovet var optrådt mudder uden fliser, så jeg tænkte nu mest på mit pæne tøj – og blev stående. – Men jeg har heller ikke været løjtnant af reserven! Vagtposterne vidste åbenbart godt, at vi var ude, for de kom omgående løbende og hentede os ind i hotellet.

Med nærheden til fronten og det jævnlige skyderi kunne man godt overveje, om det måske var for farligt at opholde sig der, og jeg filosoferede da også over dette spørgsmål, når luftalarmen gik, hvad den gjorde ret så jævnlige. Der var i Basra by adskillige kratere fra bomber eller granater skudt over fra det iranske land på den anden side af floden. Disse kratere var ca. 4 meter i diameter og vel 2 meter dybe, hvis de blot ramte den bare jord. Basra by var i udstrækning nok 10 km i diameter, og da beskydningen efter resultaterne at dømme var helt tilfældig, kunne et simpelt regnestykke sige, at risikoen for at blive ramt var yderst lille, måske 1:5.000.000, men selvfølgelig – hvis uheld er ude... osv.

Iranerne forsøgte at ramme broen over floden med såvel artilleri som fra jagerfly. Jeg så dog aldrig iranske jagerfly over den flod. Der lå en del skibe i havnen, som også var mål, men militæret fik opstillet luftskysreder på begge sider af floden med let artilleri, så disse angreb ophørte hurtigt.

Kapitel 17

Rusland

Af og til deltog jeg i salg af skibsreparationer bl.a. i Moskva, hvor vor reparationschef Lund Pedersen og jeg håbede at få foden indenfor hos Sudoimport, som det store statslige rederi hed-

der. Der var mulighed for en større skibsreparation, og Lund Pedersen og jeg fløj efter invitation til Moskva. For at komme i en egentlig forhandling med ledelsen skulle der foretages



Esmann Olesens 50 års fødselsdag i 1977 blev fejret på behørig vis - blandt andet med en fødselsdagskoncert af Værftssorkestreret.

forskellige forpostfægtninger, men efter nogle dages dødvande uden reelle forhandlinger var vi nødt til at true med at rejse hjem. Efter russernes plan skulle de indledende prisforhandlinger starte på et niveau, der var urimeligt lavt og helt uinteressant for os. Møderne skulle absolut foregå på vort hotelværelse, fordi de ikke havde plads på kontorerne, fortalte man ! Det lød meget mærkeligt, og vi forberedte os på, at der sandsynligvis var lytteudstyr på værelserne, og vi passede på med, hvad vi sammen talte om, når russerne ikke var til stede.

Men lytteudstyret kunne også udnyttes af os. Efter flere dage i Moskva var vi stadigvæk uden egentlige forhandlinger, fordi man stadigvæk forlangte, at vi straks inden mødet skulle gå alvorligt ned i pris, hvilket vi bestemt ikke ville acceptere, og vi besluttede så at tale højt indbyrdes på hotelværelset om straks at komme i gang med forhandlingerne, for ellers vi ville rejse hjem. Vi sagde højt, at det var op til russerne, om vi skulle forhandle eller straks rejse hjem, og dagen efter blev vi spurgt, om de russiske forhandlere

måtte komme til det første egentlige møde på mit værelse uden forhåndsbetingelser. Måske en tilfældighed, men et besynderligt sammen-træf var det dog.

Men det gik meget tungt med disse forhandlinger, for man koncentrerede sig om vore tilbudspriser, som de sagde, var alt for høje, og de havde tilsyneladende masser af tid til møder.

Vi måtte til sidst true med at rejse hjem uden kontrakt, og først, da vi som en gestus inviterede vore forhandlingspartnere på frokost, kom der liv i møderne igen.

De ville gerne inviteres ud til frokost, og nu var vi nået til, at det måtte briste eller bære, så frokosten kunne blive et vigtigt møde.

Til frokost skulle der drikkes Vodka – af ølglas! – Jeg ved ikke, om det var russernes taktik, at vi skulle drikkes fra sans og samling, men det lykkedes i alt fald ikke for dem. Systemet var, at vi skiftevis udbragte skåler for hinanden – og når vi udbragte en skål, skulle vi fire lidt på den forlangte pris. De skulle omvendt lægge lidt til den pris, som de var villige at betale, når det var deres tur til at skåle. På vor side passede jeg på, at tempoet i nedsættelserne var så behersket, at vi landede på det, som vi gerne ville, og alle var glade, og de takkede meget for en god frokost.

Vi havde det bestemt også hyggeligt, for de var rare, venlige mennesker.

Men jeg tror, at de er bedre til at drikke Vodka end til at forhandle skibspriser.

Besøg i Kreml

Der blev en god stemning, og da kontrakten var underskrevet, blev vi inviteret på den fine tur i Kreml. For de gæster, som de ville gøre noget ekstra ud af, lavede man en udvidet udflugt til Kreml, hvor vi bl.a. fik at se den store kirkeklokke fra Ivan Vasilij katedralen på den Røde Plads. Den 200 tons tunge klokke, verdens største på 14.6 meter i højden og 6.6 meter i diameter, støbt 1733-35, var under opsætning, da der udbrød brand, og de reb, som klokken hang i

højt oppe, brast. Klokken faldt til jorden med et brag og blev slået i stykker. De store brudstykker ligger dramatisk, hvor de faldt.

Alle de mange utroligt smukke rum med malerier, guld og ædelstene, samt som det vigtigste Lenins private lejlighed i Kreml fik vi forevist. Her var hans dagligstue og hans kontor med bøger, papirer og dagligdags ting, som stadigvæk lå, som da han døde.

Jeg blev bedt om at sidde ved Lenins skrivebord, og de gav mig hans elastikpen i hånden. Det øjeblik er da værd at huske.

I Lenins bogreol stod Martin Andersen Nexø – på dansk og vist også russisk.

Vi var selvfølgelig også igennem Lenins Mausoleum, som man valfartede til fra hele sovjetstaten. Folk står i timevis i en bred kø, som snekler sig hen til indgangen, forbi æresvagten, der udfører en utrolig stram eksercits ved hvert vagtskifte, videre ned ad trappen til selve rummet, hvor Lenin ligger på Lit de Parade. Det er store øjeblikke for russerne, og det tager selvfølgelig ret megen tid at vise respekt for landets grundlægger. Vi kom - som udenlandske dignitarere - uden om køen og gik direkte ind.

150 meter lange færger til det Kaspiske Hav

Ålborg og Helsingør Værfter forsøgte i fællesskab at få ordre på otte færger til det kaspiske hav, hvortil de i givet fald skulle sejles ned gennem Rusland ad de store floder. Det viste sig hurtigt, at der var store finansieringsproblemer, for køber kunne ikke betale de krævede 20% kontant af kontraktprisen. Færgerne blev efter sigende beordret i Jugoslavien, men dog aldrig bygget. Måske var vor pris også for høj, og i alt fald var den kontante del af betalingen et problem, for køber havde ingen kontanter.

De ville betale den kontante del med varer, og når vi så foreslog f.eks. tømmer, så kunne de ikke levere – netop tømmer. Det samme var tilfældet med alle andre almindelige materialer, eksempelvis olie og bomuld. Disse varer

kunne sælges for hård valuta, så sådanne varer ville man ikke bruge i en byttehandel. Men så foreslog de seriøst at levere rideheste! Der skal mange heste til at betale downpayment på 20% for otte store færger til én milliard kroner, så det cirkus opgav vi. Det nærmede sig en joke, men var seriøst ment fra russisk side.

En metode for 100% finansiering ville have været at kontrahere skibene til en betydelig, kunstig overpris, så de normale 80% lån af denne kunstige pris kunne dække hele den reelle skibspris, og den kontante udbetaling ville være nul kroner. Sådanne metoder anvendte vi hverken i Helsingør eller Ålborg, men ulykkeligvis var der værfter, der brugte slige, ulovlige metoder for at skaffe ordrer i det meget trængte marked.

Et pas med mangler

På den tur havde vi i øvrigt den oplevelse, at en af vore ingeniører blev tilbageholdt ved ankomsten i lufthavnen i Moskva. Vedkommende overingeniør Gjermansen var for første gang med på en forretningsrejse til udlandet. Han var hidtil sluppet for flyrejser, for han havde lovet sin kone aldrig at flyve. Men denne gang var det nødvendigt, at han var med, og det blev ret så dramatisk en oplevelse for ham.

Vi fire fra Helsingør Værft nåede lige før midnat samlet hen til lugerne i paskontrollen i Moskva's lufthavn, hvor de forskellige immigrations-officerer fik meget lang tid til at gå med at kontrollere vore pas og visa med opslag i tykke bøger og også ved hjælp af små EDB-skærme – i en uendelighed. Man kan dårligt forestille sig, at det kan tage så lang tid at hente disse få oplysninger. Masser af tålmodighed må man have – det er i den situation et væsentligt aktiv.

Nå, omsider kom vi da igennem, dvs. vi manglede Gjermansen, som vi ventede yderligere længe på. Klokken var nu langt efter midnat.

Jeg forsøgte at få noget at vide om, hvorfor han ikke kom igennem kontrollen, men det kan man skam ikke sådan oplyse. Til sidst måtte jeg for-

lange at komme tilbage igennem kontrollen for at efterspore ham, for der måtte være sket ham noget. Og ganske rigtigt: han sad i et aflukket kontor og forventede, at han skulle blive der natten over, for en af paskontrollørerne havde ved gennemsyn af hans pas fundet, at der manglede et indpresset stempel over pasbilledet fra politiet i Helsingør. Men passet havde været brugt mange gange i vesteuropæiske lande uden problemer, og det var adskillige år gammelt. Men her ville man bestemt ikke lade ham slippe igennem.

Jeg havde megen ballade med de fyre i den pas-kontrol, og først, da jeg havde ringet til den dan-

ske ambassade kl. 1:00 om natten og fået løfte om, at ambassaden ville udstede et nyt pas straks næste dag, og jeg desuden havde fået paskontrollen til at acceptere, at de kunne beholde mit pas som pant, lykkedes det at få ingeniøren med. Det var ret anstrengende, og klokken blev ud på de små timer, inden vi kom til køjs på Hotel In-tourist nær Kreml.

Næste dag udstedte ambassaden nyt pas, som Gjermansen og jeg måtte tage til lufthavnen for at få stemplet for indrejse, og hvor jeg fik mit eget pas tilbageleveret. Den dag gik megen tid med uproduktive ting.

Kapitel 18

Salg af Helsingør Værft til Bonde Nielsen?

Det rygtedes i branchen og kunne ses i vort årsregnskab, at vi var sluppet godt fra bygning af skibe til Cuba og også til Irak, og en skønne dag henvendte Bonde Nielsen, der kontrollerede Burmeister&Wain Skibsværft, sig til Værftets bestyrelse og spurgte, om han kunne købe Helsingør Værft, for han ville gerne lægge det ind under B&W. Bestyrelsen afviste ikke en forhandling med ham, men insisterede på, at jeg skulle spørges først, og min reaktion skulle være afgørende for, om man ville gå videre eller ej.

Jeg blev derfor bedt om at holde møde med Bonde Nielsen, og det møde fandt sted i hans hjem på Egtoftevej i Vedbæk. Alle, der kender Bonde Nielsen, ved, at han i sin argumentation er næsten hypnotisk, og man skal stå tidligt op for at følge med, når han tager fat, for ellers bliver man rendt over ende. Jeg blev vel modtaget med kaffe og småkager, mens han begyndte på sin visioner om at indlemme Helsingør Værft i

B&W. Hans tanke var at danne et nyt A/S for Helsingør Værft, og han lokkede med, at jeg skulle fortsætte som direktør og have 20 % af aktierne for at deltage. Det lød selvfølgelig besnærende, men samtidigt kørte dele af pressen en kampagne mod Bonde Nielsen for urent trav, hvilket jeg bragte ind i samtalen. Det afviste han selvfølgelig som rent sludder. Vi talte vel sammen i trekvarter og konklusionen blev, at jeg skulle tænke over hans tilbud og svare ham i løbet af nogle dage.

Men selv om det så ud til at kunne blive spændende at arbejde for ham, så fandt jeg hans planer for vidtløftige og for usikre, så jeg meldte fra overfor ham på hans kontor i Vandkunsten. Han havde da ikke mere kontor på B&W.

Han blev (selvfølgelig) sur over mit afslag, men jeg stod fast, og det blev således ikke til nogen forhandling med Bonde Nielsen om køb af Helsingør Værft.

M/F "Dronning Ingrid" - færge til DSB

Som en overlevelsesmulighed for Værftet troede vi på eksport af specialskibe, for det danske skibsmarked var slet ikke tilstrækkeligt til at holde de mange danske skibsværfter i gang, og hverken DFDS eller J. Lauritzen havde større nybygningsopgaver, som kunne passe os. Vi måtte ud i verden og forsøge at skaffe ordrer på eksportmarkederne. Vores opmærksomhed var bl.a. på lande, hvor den danske stat måske kunne yde ulandsbistand eller en lempeligere finansiering. Således var der muligheder på Sri Lanka, hvor vi havde skaffet os tætte kontakter til flere ministre. Vi var derude for at tilbyde regeringen et kombineret skole- og fragtskib, som man havde udtrykt interesse for, men jeg blev kaldt hjem, da det forlød, at det nu snart skulle afgøres, hvem der skulle bygge de 3 nye storebæltfærger, som politikerne (Folketinget) havde bestemt sig for at lade bygge som en politisk betinget støtte til de betrængte værfter, hvor beskæftigelsen alle vegne var meget truet.

Jeg skyndte mig hjem, for nu var opgaven at få ordre på en eller flere af disse færger. Alternativet var, at der måtte afskediges et stort antal medarbejdere. Det var sådan, at alle værfter var sultne, og endog B&W og Lindø bød på færgerne, og bølgerne gik højt i Skibsværftsforeningen, men nogen aftaler (mestergribe/kartel) var der ikke tale om - endsige blot tilløb til. Det viste sig da også ved licitationen, at de tilbudte priser, virkelig var meget lave.

Få dage efter min hjemkomst fra Sri Lanka, var jeg til et møde i København, hvor jeg blev kaldt ud til telefonen, for industriminister Erling Jensen ville tale med mig. Han sagde, at nu var tiden kommet, hvor det skulle afgøres, hvem der skulle bygge disse færger, men han sagde også, at vi i Helsingør jo var for dyre, i alt fald meget dyrere end Nakskov, og han sagde, at vi ikke under nogen omstændigheder kunne få højere pris end Nakskov, selv om disse ordrer var politisk beor-

dret støtte til de betrængte skibsværfter – også Helsingør Værft ! Den politiske proces var nået til, at Helsingør kunne få én færge og Nakskov de andre to, forudsat konkurrencedygtige priser.

Jeg havde tidligere drøftet dette spørgsmål med ministeren og fremført, at timelønningerne i Helsingør traditionelt var op mod 10% højere end i Nakskov, hvor lønningerne til gengæld var blandt de laveste i værftsbranchen. Derfor måtte vores byggepris blive højere. Den højere timeløn i Helsingør var sikkert betinget af nærheden til København, hvor bl.a. B&W førte an med et noget højere lønniveau end vort i Helsingør.

Jeg begyndte på samme argument med de højere timelønninger igen i telefonen, da Erling Jensen afbrød mig med: "Nu vil jeg fand'me ikke høre mere "jamen". Vil du have den ordre, eller vil du ikke have den ordre?" spurgte han utålmodigt og tydeligt irriteret.

Hvad gør man så? Jeg vidste, at ordren ville komme til at give underskud, hvis vi skulle møde Nakskovs pris, men det var altså vilkårene. Jeg måtte på stedet acceptere denne prisreduktion og fik ordre på een færge, som blev et ekstra dyrt bekendtskab for os, fordi DSB's teknikere slet ikke var klar til at kontrahere. Man havde ikke planlagt at skulle købe færger på dette tidspunkt, og mange ting var uklare og lå nærmest i skitseform, meget skulle ændres igen eller kunne først besluttes senere. Således ombestemte man sig med hensyn til motoranlægget. Der opstod mange ukontrollerbare udgifter, som gjorde det meget dyrere at bygge den første færge af de tre. Men prisen kunne under disse omstændigheder ikke hæves.

DSB ønskede ikke at kontrahere på dette tidspunkt, og det kom også til at præge produktionsforløbet af denne den første færge, som åbenbart



Fra søsætningen af Intercity-færgen Dronning Ingrid. Til venstre for færgens gudmoder, Dronning Ingrid, ses Værftets bestyrelsesformand Aksel Drejet, og bag Esmann Olesen ses minister Erling Jensen.

passede ind i DSB's egne planer som en hund i et spil kegler.

Dette forhold tror jeg, var årsagen til, at DSB's inspektion i de sidste måneder inden leveringen blev sat vældigt op i aktivitet, og det blev næsten umuligt at gøre deres inspektører tilfredse. Årsagen var, at DSB's færgeløjer i Halsskov og Knudshoved ikke var klar til at modtage den nye færge, og at den derfor ikke kunne sættes i drift med det samme, hvorfor DSB var interesseret i at forsinke overtagelsen så meget som muligt.

En ny DSB-færgedirektør, som var ansvarlig for dette forløb, gjorde livet surt for os ved at udsætte afleveringsforretningen gang på gang. Situationen blev efterhånden så anstrengt og

uholdbar, at jeg bad om et møde med generaldirektør Poul Hjelt, som jeg meddelte, at vi var meget utilfredse med vedkommende færgedirektørs håndtering af sagen, og at nu var færgen afleveringsklar og lå i Halsskov. Jeg meddelte Hjelt, at jeg omgående ville trække det resterende mandskab hjem fra færgen, hvad enten færgedirektøren ville overtage færgen nu eller senere.

Givet, at den sag ville komme stort op i medierne, hvor den allerede var godt stof. Især Politiken kørte frem med flere artikler om de "mange" mangellister. Listerne er en normal foreteelse ved aflevering af skibe, og de består af alle mulige bemærkninger fra rederside. Her var alt – især meget små emner, såsom at der lå nogle



Søsætninger i Helsingør var altid et stort tilløbsstykke, og det var heller ingen undtagelse, da Intercity-færgen Dronning Ingrid løb i vandet.

høvlspåner i et hjørne, eller der manglede lys i en pære eller et vindue ikke var pudset godt nok. Vore folk var rasende og kunne ikke forstå, at vi måtte finde os i disse chikanerier fra vedkommende færgedirektørs side. Men hans medarbejdere rystede i bukserne for ham, og han kostede rundt med DSB's gamle erfarne skibsteknikere, som havde overtaget mange færger uden problemer i årenes løb – især i Helsingør, som i årenes løb havde bygget 24 DSB færger.

Resultatet af min henvendelse udeblev ikke, for dagen efter overtog DSB færgen ”Dronning Ingrid” uden forbehold!

Nakskov Skibsværft fik ordre på de andre to færger og dermed fordelten af, at Helsingør skulle bygge prototypen og stå model til alle problemerne med manglende tegninger og specifikationer, som skyldtes den pressede situation. Men Helsingør Værft undgik de store afskedigelser dengang, hvad vi fandt vigtigere.

Bagefter kan man let være klog. Netop på det tidspunkt havde værftet mange millioner i kassen, fordi vi havde tjent rigtigt godt på Cubaskibene og på det første skib til Irak. Havde man kunnet se, at værftet inden for få år ville stå overfor en lukning, så skulle vi ikke have accepteret at bygge denne færg til en lav pris. Nu tabte vi så i stedet en god portion penge på at holde foretagendet i gang med M/F ”Dronning Ingrid”.

En lukning af skibsbyggeriet i stedet for bygning af DSB færgen ville dog nok ikke have været politisk besværlig på det tidspunkt.

Hendes Majestæt Dronning Ingrid

Det var Dronning Ingrid, der gav færgen sit navn, og jeg husker stadigvæk det store indtryk, som Dronning Ingrid gjorde på Kate og mig ved sit ligefremme og venlige væsen, og det blev en sand oplevelse og fornøjelse at have Dronningen til bords ved frokosten på Hotel Marienlyst.

Dronning Ingrid holdt en nydelig tale, men hun sagde, inden hun rejste sig, at hun var nervøs ved det, for hun plejede ikke at holde taler! Hun var en meget behagelig og ”nem” borddame. Hun havde Erling Jensen på sin anden side, og hun sagde til ham, at han kunne sagtens, fordi han var så vant til at holde taler. Han svarede, at også han altid var lidt nervøs, når han skulle optræde. Men det passede vist ikke. Han lod sig i alt fald ikke mærke med nogen synlig nervøsitet.

”Dronning Ingrid” blev en sand slider for DSB i 17 år på Storebælt med over 5000 starter og over 80.000 driftstimer. Færgeren havde aldrig et eneste ufrivilligt motorstop i de mange år på Storebælt.

I 1999 blev ”Dronning Ingrid” solgt til den kristne, amerikanske hjælpeorganisation ”Mercy Ships” og ombygget til Verdens største hospitalsskib med plads til 80 senge og en besætning på 488 personer og hjemsted i Monrovia.



Ved frokosten efter navngivningen af DSB-færgeren Dronning Ingrid fik dronningen overrakt det traditionelle armbånd som symbol på en veludført ”dåbsopgave.”



Intercity-færgeren Dronning Ingrid blev nybygning nr. 25 - og den sidste i rækken af skibe fra Værftet i Helsingør til de danske statsbaner DSB.

Skibsordrer hang aldrig på træerne

Værftet havde næsten altid en truende mangel på ordrer. Vor politik var at søge efter specielle skibe, som endnu ikke blev bygget på værfter i Fjernøsten, hvor man holdt sig til mindre krævende skibstyper, som vi prismæssigt slet ikke ville kunne konkurrere imod. Derfor var krydstogtskibe, skoleskibe, færger og lignende med i vort målområde.

Vor gamle kunde, P. S. Panagopoulos, som vi byggede det berømte "Golden Odyssey" til i 1974, var interesseret i et større skib, og med mellemrum vendte han tilbage med projektplaner. Han ville have et skib til 750 – 800 passagerer, men problemet var, at han kun kunne stille pant i det nye samt i det eksisterende skib, som var belånt, og han ville ikke risikere, at hans rederiselskab kom på blokken, hvis det nye ikke klarede sig så godt nok. Hans egen,

nybyggede villa på 1000 m² i Athen fik vi faktisk Eksportkredit-rådet til at friholde fra hans personlige, ubegrænsede kaution, hvis kontrakten blev til noget.

Vi arbejdede i to år med ham om den tekniske side af projektet, men også især om finansieringen, som blev mere og mere kompliceret. Det var nødvendigt at koble den såkaldte Helsingør-finansieringsmodel sammen med kundens egen lånefinansiering i dollars (til lav rente) og den almindelige danske skibsfinansiering til 8% rente. Det var den såkaldte "double-dip" metode, som kunne reducere byggeprisen en del.

Pana, som vi venligt kaldte ham, opholdt sig i Helsingør i ugevis i 1979, hvor vi fik de sidste brikker i tegninger, specifikationer, kontrakttekst, pris og finansiering til at falde på plads



Det var tæt på, at Helsingør Værft sikrede sig ordren på endnu et krydstogtskib til Golden Odyssey's reder P.S. Panagopoulos. Alt var linet op til kontraktunderskrivelse i London, men i sidste øjeblik sprang Panagopoulos fra - angiveligt på grund af uforudsigelige valutakurser. For Helsingør Værfts vedkommende blev projektet derfor kun til denne model.

til såvel vor som til rederens tilfredshed. Underskrift skulle finde sted i London, verdens finanshovedstad, og repræsentanter for Danske Bank, Skibskreditfond og Eksportkreditråd var alle tilstede en dag i august, hvor vi mødtes i London til kontraktunderskriften. Vi boede alle på Tower Hotel. Panagopoulos havde med sig sin amerikanske advokat Leontsinis, som var behagelig, men meget skarp forhandler - plus repræsentanter for sine bankforbindelser, som også var amerikanere.

Der var en masse mennesker parate til det store øjeblik næste dag kl. 10.00 på Tower Hotel, hvor kontrakten skulle underskrives.

Timing'en omkring underskrifterne var meget vigtig, fordi der skulle optages meget store lån i dollars, som straks skulle omveksles til kroner og omgående investeres i danske kroneobligationer. Blot små kursudsving ville på de store beløb blive af sådan størrelse, at det ville give rynker i panden. Derfor skulle disse finans eksperter sidde klar ved telefonerne og i samme øjeblik, som underskrifterne var sat på papirerne, skulle de effektuere dollarlånene, omvekslingerne fra dollars til danske kroner og efterfølgende køb af danske statsobligationer og optagelse af skibskreditlån – som en militær manøvre præcis klokken 10.00 lokaltid. Hele det forløb var indstudert dagen i forvejen, så der ikke ville gå tid til spilde i eksekveringen med risiko for store tab ved kursændringer. Hele operationen måtte kun tage få minutter.

Vores økonomidirektør Boldsen og jeg var meget spændte, for Panagopoulos var en uforudsigelig, temperamentsfuld herre, men at han skulle ringe mig op om morgenen kl. 7 og sige, at han ikke havde sovet hele natten, og at hans hjerte var ved at kamme over, at han havde taget stærke hjertepiller, fordi han var bange for, at han skulle dø, og at han havde opgivet hele projektet, ja, det havde vi ikke fantasi til at forestille os, men det var præcist, hvad han gjorde. Punktum, Finale! The show was over! Skibet blev ikke bygget!

Jeg måtte beskæmmet ringe til alle de gode mennesker, som var kommet til London for at afslutte denne store forretning og fortælle dem, at den kunde, som vi havde troet på og satset så meget på, desværre var sprunget i målet.

Alle kunne slukørede rejse hjem. Vi var flove over at have ulejligen de mange travle mennesker. Dette fejlskud kostede Værftet over en million kroner i direkte udgifter – og så var vi ikke kommet ud af stedet. Desværre er det ikke praksis, at værfter får udgifter refunderet, hvis køber opgiver inden underskrift, så det tab måtte vi selv bære.

Måske havde vi endog tabt andre muligheder i mellemtiden.

Panagopoulos var naturligvis en snedig shippingman, og han havde under forhandlingerne lidt efter lidt fundet ud af, hvad indholdet var i vores ”Helsingør-finansieringsmodel”, selv om vi søgte at holde metodikken hemmelig for ham. Han havde derfor også kunnet file i beregningerne, så økonomien i projektet var blevet mindre gunstig end tiltænkt.

Så måske var det godt, at den skibskontrakt alligevel ikke blev til noget !

Ulykker havde vi nok af i forvejen. Han købte dog heller ikke skib ved noget andet værft (tysk) før flere år senere – da vi ikke mere var skibsbyggere.

Imidlertid havde Ålborg Værft glæde af vor udvikling af finansieringsmetoder, fordi det gav vore venner deroppe gode kort på hånden, da skibsreder Ted Arison, Carnival Cruise Line, Miami, stod for at ville bygge endnu et krydstogtsskib. Ted Arison kom først til os i Helsingør og ville bygge et krydstogtsskib hos os, men jeg måtte desværre sige til ham, at det skib, som han ville bygge, var alt for stort til vore beddinger, men at jeg anbefalede ham at kontakte vort søsterværft i Ålborg. Vi assisterede Aalborg Værft med de meget favorable finansieringsmetoder, såkaldt ”double dip”, som vi havde udviklet, og det blev til rigtigt gode kontrakter på to store krydstogtsskibe for søsterværftet i Aalborg.

M/Y "Abdul Aziz" til Saudi Arabiens konge

Vi byggede i årene 1979 til 1982 også Verdens så absolut største yacht, M/Y "Abdul Aziz", 147 meter lang. Skibet mønstrede fuldt bemanded 65 mands besætning og var til den saudi-arabiske konges private brug. På prøveturen sejlede det 24,3 knob eller godt 45 km i timen - vibrationsfrit! Det var et fantastisk skib.

Det skib var et unikum på alle leder og kanter, men vi var kontraktligt forpligtet til ikke at omtale hverken køber eller skib i fagpressen eller i medierne, så vi fik aldrig faglig anerkendelse for det meget fine stykke skibsbygningskunst. Ærgerligt nok, men jeg ønskede på byggetidspunktet for så vidt heller ikke offentlig omtale af dette specielle skib, fordi vi i så fald kunne frygte sabotage eller terrorisme. Skibet blev da også i Lloyd's List betegnet som et forskningsskib til et selskab i Panama, og det lykkedes faktisk for os at holde hemmeligt, hvem den egentlige køber og bruger var, selv om mange på Værftet godt kendte til sammenhængen. Det var ganske flot gjort, da et ret så stort antal medarbejdere var klar over, hvem køberen var, og det kunne være fristende at udbrede sig om hans virkelige identitet.

Forhistorien til den kontrakt er lang. Her kommer den:

I foråret 1979 fik vi et praj om en saudi-arabisk interesse for at bygge en stor yacht. Prajet kom fra Geo Werner, en bekendt af vor bestyrelsesformand Aksel Drejet. Vedkommende kendte en tysk/engelsk forretningsmand, mr. Troniseck, der leverede reservedele til det saudiske Frontier Forces.

Mr. T. kendte chefen for disse Frontier Forces meget vel, og han havde fået i opdrag at forespørge et større antal europæiske værfter, om hvem kunne være interesseret i at bygge en stor

yacht til Saudi Arabien. Vi blev derfor spurgt, om vi kunne være interesseret i at bygge denne kongelige yacht til Saudi Arabien, og da vi på det tidspunkt ikke havde andre forespørgsler, der så ud til at kunne blive til noget, svarede jeg, at vi gerne ville fremsende et tilbud.

Vi var godt klare over, at en yacht ville stille store krav til værftets kunnen, men med baggrund i et heldigt byggeri af krydstogtskibet "Golden Odyssey", som blev udnævnt til *Årets Skib* af den amerikanske maritime presse i 1975 og vor overbevisning om, at vi kun havde chance for at overleve ved at bygge specialskebe af høj karat, tog vi mod til os og udarbejdede et meget flot projekt på et kongeskib.

Tilbuddet med flotte tegninger, specifikationer og beskrivelser indbundet i fint læderbind med det saudiske kongehus's våben, palmer og to korslagte, hævede sværd, påtrykt i guld skulle afleveres i Indenrigsministeriet hos chefen for disse Frontier Forces, general Abdullah Al-Sheikh, som tilhørte en gren af Saud-familien.

Mr. T., der var bosiddende i London og i øvrigt tysk statsborger, kunne åbne dørene til den store mand i Indenrigsministeriet. Mr. T. var i forvejen godt inde med myndighederne i Saudi Arabien og havde i årevis haft store leverancer af reservedele til flere ministerier. Han fortalte, at myndighederne købte så store mængder af reservedele til placering forskellige steder langs kysten i det store land, at man helt sikkert aldrig ville kunne anvende blot en brøkdel af delene, men det var ikke hans problem, og han ville gerne sælge så meget som muligt.

Mr. T. og jeg skulle mødes i London Heathrow for sammen at rejse til Saudi Arabien. Jeg medbragte en stor rulle flotte tegninger og det fine projekt i læderbindet. Han spurgte mig, om jeg rejste på 1. klasse, hvilket jeg måtte svare nej til,

da jeg altid rejste enten på business class eller oftest på turistklasse. Det var tydeligvis ikke godt nok. Mr. T. rejste altid på Saudi Arabian Airlines' 1. klasse, og han bad mig på stedet ændre min billet til 1. klasse, for det var sandsynligt, at vi ville træffe folk fra Saudi Arabien i flyet, eller i hvert fald ved ankomsten, og så ville det ikke gøre sig så godt nok at komme ud sammen med den "jævne" hob fra business class eller endnu værre fra monkey class, som han kaldte turistklassen. På Saudi-fly var der næsten kun søfolk og håndværkere på monkey class, og vi skulle naturligvis flyve med Saudi Arabian Airlines.

Det var selvfølgelig meget behageligt at rejse 1. Klasse med masser af plads og frit valg af forskellige menuer og juices, men naturligvis ingen alkohol. Billetten var meget dyr. Alt for dyr under normale omstændigheder. Vi mødte dog ikke om bord nogen personer, som mr. T. behøvede at brillere overfor, men man kan aldrig vide, hvem man træffer, og det har sikkert nok større betydning altid at føre sig rigtigt frem i de lande.

Besøg hos General Abdullah Al-Sheikh
Besøget hos generalen for Frontier Forces i Rhiyad forløb fint. Den store mand kendte øjensynligt ikke meget til skibe, men en ting insisterede han på: at skibet skulle være dobbeltbundet, så det ikke straks ville synke, hvis det løb på et undersøisk skær, som han fortalte, at der er mange af i det Røde Hav! Jeg rullede de fine meget store og til dels farvelagte tegninger ud, og fortalte ham om vort forslag, der var en flot yacht med længde på 120 meter med Saudis våben, de to korslagte sværd og palmer på skorstenen. Og naturligvis dobbeltbundet! Og med stabilisatorer, helikopterplatform, hospital etc. etc. Elektronisk kommunikation med omverdenen af den nyeste, mest avancerede type osv.

Jeg ved ikke, om der skulle smøres for at få en sådan ordre igennem, men mr. T. fortalte, at vi i alt fald burde kalkulere med, at sidste rate på 10% ikke ville blive betalt, for det var kutyme i

Saudi Arabien, at man aldrig betalte sidste rate under påberåbelse af diverse mangler og defekter, reelle eller imaginære. Men det er jo ikke det samme som at "smøre" en eller anden beslutningstager undervejs i systemet, for at få ordren. Sådan fungerer den verden, selv om vi finder systemet forkasteligt.

I øvrigt må man gå ud fra, at den egentlige beslutningstager er kongen selv, da det er ham, der skal bruge skibet. Men en højtstående person i systemet skulle udvælge og forelægge projektet for kongen, og den person kunne man måske have påvirket.

Vi var landet i en blindgyde

Der skete ikke videre med dette projekt, og det var muligvis arkiveret lodret. Vi fik i alt fald ikke noget svar - hverken fra mr. T. eller fra Indenrigsministeriet i Rhiyad. Vi hørte ikke mere til projektet eller mr. T. bortset fra, at han mente at have en kommission til gode for sit arbejde med at introducere os til generalen! Men jeg havde aftalt et no cure - no pay, så det kunne der ikke være tale om.

Jeg læste heller ikke noget i Marine pressen om kontrahering af et kongeskib til Saudi Arabien, så måske var sagen ikke afgjort endnu.

En fortsættelse af vort salgsarbejde kom der dog, og den følger i næste kapitel.. Den kom ad en helt anderledes og uventet kanal, en lejlighed, som pludselig viste sig, og som jeg heldigt greb fat i.

Først lidt om rejsen til Saudi Arabien i øvrigt.

Taxikørsel

Mr. T. og jeg boede på et hotel i udkanten af Rhiyad, og en dag var jeg alene på vej tilbage til hotellet inde fra byen og prægede en taxi på gaden. Man skal altid afklare prisen, inden man begynder køreturen, for ellers får man en masse bøvl med chaufføren, som sikkert forlanger alt for meget, idet der sædvanligvis ikke er taxameter i bilerne, eller chaufførerne siger, at taxameteret er gået i stykker.

Denne tur skulle normalt koste 25 – 30 rialer, men denne chauffør forlangte hæmningsløst 100 rialer. Jeg sagde, at han med den pris bare kunne køre væk og afviste ham. Men så satte han prisen ned til 50 rialer, og da jeg også afviste det, kom prisen ned til 30 rialer, hvilket jeg accepterede. Jeg satte mig ind på forsædet, og vi kørte af sted. Efter et lille stykke vej tog han mig på låret, hvorefter jeg sagde: ”Stop”, steg ud og satte mig om på bagsædet, mens han grinede.

Kort efter sagde han pludselig: ”40”. Så sagde jeg ”stop” igen, lukkede døren op i farten og gjorde tegn til, at jeg ville stå ud, hvorefter han undskyldte og gentog de aftalte 30 rialer, som vi var enige om, og uden yderligere episoder kørte han mig til hotellet. Men prisen skulle lige prøves en gang. Taxichauffører skal man i mange lande være forsigtig med – altså også i Saudi Arabien.

En anden gang i Saudi Arabien kørte jeg et kort stykke med taxi, og af skade bliver man klog, så nu sad jeg selvfølgelig på bagsædet. Chaufføren bemærkede mit fotoapparat, som var en Olympus, et pænt apparat af middelklasse. Han sagde: ”What a nice camera you have!” Jeg takkede for komplimentet, hvorefter han stak hånden ned

under forsædet og tog frem et meget fornemt, kostbart Nikon og sagde, at han også havde ”a nice camera”.

Det var vi enige om, men hensigten var åbenbar, da han lidt efter sagde: ”Shall we exchange cameras? I like yours better than mine – this is too big”.

Hans apparat var uden tvivl ”hot” og sandsynligvis glemt i hans taxi. Nu troede han, at han lige kunne få det læsset af på mig og få mit, der ikke var hot. ”Nejtak”, sagde jeg, men mere gjorde jeg ikke ved det, hvilket måske var forkert. Han burde have været meldt til politiet for letsindig omgang med hittegods, men så ville de jo nok hugget højre hånd af ham.

En dag talte jeg med en engelsk housekeeper på hotellet, og hun fortalte, at hun aldrig tog ind til byen om fredagen, for det er efter fredagsbønnen, at de halshugger dem, der er i ugens løb er dømt til døden, og det foregår i al offentlighed på torvet, og det ønskede hun ikke at komme for tæt på.

Jeg holdt mig også væk fra de barbariske henrettelser.

Kapitel 22

Frokost for Sheikh Yamani

Her fortsætter beretningen om, hvordan vi fik ordren på verdens største yacht.

Jeg blev inviteret til at deltage i en regeringsfrokost på Christiansborg for Saudi Arabiens olieminister, Sheikh Yamani, som var i København for at holde foredrag arrangeret af Dagbladet Børsen. For at illustrere hvor uforudsigeligt skibssalgssarbejde kan være, kan jeg fortælle følgende sande forløb:

Efter den formelle frokost med ca. 40 deltagere serveredes der kaffe i de tilstødende gemakker,

og de daværende ministre, Knud Heinesen, Ivar Nørgaard, Poul Nielson og andre koryfæer flokkedes om Sheikh'en, som bier om en honningmad, mens jeg - og mange andre - gik rundt i lokalet med en kaffekop i hånden. Jeg faldt i snak med bl.a. den tidligere energiminister Arne Christiansen, som efter nogen tid spurgte: ”Skal du ikke tale med Sheikh Yamani?” Jo, det ville jeg selvfølgelig gerne, og det var derfor, at jeg havde accepteret Udenrigsministeriets invitation, men vi kunne jo begge se, at Sheikh'en foreløbigt var omringet af regeringen, som jeg i alt fald ikke bare sådan kunne jage væk.

”Det kan jeg ordne”, sagde Arne Christiansen, og så gik han hen til de herrer ministre og sagde, at nu kunne det være nok, nu måtte nogle af de praktiske folk også have mulighed for at komme til, og så blev der plads til mig.

Efter at ministrene havde trukket sig væk, fik jeg lejlighed til at fortælle Sheikh Yamani, at vi måneder tilbage havde sendt tilbud til Frontier Forces på en yacht til Kong Fahd, men ikke fået noget svar. Sheikh Yamani var en venlig mand, som lyttede opmærksomt på min tale om kongelig yacht. Jeg fortalte om vores ekspertise i ”luxury cruise vessels” og om vort fine tilbud på en yacht med dobbeltbund etc. Jeg var interesseret i at vide, om vort tilbud havde interesse, eller sagen var afgjort til anden side.

Sheikh Yamani lovede at undersøge, hvordan det stod til med den sag. Han sagde, at han godt vidste, at Kong Fahd (endnu kronprins) var interesseret i en stor yacht, og at der blev indhentet tilbud fra mange lande i Europa. Jeg fik god kontakt med Sheikh Yamani, som virkede meget sympatisk og ret så venlig.

Sheikh Yamani's invitation

Kate og jeg var to dage senere inviteret til middag af Sheikh Yamani ved den saudi-arabiske ambassade i København. Middagen foregik på Royal Hotel. Sheikh'en var en god ven af Danmark. Tilstede var også dr. og fru Dalsgaard-Nielsen, som på klinikken i København havde behandlet Sheikh Yamani for svær hovedpine igennem flere år. Sheikh'en, der var født i Mekka i 1930, fortalte, at han gerne havde villet købe en grund langs Øresundskysten for at bygge et sommerhus, men han mødte modstand hos myndighederne og opgav forehavendet. Det var dog, før han blev berømt som hele verdens olie-minister, en post han havde indtil 1986, hvor han blev privat rådgiver for kong Fahd.

Det var sikkert heldigt nok, at vi ikke dengang begejstret slog ud med armene og lod Yamani købe en grund nord for København, for hvis det skulle være i den sædvanlige stil og stør-

relse for arabiske potentaters villainvestering i f.eks. Marbella-området i Spanien, må man vist betakke sig. Her har kong Fahd en tro kopi af Det Hvide Hus i Washington, og når han er på stedet, består hans stab af op mod 3000 personer.

I middagsselskabet hos Sheikh Yamani. var også hr. McKinney Møller plus en halv snes andre VIP's fra regeringen og administrationen, men ingen andre ”civile”.

Da vi sagde farvel til Sheikh Yamani, benyttede jeg lejligheden til høfligt at minde ham om, at han ville undersøge, hvordan det stod til med vort tilbud på yachten til daværende Kronprins Fahd. Sheikh'en svarede venligt, men bestemt, at det havde han jo allerede lovet, så det behøvede jeg ikke at minde ham om! Sådan!



Den græske rigmand og ekcentriker John Latsis var mellemand mellem Værftet i Helsingør og Saudi Arabiens Kong Fahd i forbindelse med bygningen af kongeskibet Abdul Aziz. Latsis havde et frygtindgydende temperament, men her ses han i en mere afslappet situation - og uden den uundværlige Skipper Skræk-kasket, som ellers var hans varemærke.

Møde med John Latsis

Kun 14 dage efter Sheikh Yamani's tilbagerejse fik vi en telefax fra en græsk skibsreder, John S. Latsis, der viste sig at være mellemmand for den saudiarabiske kong Fahd, dengang kronprins og regeringens stærke mand. I telefax'en stod der, at man gerne ville tale med os om eventuel bygning af et specielt "Forskningskib til Panama", hvilket senere viste sig at være kodeordet for den personlige yacht til det saudiarabiske kongehus. Kongen var ikke nævnt i telefax'en, ej heller Sheikh Yamani, men jeg kunne godt regne ud, at der sandsynligvis måtte være sammenhæng med Sheikh Yamani's besøg.

Denne mellemmand, John Spiro Latsis, som vi ikke kendte, viste sig at være en stenrig, græsk skibsreder, entreprenør og oliehandler og meget nær, personlig ven af kongen, som det vil fremgå af min beretning. Han blev født i 1910 og har haft et eventyrligt livsforløb. Hans søn, dr. Spiro Latsis har i 1999 overtaget ledelsen af de omfattende besiddelser.

Skibsreder Latsis regnedes ifølge Forbes Magazine at være blandt de 80 rigeste i verden med en formue, der vurderedes at ligge over 30 milliarder kr. Han overraskede os da også af og til med sin indflydelse og med sin impulsive beslutsomhed, der godt kunne forskrække og ryste en sindig nordbo.

Latsis var også en god ven af Sheikh Yamani, og Latsis og frue var med til Sheikh'ens datters bryllup med en eller anden lokal rigmand, hvilket Latsis en gang ved en senere lejlighed viste mig billeder fra. Latsis og frue var eneste "hvide" ved det meget store, fashionable bryllup, hvor man havde bygget en speciel jernbane ud i ørkenen fra Jeddah til transport af de mange gæster.

Jeg rejste straks til Grækenland og traf skibsreder John Latsis, som havde sit hovedkvarter i en stor, moderne bygning, som tidligere tilhørte skibsreder Onassis – på Parlamentsplad-

sen midt i Athen. Latsis omgav sig med megen luksus, men gik rundt på kontoret iklædt T-shirt, Skipper Skræk-kaptajnskasket, hvide benklæder og gummisko, alt nystroget og af klasse, kunne man se. Han har et meget markeret ansigt, som hugget i granit, og hans sprog er utroligt vulgært og dominerende. Han taler foruden græsk, også italiensk, fransk og engelsk, men ikke arabisk.

En hel etage i den store bygning var optaget af en kæmpestor model af et olieraffineri, som Latsis og Kong Fahd har bygget i havnebyen Rabigh nord for Jeddah, 50% til hver, en investering til en milliard dollars, fortalte han.

Latsis flyver fra sit hjem til kontoret i sin egen helikopter (med to norske piloter) og lander på taget af bygningen midt i Athen på det tidspunkt, der passer ham! Bystyret tør ikke forbyde ham at flyve med den støjende helikopter inde midt i byen, selv om det er meget generende for beboerne omkring pladsen. Money talks, kunne man konstatere!

Jeg fik skitser og dimensioner med hjem på det skib, som de ønskede at købe, men også at vide, at man foruden os havde spurgt 47 europæiske værfter, om de ville være med, så konkurrencen ville blive hård. Latsis vidste, at vi havde bygget det fornemme, græske krydstogtskib, "Golden Odyssey", og han vidste også, at dette skib i 1975 blev udnævnt til Årets Skib af den amerikanske marinepresse. Og han havde åbenbart respekt for vor skibsbygningskunnen og kendte til både vore færger og passagerskibe. Latsis nævnte ikke Saudi Arabien, men blot, at projektet skulle holdes absolut hemmeligt.

Det berømte schweiziske konsulentfirma Mairform, Geneve, som havde udviklet tegninger og specifikationer på skibet og som skulle være Latsis' rådgiver under bygningen. Hverken Latsis selv eller nogen af hans medarbejdere eller rådgivere havde på det tidspunkt besøgt os i Helsingør.



Esmann Olesen mødte Saudi Arabiens Kong Fahd personligt ved flere lejligheder, men der eksisterer ikke billeder fra disse møder.

Tilbud på forskningsskib alias "kongelig yacht" til Kong Fahd

Vi brugte et par måneder til at udfærdige et projekt, tegninger og specifikationer, samt udregne pris, og jeg rejste til Athen sammen med nogle af medarbejderne fra tegnestuen for at aflevere det. Man var interesseret i tilbud på en meget større yacht (på 147 m) end den 120 meter lange, som vi tidligere havde foreslået. Den store var selvfølgelig også meget dyrere – en pris på over 500 millioner kroner til normal skibsfinansiering.

Latsis reaktion på vort tilbud

Vi blev modtaget af den tekniske direktør, G. Gounaris, som modtog vort tilbud og lod det bringe ind til skibsrederen, som vi imidlertid ikke så noget til. Vi fik at vide, at han var optaget.

Sammen med G. Gounaris og hans medarbejdere gik vi i gang med en teknisk gennemgang af specifikationerne, som fyldte ca. 100 sider. Vi sad i et stort konferencerum omkring et kæmpemæssigt rundt bord med plads til 12 personer - i hver sin store, lyse, drejelige læderlænestol, da døren pludselig går op og ind stormer skibsrederen - viftende højt i luften med vort tilbud. Han var som sædvanligt iført T-shirt og lyse benklæder, skipperskræk-kasket og gummisko. Han råbte op med, at hvis dette papir var vort tilbud på skibet, kunne vi lige så godt pakke sammen og rejse hjem med det samme, for det var hen i vejret, og der var i hvert fald ingen grund til, at vi sad og spildte tiden med en gennemgang af specifikationerne.

Han var en excentriker, impulsiv, uberegnelig, og hvad man må betegne som en farlig mand. Så på os nordboere virkede hans entré ret så lammende, og jeg tænkte ved mig selv, hvad er det her for en forestilling, kan det virkelig være rigtigt? Er vores pris så meget forkert? Eller er det teater? Er manden useriøs og gal? Og hvordan finder man ud af det i tide?

Selv om det meget store bord var rundt, så sad vi selvfølgelig i to grupper overfor hinanden. Der var plads ved bordet på den græske side, og det var derfor bemærkelsesværdigt, at rederen gik rundt om bordet og satte sig i en tom stol lige ved siden af min. Så åndede jeg lettet op, for det var da et tegn på, at hans temperament nok var kommet lidt for højt op, og det viste sig da også, at han ikke mente så bogstaveligt, at vi skulle rejse hjem med det samme.

Men tilbuddet skulle naturligvis forhandles, det vil sige, at prisen skulle reduceres. Og det vidste vi selvfølgelig godt og havde indrettet os på.

Jeg fortalte ham, at vi på grund af en favorabel statsfinansiering (synonym med Helsingørsmodellen) ville kunne give en meget betydelig rabat, op mod 40%, hvis han betalte skibet 100% kontant ved underskrift af kontrakten. Han svarede, at det var noget sludder, for hans penge

lå bedre i hans egen lomme end i vores, og på Latsis opfordring bekræftede hans nære finansmedarbejdere, at chefen også denne gang havde så ganske, ganske ret! Hvilket ikke overraskede os, for ingen af hans medarbejdere turde selvfølgelig sige ham imod.

Ja eller Nej til vort tilbud

Vi nåede efter flere møder i det flotte hovedkvarter til det dramatiske øjeblik, hvor der skulle siges ja eller nej til vort tilbud. Latsis kaldte mig ind på sit private kontor og gav mig et stykke papir, hvorpå han havde skrevet et beløb – et beløb, der var en hel del lavere, end det vi havde tilbudt, og så sagde han, at jeg kunne gå tilbage til mit hotel og tænke over sagen og den store chance, som det ville være for os at levere til det saudiarabiske kongehus, som han fortalte ville være den endelige bruger. Men jeg skulle ikke komme tilbage til hans kontor, hvis jeg ikke kunne acceptere den pris, som han havde skrevet, men blot rejse hjem til Danmark og glemme alt om sagen og ikke spilde mere tid på den opgave.

Jeg svarede, at det ville være for uhøfligt blot at rejse, og jeg ville i alt fald komme igen for at sige farvel, men at jeg med det samme kunne sige, at den pris, som han havde skrevet på papiret, var uinteressant for os og helt uacceptabel. Jeg sagde, at jeg naturligvis ville gå vores tilbud igennem igen og komme tilbage, hvilket han så affandt sig med. Han sagde, at jeg kunne komme tilbage, når jeg ville, senere samme dag - eller fra kl. 5.00 næste morgen, hvor han ville være på sit kontor - og videre frem!

Efter en times tid, hvor mine medarbejdere og jeg havde gennemgået vort tilbud endnu en gang, gik jeg tilbage og gav ham med fast stemme og beslutsomt blik vort endelige tilbud. Vi havde givet en minimal reduktion på godt et hundrede og halvtreds tusinde DM, og jeg sagde bestemt, at jeg ville rejse hjem uden kontrakt, hvis han ikke kunne acceptere denne reducerede pris.

Det var et af de dramatiske øjeblikke, der mejsles ind i ens hukommelse, og hvor man ikke ved,

om man er købt eller solgt. Baggrunden var, at hjemme i Helsingør stod vi desperat og manglede den næste ordre, for ellers måtte vi gå i gang med meget store afskedigelser og måske lukke skibsbyggeriet. Så hans svar var meget afgørende for vor fremtid. Men det er nødvendigt at have is i maven i sådan en situation, ellers går det i al fald galt. Det er jo let nok at forære tingene væk.

Han læste tilbuddet hastigt igennem, så vist på mig og spurgte, om vi havde nogle flotte piger i København og – til min store lettelse – skrev han så forneden på tilbuddet, der var baseret på 50% kontant ved kontraktunderskrift:

OK / John S. Latsis.

Både mine medarbejdere, der ventede på hotellet, og jeg var lettede, for vi havde nu en stor fugl i hånden. Måske en rovfugl? Eller som det hed i en benzinreklame: A tiger by the tail !

En fordel at handle med den store skibsreder Latsis var, at han ikke skulle have nogen kommission under bordet. Det var han bare alt for stor til.

Men i underbevidstheden lurede en frygt for, at vi rodede os ind i ulykker med disse impulsive og uhyre velhavende folk, som kunne udøve en voldsom magt, hvis noget kom dem på tværs. Omvendt var Helsingør Værft dygtig til krydstogts- og passagerskibsbygning, og vi måtte vel ligeså godt kunne klare den opgave, som andre europæiske værfter, som heller ikke havde bygget yachts i denne størrelse før. Men en bekymring lurede hele tiden i baghovedet. Den viste sig desværre at være velbegrundet.

Kun ved hjælp af nævnte "Helsingør-Modellen" for skibets finansiering kunne vi hjemtage denne usædvanlige ordre, for forudsætningen for, at vi overhovedet kunne vinde denne kontrakt var, at vi med rederens kontantbetaling på 50% af kontraktbeløbet ved underskrift kunne give omkring 20% rabat, og under forudsætning af, at forkalkulen var korrekt, havde vi nu gjort en særdeles

god forretning med en meget stor fortjeneste. Kontrakten havde jeg fået i DM, for vi havde ikke tillid til den danske krone, og det gav os mulighed for at sælge DM-betalingerne på termin, en praksis, som vi under Anker Jørgensens regering tjente mange penge på, men som vi selvfølgelig ikke havde taget med i forkalkulen.

50% af skibets pris kontant ved underskrift

Ved kontraktunderskrivelsen i Athen næste dag, en fredag, fik jeg virkelig 50% af skibets pris udbetalt kontant på en almindelig check – uden anden garanti end min personlige underskrift og ikke engang en bankgaranti. Da jeg skulle videre til Iraq efter Athen, bad jeg om, at beløbet måtte blive overført til vor konto i Danske Bank i stedet for blot på en check, som ikke engang var crossed, et begreb, som de ikke kendte, for jeg turde ikke rejse ind i Iraq med et så stort, kontant beløb.

Denne store kontante betaling var ganske flot, da Latsis ikke havde haft kontakt med andre fra Værftet end mig, ikke havde været på inspektion i Helsingør, ej heller haft medarbejdere på besøg hos os – for at se os efter i sømmene. Tilliden til mig var næsten overvældende og skræmmende.

Vi havde bestyrelsesmøde dagen efter min hjemkomst, og jeg husker, at direktør Krag, Aalborg Værft, som dengang var i Værftets bestyrelse, inden mødet, kaldte mig til side og spurgte, om ikke jeg havde et eller andet nyt om salg af skibe, for der var i koncernledelsen meget stærk tale om nu at lukke skibsproduktionen.

Udviklingen var gået så hurtigt, at jeg ikke i løbet af weekenden - foruden forarbejdet til bestyrelsesmødet - havde nået at orientere bestyrelsen om den nye kontrakt med John Latsis, så det var i sidste øjeblik, at den kontrakt blev indgået.

Vor bestyrelse var da også næsten forundret og i alt fald foreløbigt lettet over udsigten til, at vi endnu en gang kunne redde os på selve målstrengen, men denne kontrakt blev med denne meget

specielle reder og hans store kongelige kunde et mareridt for os og var med til at cementere beslutningen om at lukke Helsingør Værft.

Vi fik at gøre med så vanskelige folk, at vi ikke havde fantasi til at forestille os de odds, som vi kom op imod, eller den mistroiske mentalitet og det for os ukendte temperament, som disse grækere fra mr. Latsis selv til yngste mand var styret af. Vi kunne ikke forestille os de exceptionelle og urimelige krav, som inspektørerne stillede an med, og hvor vanskeligt det blev at gøre dem tilpas.

Det var ikke ”Konen med Æggene”, der gemte sig bag vor optimisme med hensyn til det særdeles fine resultat, som vi forventede skulle komme ud af denne ordre, for denne skibskalkule var – som alle andre - baseret på et utal af detaljerede beregninger og erfaringstal, og vore omhyggelige ingeniører i kalkulationsafdelingen tog med meget store tillæg til antal arbejdstimer og materialeforbrug ekstra hensyn til den helt usædvanlige opgave, som et sådant yacht-byggeri ville være i modsætning til et kendt krydstogtsskib. Jeg havde ingen mulighed for at checke detaljer i denne store beregning og måtte stole på, at der var lagt så rigeligt med reserver ind i tallene.

Hvis inspektionen havde været af gængs karakter, er det min overbevisning, at vi ville have klarlagt dette byggeri til nær det budgetterede, men det må erkendes, at vi i virkeligheden ikke havde erfaring i egentlig yacht-kvalitet til royale kunder. Alternativt burde jeg måske ikke have taget den ordre i erkendelse af de ekstra store krav, som Latsis som mellemmand til Kongen naturligt ville stille for at dække sig selv ind. Skibsbygning i Helsingør ville i så fald være lukket to år tidligere. Under de givne forudsætninger var det rigtigt at tage den ordre ind.

Chokerende forsøg på annullering af ordren

Da vores tegnestue havde arbejdet med skibet i blot et par måneder, blev jeg pludselig kaldt til et af Latsis's kontorer, en stor patriciervilla

i udkanten af Geneve. Der blev ikke givet nogen forklaring på, hvorfor jeg skulle komme straks, og jeg var bekymret og spændt på, hvad årsagen til dette hastemøde kunne være. Da jeg i Geneve's lufthavn gav adressen til taxachaufføren, sagde han blot: "Oh! That is the Greek, he is crazy". Han var kendt, men åbenbart ikke kun for noget godt.

Da jeg var blevet lukket ind i den fine villa, som lå smukt oppe i bakkerne udenfor Geneve, kom mr. Tsichrintzis, rederiets advokat til stede. Han meddelte mig køligt, at skibsreder Captain Latsis ville annullere skibskontrakten, og at de ville forlange at få alle deres penge igen med en forrentning. Latsis så jeg ikke noget til, og stemningen var meget kølig. Der blev ikke givet nogen forklaring til denne udvikling.

Situationen var mærkelig, for vi havde ikke haft nogen uenighed med rederen, tværtimod må man sige, for Latsis selv havde været i fint humør ved underskrivelsen, og hans medarbejdere havde vi foreløbigt ingen problemer haft med. Jeg stod helt uforstående overfor dette skridt; korrespondancen med rederiet var hidtil forløbet uden gnidninger, og jeg var selvsagt rystet og blev skiftevis varm og kold over denne udvikling, for en annullering ville givetvis lægge Værftet i ruiner, for vi havde ikke andre ordrer, som vi kunne sætte folk i gang med, og pengene var vi selvfølgelig begyndt at bruge af, da de gik ind i kassen uden særlige restriktioner.

Jeg sagde til advokaten, at der ikke i kontrakten var nogen annulleringsparagraf, hvorfor det ikke ville være muligt at annullere, da jeg ikke frivilligt ville acceptere en annullering. Han påstod, at annullering var en del af den norske standardkontrakt, hvilket jeg kunne afvise som irrelevant, da vores byggekontrakt selvfølgelig ikke havde noget med den norske at gøre. Jeg sagde, at en annullering i øvrigt ville ødelægge Værftet og lægge vor by i ruiner og gøre mange mennesker fattige. Han forsvandt ind i kontoret bagved, og et øjeblik efter kom skibsreder John Latsis selv frem i døren. Han var vred, rasende,

hvidglødende og meget uforskammet – og han forlangte, at kontrakten blev annulleret, og at han straks fik sine penge igen, basta!

Jeg sagde til ham, at en annullering ville ødelægge skibsværftet og vores lille by, men han fastholdt, at de ville annullere. Først da jeg sagde, at hans grundløse handling uomgængeligt ville komme på de internationale avisers forsider, hvad vi ikke kunne gøre noget for at forhindre, blev han usikker og tøvende.

Uforskammet og rasende var han, men det med den negative omtale i aviserne kunne han ikke åbenbart ikke leve med, så han opgav sit krav om annullering og sagde, at jeg skulle glemme dette intermezzo, rejse hjem og fortsætte arbejdet! Latsis forsvandt ind på sit kontor uden at sige farvel, og jeg kunne blot gå min vej.

Det var et kort og meget ubehageligt møde, hvor jeg end ikke blev bedt om at sidde ned. Og så kunne jeg i øvrigt tage næste fly til København samme dag – meget rystet over de skrækelige menneskers opførsel. Jeg fik aldrig nogen forklaring på dette drama – ej heller fra hans egne medarbejdere. Latsis selv omtalte heller ikke senere vor voldsomme konfrontation. Man kan jo tænke sig, at nogen har talt dårligt om Værftet og stillet tvivl om vor overlevelsessevne, hvorved hans forudbetaling kunne komme i fare. Der kan dog være mange andre forklaringer på disse impulsive menneskers uforudsigelige opførsel.

Den dag blev en rystende oplevelse, som jeg aldrig glemmer.

Men det blev mig, der vandt konfrontationen med den rabiatske skibsreder - heldigvis. Alt andet ville have været helt uoverskueligt.

Muslimsk velsignelse

Da vi havde svejst den første skibssektion sammen, skulle arbejdet velsignes af en muslimsk præst, en mullah, som Latsis og hans datter, Marianna, kom flyvende med fra Jeddah. Desuden var der repræsentanter fra den saudiarabiske og den græske ambassade i København. Arrangementet gik fint. Ved at trække i en snor rul-



Bygningen af kongeskibet til Saudi Arabien startede med en muslimsk velsignelse, da de første dele af skibet var svejst sammen. En arabisk imam stod for ceremonien, der blev overvåret af byggeriets mellemmand John Latsis samt hans datter Marianna og - selvfølgelig - Esmann Olesen, der galant holdt en paraply for den unge dame.

lede Marianna Latsis to gardiner til side, så man kunne se en stålplade med en inskription dato og byggenummer. Men det var meget fremmedartet for os med den muslimske velsignelse på arabisk – af nogle sammensvejste stålplader. Skibets eksistens skulle holdes skjult, og det egentlige formål med skibet måtte ikke nævnes, kun at det var et forskningsskib, der blev bygget til et selskab i Panama, hvor der jo ikke er ret mange arabisk talende muslimer!

I parentes bemærket var pressen mere optaget af den iraqiske yacht, som i et årstid havde lig-

get færdig ved værftets kaj, fordi den på grund af krigen med Iran ikke kunne sejles til Basra i den Persiske Golf, og man havde hørt om guld-vandhaner og anden vild luksus, som man fyldte spalterne med i de dage.

I forbindelse med ceremonien kravlede Latsis selv ind i denne første sektion og følte på afslebne kanter, svejsninger etc., men kommenterede ikke, hvad han så.

Latsis havde forlangt, at ingen presse eller TV måtte få nys om besøget, og desuden sagde han,



Da kongeskibet Abdul Aziz forlod Værftet i Helsingør var der en stor pengegave som tak til værftets medarbejdere. Checken blev på kongens vegne overrakt af John Latsis, der benyttede lejligheden til at give personalechef Lene Larsen et stort kram, mens Esmann Olesen og fellestilsmand Thomas Nielsen ser til.

at han og hans selskab, mullah'en, Saudi-Arabiens ambassadør og Latsis' datter Marianna ikke ville have "stor" frokost eller middag. Latsis insisterede på blot en sandwich og lidt appelsinjuice i kantinen sammen med nogle af vore arbejdere. Derefter ville man straks flyve hjem til Athen igen i Latsis' eget store, to-motors jetfly. Og sådan skulle det være.

Bonus for godt arbejde

Vi havde fået værftets kantine til at lave nogle sandwiches, selvfølgelig uden svinekød, og jeg havde inviteret en halv snes af vore tillidsmænd og funktionærer med. Der blev holdt to små taler – først af mig og dernæst af Latsis. I mine ord indflettede jeg foruden de gode ønsker for skib og samarbejde, at vi gerne ville have lov til at overrække en gave (en sølvskål fra Georg Jensen) til Latsis' datter, Marianna.

Latsis talte derefter og sagde, at der i alle forretninger, store som små skal være en portion

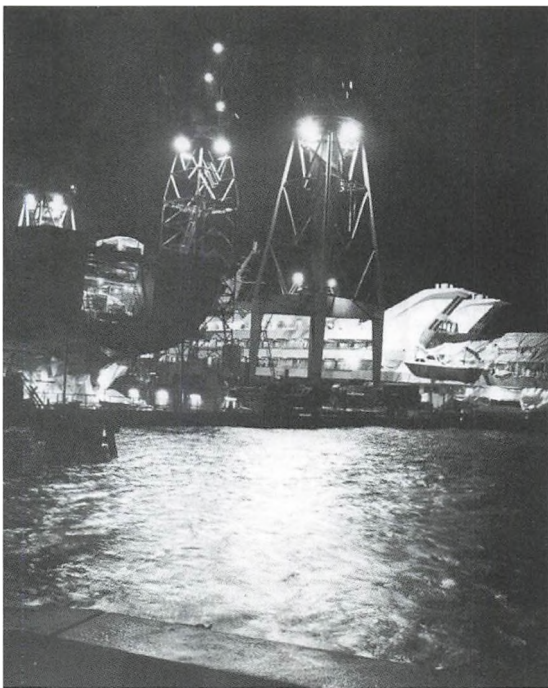
show – underholdning – 25% var passende, fandt han, (hvordan det beregnes, sagde han ikke noget om), og han fulgte det op med at sige, at han var glad for det fine arbejde, som vi havde vist ham, og føjede så til, at han ville invitere alle Værftets medarbejdere – ca. 2600 – en uge til Grækenland, eller vi kunne få 100.000 dollars til deling. Han talte på engelsk, som jeg oversatte. En af tillidsmændene trak mig i ærmet og spurgte, om jeg ikke kunne sige det med gaven en gang til, for noget lignende havde ingen før hørt, og de var ikke sikre på, om de havde hørt rigtigt.

Efter en kort rådslagning fandt vi ud af, at samlet ferie i Grækenland ikke var gennemførlig, og vi valgte at sige tak til at få beløbet. Og vups! trak Latsis en instruks (brev) op af inderlommen – allerede udfyldt og underskrevet – på 100.000 dollars trukket på en bank i Geneve med besked på at udbetale pengene til mig! Vårsågod! Og så sagde han, at han ville tredoble beløbet, hvis vi

lavede et fint skib. Og det løfte holdt han. Dollarkursen var over 10 kr., så det blev mange penge, ca. 4 millioner kr., som blev fordelt helt ligeligt til alle, der var ansat på denne dag på Helsingør Værft, hvad enten de havde med sagen at gøre eller ej. Der blev 1300 kr. til hver. Skattevæsenet var i dette tilfælde så flinke, at de anviste, hvordan økonomidirektør Boldsen kunne gøre beløbene skattefrie for alle - i forbindelse med Værftets 100-års jubilæum ved at kalde beløbet for "jubilæumsgratiale".

Byggeriet giver stort tab

Skibet blev utrolig flot, men det kostede os over 100 millioner kr. i tab, for det var næsten umuligt at tilfredsstille de over 20 inspektører, som kom fra konsulentfirma Maierform i Geneve og fra Latsis' eget rederi Petrola. Under normale vilkår ville der være en eller højst to inspektører. Latsis pudsede alle disse eksperter på os under bygnin-



Mens arbejdet på kongeskibet Abdul Aziz skred frem ved udrustningskajen, havde mørket sænket sig over Værftet i Helsingør. En lukning af bygningsafdelingen syntes nu kun at være et spørgsmål om tid.

gen, for han ville selvfølgelig ikke have nogen som helst vrøvl med Kong Fahd, når han selv skulle aflevere det færdige skib videre til majestæten. Vi brugte over dobbelt så mange arbejdstimer, som der var kalkuleret med, selv om man selvfølgelig allerede havde indkalkuleret mange ekstra arbejdstimer for "yacht-kvalitet", der notorisk er af meget højere standard end den sædvanlige krydstogtsskib-standard. Også materialerne blev meget dyrere end beregnet. Vi købte f.eks. det allerfineste Bangkok-teaktræ igennem ØK, men de fremmede inspektører kasserede de tredjedele, fordi de ikke kunne lide, at årene var forskellige, sådan som naturen nu er. Årerne i træet skulle være lige og ens - selv om det i vore øjne kom til at se ud som plasticlaminat.

Vi kunne have kørt en voldgift på de mange urimeligheder, men med den magtfulde kunde måtte man antage, at en voldgift kunne vare måneder eller måske år, og det havde vi ikke penge til, for hvad skal man gøre, imens voldgiften står på, og medarbejderne fortsat skal have løn, og hvad skulle de arbejde på. En anden risiko var, at rederen kunne vælge at tage sit skib, så snart det kunne flyde, og sejle det til et andet værft, fordi økonomisk formåen ikke udgjorde en begrænsning for hans beslutninger.

Så vi var nødt til at affinde os med de mange urimelige krav fra de 20 inspektørers side. Især en tysk inspektør opførte sig som en feldwebel overfor rekrutter. Han kom også med alle mulige påstande om, at han blev forfulgt af Værftets medarbejdere, bl.a. at hans cykel blev piftet, og han påstod, at han blev chikaneret af Helsingør Værft fra "top til bund", som han sagde.

Med sydlændingenes stærke temperament og deres mistroiske indstilling, som lyste ud af de græske ledere, og som heller ikke var fremmed for Captain Latsis himself, ville det ikke nytte at klage over inspektørernes urimelige og intrigante arbejdsfacon. Tværtimod ville Latsis opfatte det som resultat af en energisk og dygtig inspektion og føle sig endnu mere overbevist om, at vi forsøgte at snyde dem. Det forlød, at

inspektørerne konkurrerede om, hvem der kunne komme med flest indsigelser.

Deres opførsel oprørte mange, også blandt vore arbejdere, som udmærket kunne se den urimelige behandling, som de udsatte os alle for, og det tærede på moralen og engagementet.

Vi havde desværre ikke fantasi til at forestille os, at rederen ville engagere et så stort kontingent af inspektører, som notorisk generede produktionen.

Det var en meget svær og vanskelig tid, som jeg nødt vil genopleve. Det er rigeligt at sidde her og skrive om den periode, og mens det løber koldt ned ad ryggen på mig, kan jeg godt undre mig over, at vi psykisk holdt til det mareridt

Ballade om ændringer

Foruden de mange skærmydsler undervejs, især med de græske inspektører, havde jeg også en konfrontation med skibsreder Latsis, da han ville have fire (planlagte) kahytter lavet om til en ekstra spisestue. Kahytterne lå i et kvadrat, så opgaven bestod groft sagt blot i at fjerne skillerummene mellem de fire kahytter. Da de endnu ikke var svejset op, mente Latsis, at det kun drejede sig om med et viskelæder at fjerne nogle streger på tegningerne. Det var for så vidt rigtigt nok, men der ville nødvendigvis opstå forsinkelser af denne grund, idet alle produktionstegninger, f. eks. ståludskæring, rørføringer, el-ledninger, airconditioning skulle ændres i dette afsnit, og planlægningen skulle laves om etc. Tegnestuen kalkulerede en pris, der tog hensyn til, at skibets aflevering ville blive forsinket ca. to uger, og der-

med ville vi miste et dækningsbidrag, idet man ikke kunne regne med at indhente de to tabte uger på et senere tidspunkt. Og så drejer det sig pludselig om mange penge, for inklusiv indtjeningen (dækningsbidraget pr. uge) medregnet kom vi til 2 millioner DM, som vort tilbud til rederiet kom til at lyde på. Det var nok noget i overkanten, men generne ved omlægninger er svære at beregne, og vi ville jo da også helst være fri for denne ændring. Vi fremsendte tilbuddet til rederiet.

Jeg blev kaldt til den fine villa i Geneve, hvor Latsis og han søn dr. polit. Spiro Latsis, der på dette tidspunkt var matematikprofessor ved London University, var parate til en kraftig diskussion af vort tilbud. Jeg havde taget vor tekniske direktør Kaj Mogensen med, for at han kunne se, at det ikke var så simpelt, som han troede, at få flere penge undervejs.

Latsis var rasende, og han søn var også vred, for de troede, at vi forsøgte at snyde dem med den pris. Vi sagde selvfølgelig, at vi gerne ville være fri for at lave denne ændring, men mødet blev brat afbrudt af Latsis senior, som var hvidglødende, og han forlod kontoret i stor hast uden at sige farvel.

Vi fortsatte noget senere mødet med hans søn, der er lige så begavet som sin far, blot noget mere kultiveret og afdæmpet. Efter flere timer endte vi med at få en rimelig pris nær det, som vi havde forlangt, men Spiro Latsis rådede os til ikke at gå ind på skibsreder Latsis's kontor for at sige farvel, da vi skulle rejse hjem. Det vil være uklogt, dertil er han alt for vred og ophidset, sagde sønnen.

Kapitel 23

Skibsreder John Latsis livsbane

Skibsreder Latsis, der i født i 1910, begyndte med de bare næver og roede i sine unge dage forsyninger ud til skibe, der lå for anker på rhe-

den i Piræus. Han havde tidligt søgt at gøre forretninger med arabere, som han så vist ikke respekterede, men han påpegede dog, at arabernes

kultur og videnskab for lang tid tilbage havde været meget værdifuld for Grækenlands udvikling. De første forretningsforbindelser, som Latsis havde med araberne, var med Libyen, og Latsis kom til at kende Libyens kong Idris, som regerede før oberst Ghadaffi, og han hjalp kong Idris økonomisk med en livslang apanage, da Ghadaffi i 1969 smed kongen på porten – uden gyldent håndtryk!

Det samme skete, da de gejstlige og dele af kongefamilien i Saudi Arabien smed kong Saud ud, fordi han brugte flere penge, end der var til rådighed. Kong Saud, der var søn af Ibn Saud Abdul Aziz, stifteren af kongedømmet, måtte flygte og søgte sammen med sin familie hjælp hos Latsis i Athen. Latsis har fortalt mig, at han (Latsis) selv og hans familie straks flyttede på hotel, og han overlod omgående sit hjem møbleret til den afsatte Kong Saud og følge. Det var ganske flot gjort.

Kapitel 24

Insiderhandel med olie

Da de olieproducerende lande i OPEC i december 1973 skruede prisen på crude oil op fra 1,90 dollars pr. tønde til 11,65 dollars pr. tønde, havde Latsis og kong Faisal allerede et olieimperium sammen, og Latsis har fortalt mig, at han fik kong Faisal og olieminister Sheikh Yamani, som ikke var kongelig, til at udvise moderation med hensyn til priskravene i oliekartellet OPEC, hvor Shahan af Persien havde forlangt 14 dollars pr. tønde.

Latsis havde sørget for at købe olie op, inden prisen blev sat op til det fem-seksdobbelte, og det gav en fortjeneste på mere end 1 milliard dkr. Den tekniske direktør, G. Gounaris, fortalte, at Latsis, inden olieprisen gik dramatisk op, nåede at oplagre olie mange steder - også i lejede anlæg - i alt 2 mill. m³ råolie. Det svarer til ca. 12 millioner tønder, som steg ca. 10 dollars pr. tønde, eller i alt en øjeblikkelig stigning på ca. 1 milli-

Da efterfølgeren i Saudi Arabien, kong Feisal bebrejdede Latsis, at han havde taget sig af den udviste kong Saud, og at Feisal af den grund ville afbryde forbindelsen med ham, svarede Latsis, at han da betragtede sine arabiske venner som sine brødre, og dem kunne han da ikke svigte, når de var i nød. Det synspunkt måtte man respektere, og Latis genvandt sit usædvanligt gode forhold til kongemagten i Saudi, som det vil ses senere i min historie.

Latsis begyndte sin karriere i Saudi Arabien som entreprenør så sent som i 1971, og han havde, mens vi byggede skib for ham, over 5500 mand i gang med diverse byggerier for den kongelige familie. Alle Latsis' arbejdere kom fra u-landene, og de boede på hans skibe i Jeddah, f.eks. 1000 mand på "Margarita L.", alias "Windsor Castle", et passagerskib, som havde sejlet på ruten mellem England og Australien.

ard kr. Gounaris fortalte også, at Latsis praktisk taget ejede den græske National Bank of Greece (største private bank), foruden at han var en af tidens meget store tankskibsredere.

Den olieforretning var virkelig en udnyttelse af "insider viden", så det batter, men selvfølgelig ikke ulovlig.

Utrolig udvikling blot på ca. 25 år fra \$1,75 til nu omkring \$100 pr tønde !

I skrivende stund er prisen ca. \$105,00 pr. tønde, og prisen har ligget ret så fast på omkring \$100 pr tønde i mere end et år. Analytikere mener, at prisen udmærket kan nå \$200 pr tønde indenfor en overskuelig fremtid, hvis der opstår stigende international spænding mellem stormagterne.

Udviklingen i olieprisen er uforudsigelig, for nu har man fundet naturgas og skifergas i undergrunden mange steder i verden med det resultat,

at naturgas og skifergas nu produceres i meget store mængder i bl.a. USA til en pris på ca. 20 dollars pr. tønde ækvivalent til olie. Og man mener, at USA, som endnu er verdens største forbruger af kulbrinter, vil blive selvforsynende i løbet af få år.

Kapitel 25

Mit første møde med Kong Fahd

Jeg havde mit første møde med Kong Fahd, mens han var kronprins, dengang for at vise ham forskellige prøver på, hvordan vi kunne forestille os, at de to kongelige dæk på hans skib kunne laves. Dette møde fandt sted på en anden meget mindre og ældre yacht, som kongen anvendte til sejlads i det Røde Hav. Til denne præstation var vi 6 personer, bl.a. repræsentanter fra Lysberg, Hansen & Therp A/S, som med sig havde en berømt interior decorator fra Berlin.

Den stakkels mand fra Berlin kom igennem Latsis' vridemaskine, idet han havde forlangt 800.000 DM for en nærmere specificeret opgave, men efter Latsis' prispres gik manden gradvist, men uden særlig stor modstand ned til ca. 250.000 DM, hvorefter Latsis kasserede ham på stedet, for det så ud, som han havde forsøgt at skære sig en urimelig bid af kagen og snyde dem groft.

Tyskeren var en uerfaren og skræmt forhandler, og han havde i alt fald ikke is nok i maven til Latsis' fremfærd. Han blev fyret på gråt papir, mens vi alle stod og så på. Mens vi hørte på det, fik han at vide, at han var udelukket fra flere møder, kunne rejse hjem med det samme og tage sit tilbud og sine materialer med sig. Den stakkels mand så meget slukøret ud, da han gik.

Hvor lander olieprisen så, når Saudi Arabien ikke mere skal levere til USA ? Og den nye aftale mellem Vesten og Iran kan betyde lave oliepris, men usikkerheden om olieprisen er meget stor.

Gæster med små kufferter

Vi stod og ventede om bord på skibet på kongens ankomst, for han kommer sædvanligvis mindst et par timer senere end aftalt. Mens vi ventede, og jeg fik tiden til at gå med at snakke med skibets engelske kaptajn, landede der en helikopter på dækket, og ud kom tre fint klædte arabere og gik ind i kongens gemak.

De medbragte alle en lille sort håndkuffert, og jeg spurgte kaptajnen, om de skulle overnatte om bord, om kufferten var til pyjamas og toiletsager, hvortil han svarede: "Nej, kufferten indeholder dollarsedler, for så snart vores møde med kongen er overstået, skal de – som ofte før – spille poker med kongen, og indsatsen er altid 50.000 dollars pr. spil". Han sagde, at et mindre beløb ikke gav nogen spænding i den klub. Og man må huske, at en 100 dollarseddel stadigvæk var største, gængse seddel, man havde i USA, så \$50.000 i sedler fylder ret så meget.

Sådan spiller man poker i de kredse ! Naturligt nok blev ingen af os inviteret med til kortspillet !

Kongen kom ca. 2 timer forsinket, hvilket man betegnede som ganske normalt for majestæten. Han så interesseret på de forskellige plancher og prøver, som vi havde forberedt, men kommenterede ikke noget. Han virkede dog tilfreds og var venlig. Måske tænkte han allerede på pokeren.



Luftfoto af Værftet i Helsingør, som det så ud nogle år før lukningen af nybygningsafdelingen i sommeren 1983.

Forsøg på at få et tillæg til skibsprisen?

Da vi i sidste halvdel af byggeprocessen konstaterede, at vi ville tabe så frygteligt mange penge på dette skib, kontaktede jeg Latsis for om muligt at få prisen sat op. Han havde sagt til mig, at jeg skulle komme til ham, hvis der blev vanskeligheder, og da jeg fortalte ham om vort forventede store tab på dette skib, lovede han at arbejde for en audiens hos kong Fahd, hvor jeg ville få lejlighed til at fremføre vore økonomiske problemer. Latsis lovede at ville støtte mig hos kongen.

Latsis havde god kontakt til kongen, for der gik ikke mange dage, inden Latsis bad mig flyve til Jeddah for at være klar, og jeg skulle medbringe den store skibsmodel af kongens nye yacht i skala 1:100. Mødet skulle finde sted onsdag den 3. november 1982

Latsis ville sende sin private jet til København for at hente mig, men en måling af kassens dimensioner viste, at modellen var for stor til at kunne passere døråbningen i Latsis' fly, hvorfor jeg fløj med det ordinære SAS-fly. I lufthavnen i Jeddah stod der folk fra Latsis' firma for at modtage mig, og Kongens sekretariat sørgede for, at kassen kunne komme direkte igennem tolden uden inspektion.

Jeg blev inviteret til at bo på Latsis store kontorskib, "Marguérita L", som var en tidligere passagerbåd, "Windsor Castle", som i mange år havde sejlet på Australien fra London. Det lå nu fortøjet ved Latsis' egen kaj i Jeddah med rullende trappe op til øverste dæk, som i sin helhed var indrettet til Latsis' private domæne, et veritabelt show-off for at imponere de arabiske potentater, når de kom på besøg. Hele dette dæk var udstyret med fine møbler, tæpper og tropiske planter i massevis. Det var meget imponerende og i virkeligheden en utrolig anvendelse af de store midler, som det må have kostet at indrette skibet til denne grad af luksus blot for at imponere.

At disse umådeligt rige mennesker også foretager mindre fornuftige dispositioner, er Latsis også et eksempel på, for i midten af 80'erne købte Latsis M/S England, det passagerskib, som blev bygget i 1964 i Helsingør for DFDS til englandsfarten.

Latsis havde fået en ide om, at han ville ombygge dette smukke skib, som havde en prøvetursfart på 22 knob, til en personlig yacht til sig selv, og han lod arbejdet udføre ved et græsk værft Eleufsis Shipyard. Man gik meget resolut til værks, for der står i en beretning om dette job, at skibet blev strippet ned til det rene stål, og der blev foretaget en række større ændringer af selve stålskroget. Efter at der var brugt rigtigt mange penge på denne operation, opgav Latsis pludseligt at fuldføre sin vision, og skibet blev solgt til ophugning i det fjerne Østen, hvortil det skulle slæbes. Uheldigvis forliste dette tomme skrog i det Røde Hav, og det blev afslutningen for det meget smukke og stolte skib M/S England, som Helsingør Værft i sin tid fik så mange roser for at have bygget.

Sic transit gloria mundi!

Thorkild Hansen: Det lykkelige Arabien
Efter min ankomst til kontorskibet, hvor jeg boede under mit ophold, viste det sig desværre, at kongen pludselig var rejst til topmøde i Marokko, dog ventede man ham hurtigt hjem igen, så jeg skulle blot blive. Jeg havde medbragt Thorkild Hansen: "Det lykkelige Arabien", som jeg nåede at læse, inden kongen var tilbage fra Marokko. Det var spændende at læse netop den bog på disse breddegrader, for det var jo dertil, at Carsten Niebuhr rejste med sin ekspedition i 1760'erne, udsendt af kong Frederik V. Det var den ekspedition, som Thorkild Hansen skrev om i Det lykkelige Arabien.

Det var ingen spøg at være opdagelsesrejsende på de tider, og Carsten Niebuhr var faktisk den

eneste, der overlevede, idet hans besætning og de øvrige 5 forskere, som han havde med på sit skib, omkom af skørbug, malaria og ulykker i løbet af de år, som han opholdt sig i det ”lykkelige” Arabien, som er antaget at være det nuværende Yemen.

Efter at jeg havde ventet nogle få dage, blev det pludselig meddelt, at nu var kongen igen tilbage i Jeddah, og man mente, at mødet med mig ville finde sted ved 20 – tiden samme aften, så jeg sad klar i god tid, men der skete intet, og man får intet at vide, blot på forespørgsel at mødet er udsat. Mødet skulle finde sted på en anden yacht, M/Y ”Abdul Aziz”, som Latsis for 35 millioner dollars havde købt af skibsreder Niarchos, der kaldte sit skib for ”Atlantis”, mens han ejede det. Latsis opholdt sig meget om bord på denne yacht, som lå et andet sted i Jeddah’s havn, og som han udbød til salg for 100 millioner dollars! Latsis sejlede ikke med skibet, men anvendte det som et luksus-kontorområde for ham selv og tre sekretærer, som skrev for ham og holdt orden i papirerne.

Foran Latsis’ skrivebord lå der som et ”piece d’interêt” en 10 cm tyk skive, som var et udskåret tværsnit af en forstenet træstamme (ca. trekvart meter i diameter). På skiven stod to kamphaner, hvis fjerpragt var fremstillet af kvarts med hoveder af mat guld, som var meget kunstfærdigt udførte. Det var et fornemt stykke juvelerarbejde, som Latsis sagde, at han havde købt hos Asprey i London for £165.000.

Omsider ved 23-tiden blev jeg kaldt over på denne yacht, men faktisk kom kongen først kl. 00.45 kørende med sin personlige 20 mand store livgarde på motorcykler rundt om limousinen. Mødet begyndte kort efter.

Da Kongen kom ind i salonen, og vi havde sagt goddag og trykket hånd, fangedes hans blik af vores fine skibsmodel i glasmontren, og han udtrykte beundring og glæde. Kongen taler et udmærket engelsk, og han havde med sig kun en sekretær, mr. Mohammed Suleiman, så der

blev ikke brug for tolken, mr. Baha’a Ismail, der er oliedirektør hos Latsis, og som Latsis altid havde med, når han havde vanskelige sager at drøfte med Kong Fahd. Mr. Baha’a Ismail, der er ægypter, har en helt særlig måde at tale med kongen på, hvorimod Kongen siger – mens Latsis hører på det, at ”han (Latsis) har næsten alle gode egenskaber og kan næsten alt – men han har en sømands tunge!” Det kan også jeg godt skrive under på.

På dette sted i min fortælling kan det være på sin plads at nævne, at i den engelske avis The Guardian’s nekrolog over John S. Latsis, der døde midt i april 2003 i en alder af 93 år, omtalte man også hans ”sømands tunge” således:

”The last of the Golden Greeks is no more. All week the paeans have been pouring in for John Latsis, the 93-year-old, publicity-shy-tycoon, who may be the last great magnate to be produced by the seafaring country.

Born in a fishing village, the rag-to-riches tycoon used his empire – which included shipping, banks, refineries and construction companies – to buy his way to the very top.

Nothing thrilled the diminutive Greek more than throwing lavish parties for kings, presidents, prime ministers and Hollywood stars – even if there were few who were spared his bawdy sense of humour.

Margaret Thatcher, “a great friend”, after his donation of £2million to the Tory party in 1989 – at the time the biggest ever – was teased wickedly by the ex-deckhand. Introducing the then Prime Minister to her Greek counterpart at a glittering party given for NATO leaders at his London home in 1990, Latsis pronounced (in Greek): “This is Margaret Thatcher. She is great in bed, you can have her for the night”.

Enormously embarrassed Constantine Mitsotakis looked away as Margaret Thatcher, blissfully unaware, smiled kindly.

“But”, said a source who has later relayed the incident by the famously foul-mouthed shipping tycoon, “the Portuguese Prime Minister

was standing next to them and unfortunately he understood everything”.

“Even Latsis was surprised, when the man turned and said in perfect Greek: “Your jokes are not lost on all of us”.

Dette var i avisens omtale af Latsis’ død i april 2003, og indholdet stemmer godt med kongens opfattelse af John Latsis. Også min egen.

Ved mødet om bord på Abdul –Aziz optrådte kongen meget ligefremt og tog straks den fine model i øjesyn. Latsis havde bedt os om at lade modellen male hvid på den ene side, mens den anden side skulle være mørkeblå op til en guld-stribe ved underkant af rælingen og ellers hvidt opefter. Latsis forklarede kongen, at den side med den blå farve var langt den smukkeste, og selv om kongen så tvivlende ud, så fik Latsis slået fast, at skibet skulle være tofarvet i blå og hvide farver ligesom det engelske kongeskib M/Y ”Britannia”. Basta.

Men det sidste Kongen sagde, da mødet nogle timer senere var forbi, var, at hans skib skulle være hvidt og ikke blå, og derved blev det, hvad enten Latsis syntes om det eller ej.

Det var mit 2. møde med kong Fahd, som var en meget stor og imponerende mand. Han var i en fornem, guldbroderet kappe, og jeg husker især hans stol for bordenden, en meget stor stol med store, tykke dunpuder, hvor han fik placeret sit store korpus som en anden Christian den Fjerde for bordenden. Kongen var ret stærkt vindøjet, hvilket virker noget forvirrende, for han viste ikke, hvilket øje man skal se på!

Gaver til Kongen

Som gaver til Kongen havde jeg med en fornem kgl. porcelænsfalk og en fin billedbog om Danmark. Latsis sagde til kongen, at der nok var nogle billeder af nøgne damer i bogen, og de to fik megen spas ud af at kigge bogen igennem for at finde de nøgne piger, men der var kun en nymfe i tækkelig badedragt fra Jyllands vestkyst.

Bønsskrift om øget betaling for skibet

Formålet med besøget var naturligvis, at jeg fik lejlighed til at bede Kongen overveje at betale os noget mere for det skib, som vi var i gang med at bygge for ham. Det var faktisk tiggereskålen, som jeg kom med, for vi kunne ikke med jura i hånd forlange at få dækket noget ekstra beløb, eller rettere vi havde ikke kræfter til at køre sager om en forhøjelse af prisen, og min vurdering var desuden, at vi ikke ville kunne føre en sag med fornøden jura og vinde imod de enorme kræfter, som Kongen og Latsis repræsenterede. En stor del af stigningen i omkostninger hidrørte fra forøget timeforbrug, som i de fleste tilfælde skyldtes, at arbejde måtte gøres om, fordi de ca. 20 inspektører ofte kasserede arbejder, som efter for opfattelse var af foreskrevet standard og super høj kvalitet.

Jeg kunne naturligvis dokumentere tabets størrelse – med en særlig revisorattest, men araberne (og grækerne med) er så vant til at snyde og selv blive snydt, at både Kongen og Latsis formentligt troede, at jeg havde ganget vort tab med faktor to, tre eller mere.

Mit brev (bønsskrift) på engelsk til Kongen havde jeg fået oversat til arabisk af frk. Assig, som var blevet mig anbefalet af Merete Drud på den saudi-arabiske ambassade i København. En af Latsis’s betroede folk, oliedirektør mr. Baha’a Hussein Ismail, som også var tolk for Latsis, fik jeg til at gennemse mit brev til kongen. Jeg fik ham sat grundigt ind i vor situation, og både Latsis og Baha’a udtrykte, at det var et godt brev, som også var fint oversat til arabisk med undtagelse af en bemærkning om ”Allah’s vilje og gode ønsker for Kong Fadh’s helbred”, som mr. Baha kunne formulere bedre.

Baha’a udtrykte tvivl om vore muligheder for at få et ekstra beløb ud af kongen, når der ikke var kontraktmæssigt grundlag derfor.

Latsis sagde, at Kongen var positivt stemt for, at vi skulle have nye ordrer, og at vi ville få en ubetinget preference. Jeg forklarede Latsis, at

vi først og fremmest bad om flere penge for at holde Værftet i gang.

Latsis anholdt, at vi i vor opstilling over tabet havde anført et forventet fortjeneste på 5 mill. dollars og mente, at omkostningssiden kunne opstilles på en bedre måde og ikke burde anføres i både D-mark, Dollars og danske kroner, hvad blot ville forvirre Majestæten.

Kong Fahd læste mit underskrevne, arabiske brev, mens mr. Baha'a forklarede ham om vor katastrofale situation. Kort efter sagde Kongen, idet han foldede brevet sammen, at han gerne ville tale om den ø, som han planlagde nord for Jeddah. Jeg blev skuffet, for det tydede ikke godt, at han slet ikke reagerede på mit brev, men blot lagde det sammen.

Mødet med kongen blev også spændende af en anden grund, for Latsis var tillige storentreprenør for kongen og havde i lange perioder mange tusinde mand (fortrinsvist fra Pakistan og det Fjerne Østen) i arbejde – især med hensyn til byggeri af kongelige paladser og slotte i Saudi Arabien, men også bygningen af et af verdens største olieraffinerier, som kongen og Latsis byggede a meta ved Rabigh, ca. 80 km nord for Jeddah.

Det spændende var, at Kongen og Latsis var uenige om, hvordan en vejføring ved et nyt kongeslot skulle være. Slottet blev bygget på en stor, kunstig ø i det Røde Hav. Øen havde Latsis's firma dannet af opfiskede koraller, sand og sten efter ordre fra kongen. Der findes næppe nogen miljøminister eller miljø-aktivister dernede, så man skrabede blot havbunden og pumpede koraller, sand etc. op til formering af en ø uden hensyn til, at man sikkert ødelagde nogle havbundsmiljøer.

Den kunstige ø var forbundet til land med en lang lavbro afbrudt af et klapfag, en vindebro, som kunne styres elektronisk fra kongens limousiner. Øen blev påfyldt muldjord hentet fra Grækenland i store skibsladninger, og den

blev plantet til med store træer, palmer og buske. Slottet skulle ligge på et højdepunkt midt på øen, og en bred vej skulle gå fra slottet til havnekajen, der blev bygget udelukkende i anledning af vort skib.

Kongen ville have en snoet vej, så der ikke kunne skydes fra havnen op til slottet, men Latsis pressede på for at bygge en snorlige, flot og pompøs vej med kørebane af blankslebte, rødlig granit og kæmpemæssige, tre meter høje, mangearmede kandelabre som gadelamper, sådan at man kunne se fra slottet ned til skibet og omvendt og derved imponere alt og alle.

Drøftelsen mellem kong Fahd og John Latsis om vejføringen var intens. De to kunne ikke blive enige, men tegnede ivrige med kuglepennene de forskellige muligheder direkte på den fine, hvide damaskduk. Latsis holdt stædigt på sin lige vej, men kongen gav sig ikke, og til sidst udbrød Latsis:

"OK, You are the King, I am not a King, so if you want to be so stupid, be so stupid!"

Jeg troede næsten ikke mine egne ører og havde lyst til at kravle under bordet, men de to kampmaner har kendt hinanden siden ungdommen, så der var ingen grund til at tænke på majestætsfornærmelse, eller at kongen måske kunne finde på at tilkalde sikkerhedsstyrken, som sad i lokallet ved siden af. I øvrigt fik kongen naturligvis sin vilje.

Det græske temperament kunne komme lidt højt op engang i mellem! Men venskabet kunne åbenbart let klare de voldsomme meningsudbrud, som vel næsten var en majestætsfornærmelse.

Kongen og Latsis gik ind i en anden salon for at drøfte forskellige andre sager, og mr. Bahaa fulgte med. De talte sammen i mere end en time, og undervejs kom mr. Baha'a ud fra deres møde og bad om den opstilling over vore udgifter, som jeg havde vist til Latsis. Det var da et godt tegn,

og da de kom ud fra salonen, henvendte Kongen sig direkte til mig og sagde, at det ikke var ham selv, der købte skibet, men den saudiske regering. Han sagde, at han var overbevist om vor store dygtighed i at bygge skibe, og at vi ville bygge et godt skib af høj kvalitet, hvilket han satte pris på. Jeg takkede endnu en gang for den tillid Majestæten havde vist os og forsikrede ham om, at vi ville levere et godt skib til hans tilfredshed. Kongen var meget venlig over for mig og sagde, at vi ville få en favørstilling som leverandør af skibe til såvel Saudi's Navy som Coast Guard, som skulle bruge mange skibe i de kommende år.

Vi fulgte kongen ned til bilerne på kajen, hvor der pludselig kom liv i alle vagterne. Jeg forærede kongen et udvalg af danske oste – i alt 6 kg. Kongen, var øjensynligt glad for gaven og ikke bekymret for, om der var gemt en bombe skjult i posen. Det var dog længe før Muhammed-krisen !

Kort efter susede kortegen af sted ad den fine, brede kongevej af blankslebet, rødt marmor ind til Jeddah, hvor hans familie ventede ham. De arbejder normalt om natten, hvor temperaturen er lavere, og sover så i stedet om dagen.

Kongen kørte kl. 03.30, og umiddelbart derefter trak Latsis mig til side og sagde, at mit brev havde gjort et stort indtryk på kongen, men han havde spurgt, om ikke vi blot udnyttede situationen, hvilket Latsis sagde, at han havde afvist. Latsis fortalte så, at Kongen havde bevilget os et ekstra beløb på 5 millioner dollars, formentligt efter anbefaling af Latsis. Det var en flot gestus at forhøje prisen uden dokumentation for specifikke omkostninger eller krav.

Forståeligt nok havde kongen jo ikke pengene liggende løst i lommen, så skibsreder Latsis skulle betale for ham ud af byggekontoen. Desværre for os beholdt Latsis selv de to millioner dollars ud af de fem – ”for en sikkerheds skyld”, som han sagde, under henvisning til værftets økonomisk dårlige situation. Det var med refe-

rence til vore garantiforpligtelser og eventuelle reparationer.

Latsis udskrev et par dage senere en check i mit navn på tre millioner dollars, som han ville give mig med til Danmark. Jeg skulle imidlertid efter mødet i Jeddah straks videre til Baghdad, og jeg turde ikke rejse ind i Iraq med en check på tre millioner dollars. Desuden var checken end ikke crossed, en metode, som Latsis ikke kendte. Så selv om een fugl i hånden er bedre end ti på taget, bad jeg ham dog om at telexe beløbet til vor konto i Danske Bank, og han fik sin check tilbage. Overførslen til Værftets konto skete samme dag.

Jeg ønskede at takke Kong Fahd for hans hjælp og talte med Latsis om formen. Han hjalp mig med at formulere et takkebrev, idet mit første udkast ikke var tilstrækkeligt underdanigt efter Latsis' mening. Kongen skulle ikke tituleres som ”Konge”, men som ”Vogter af de to Hellige Moskeer” i Mekka og Medina.

Et unødigt højt beløb!

Da jeg senere bemærkede overfor Latsis, at vi endnu ikke havde fået de sidste to millioner dollars, henholdt han sig til, at værftets økonomi var til rotterne, og at de to millioner dollars, som han beholdt, skulle bruges til eventuelt garantiarbejde på skibet efter levering, hvis vi ikke evnede selv at udføre arbejdet. Han sendte også et meget venligt brev, hvori han redegjorde for, at med Værftets elendige økonomiske situation måtte han sikre sig ved at beholde de to millioner dollars, som skulle stå klar til at betale for garantiarbejder på skibet.

Der var således den fordel ved Latsis' forudseenhed, at vi aldrig blev udsat for krav om at betale for udførte garantiarbejder. Vi hørte end ikke om, hvad man foretog sig. Jeg ved dog, at Latsis beordrede et italiensk specialfirma til i Southampton at sandblæse skibet og lægge et nyt epoxy ”panser” på skroget for at udjævne alle svejse- unøjagtigheder, så skroget blev lige så glat som en Rolls Royce. Det fik også en anden farve i stedet for den hvide fra Helsingør. Nu

har det en lys sandfarve med reference til ørken-sandet. Jeg syntes, at farven var lidt kedelig og fandt, at den hvide farve var langt kønnere, men måske er en kridhvid for skarp i den stærke sol i det Røde Hav.

Vi fik aldrig nogen dokumentation for, hvor mange penge man havde brugt ud af de to millioner dollars, som han havde beholdt som depositum for garantiarbejder, selv om vi selvfølgelig insisterede på at blive informeret derom. Men det er klart, at et betydeligt beløb ville gå til at vedligeholde ting og sager under hensyn til de hysteriske krav, som de havde til den ultimative perfektion. Latsis' London direktør mr. Dondos lovede, at vi nok skulle få en redegørelse for, hvordan de to millioner dollars var blevet brugt. Han påstod, at der var brugt mere end de to millioner dollars på skibet efter afleveringen, men en skriftlig opstilling over de enkelte poster kom aldrig til veje, selv om jeg personligt rykkede ham flere gange.

Det ærgrede mig meget, at jeg med den velvilje, som kong Fahd øjensynligt havde overfor (mig) os, måtte affinde mig med, at Latsis blot hævdede af kongens gave til os, og jeg overvejede meget, hvordan jeg kunne bringe denne situation til kongens kendskab. Jeg var godt klar over, at en direkte henvendelse til majestæten næppe ville føre til andet, end at kongen ville spørge sin gode ven, captain John Latsis, om sammenhængen og få til svar, at han (Latsis) blot havde varetaget kongens interesse i at sikre udførelse af eventuelle garantiarbejder etc.

Vi hørte kun lidt til skibet, for Latsis' eget rederi skulle bemane skibet, og man havde selv stor ekspertise i skibsdrift fra et af verdens største tankskibsrederier. Jeg husker kun, at der kom en enkelt beklagelse, som efter sigende skulle være kommet fra selveste Kong Fahd. Han var utilfreds med en utæt installation i loftet i den kongelige spisestue, idet han havde bemærket, at der dryppede vand fra loftet ned på bordet – efter sigende direkte i hans suppe! Det sidste med suppen er måske en skrøne.

Årsagen var ikke en utæt installation, som han formodede, men at man stillede temperaturen på aircondition' en til kun 16 grader. Anlægget var beregnet til at kunne køle luften ned fra 45 graders udetemperatur i skyggen til 24 grader, men det havde under visse omstændigheder en stor overkapacitet, så luften kunne køles helt til 16 grader, hvilket kunne have den fysiske konsekvens, at der så af naturlige grunde faldt "regn", idet luften ved de 16 grader af og til kom ned under dugpunktet afhængig af luftfugtigheden på et pågældende tidspunkt.

Lille sommerhus?

Et lignende anlæg - også med elektronisk vindebro, byggede han til en anden kongelig ø udenfor havnen i Jeddah, hvor kongen har en sommervilla, som jeg har været inde i under et besøg i Jeddah på et tidspunkt, hvor jeg søgte Latsis med det ærinde at rykke for de sidste to millioner dollars af kongens gave til os. Latsis var om morgenen taget til Grækenland, men i stedet for traf jeg Petrola's oliedirektør, mr. Baha'a Ismail, som er en veluddannet egypter, der har arbejdet for Latsis i mange år.

Sammen med mr. Baha'a var også den græske admiral Margaritas, tidligere chef for den græske flåde, og mr. Baha'a inviterede mig på frokost på skibet. Mr. Baha'a fortalte mange interessante ting, bl.a. havde han før Iran-Iraq krigen mange gange besøgt Saddam Hussein i Bagdad, og han karakteriserede Saddam som en snu, kynisk og blodtørstig despot. Latsis havde også besøgt Saddam Hussein.

Admiralen sagde, at når kongen dør og en ny kommer til, vil man få brug for et nyt kongeskib. Latsis' folk passer disse store, kongelige yachts, og det gøres uden svinkeærinder, således laves der fuld menu hver dag - som om kongen med familie og venner havde meldt deres ankomst til frokost hver eneste dag! Men så går tiden da med det.

Baha'a Ismail fortalte også, at kongen er meget glad for "vort" skib, hvor han opholder sig hver

uge ofte i tre dage. Han fortalte også, at Helsingør Værft har det bedste skudsmål, og at kongen helt bestemt mente det, da han sagde, at han gerne ville købe nogle flere skibe hos os, men de første patruljebåde, som tidligere omtalt, blev aldrig bestilt på grund af myndighedernes urealistiske krav med hensyn til farten, hvor man talte om helt op til 45-50 knob.

Kongeskibet var på dette tidspunkt i Grækenland for at få foretaget nogle ændringer, der ville gøre kongens to dæk endnu mere sikre, hvilket majestæten havde forlangt.

Admiral Margaritas bad efter frokosten arkitekt Abu Bakr, som også er egypter, om at vise mig et nyt sommerslot, som Latsis havde bygget til kongen. Dette slot var for længst helt færdigt og var blevet fuldt tilfredsstillende for monarken.

Det var en stor oplevelse at se sommerslottet, der ligger for enden af den 1.2 km lange kunstige ø/halvø, som man har skabt ved at pumpe knuste koraller op til et ”bjerg” på 27 meter over daglig vande, og overalt pålagt et 2 meter tykt lag af importeret (græsk) muldjord. Der er nu skabt en fornem park af sjældne træer og buske, mange slags tropiske planter, store bede med flotte blomster, og græsplæner i et utroligt haveanlæg omkring de yderst elegante bygninger, hvoraf den ene ser ud som to store ørkentelte, og den

anden er et antal sammenbyggede 6-kantede pavilloner i rustfrit stål og farvet, skudsikkert glas. Havens vækster gror fint, for de vandes rigeligt med fint ferskvand, fremstillet ved en dyr, osmotisk proces af havvand! Der er også store vandfald og mange springvand i forskellige konfigurationer. Man fortalte, at i en stor kunstig sø med siv, åkander og grotter kunne ses over 150 stk. kilotunge guldfisk, som stimler sammen i grotternes skygge på varme sommerdage. Jeg talte dem ikke, men antallet lød meget troværdigt. Der var 180 mand (Latsis’ folk) fast til at passe haveanlægget.

Inde i slottet er alt ”funkis” med rustfrit stål, forgyldte vandhaner, vaskekummer og toiletter. Badekarrene er cirkulære og hugget ud af forskellige typer granit i flere tilfælde blokke på 4 tons hver - på stedet. De herrer fortalte, at der i alt er anvendt over 20.000 m³ materialer for at skabe disse områder, som strakte sig ud i havet.

Til sommerslottet var der en bred (tosporet) vej af blankslebet, rødt granit med tre meter høje, fem-armede kandelabre som gadelamper i begge sider. Det lille sommerslot har rullende trappe fra ankomstpladsen og fire trin op til husets gulvniveau. Årsag til dette bizarre trappearrangement var Majestæstens dårlige hjerte (samt for mange penge).

Kapitel 27

Præsentation af skib for Kongen

Da byggenummer 424 yacht M/Y ”Abdul Aziz” kun manglede færdiggørelsen af de kongelige gemakker, som vi ikke ønskede at påtage os at levere og derfor ikke var med i vor kontrakt, blev skibet overtaget af Latsis, hvis egne folk sejlede det til Jeddah, Saudi Arabien, for en præsentation for kongen.

Latsis havde forinden talt om, at vi skulle sørge for sejladsen til Jeddah, og han var inde på,

at vi kunne bruge skibet til en udstilling af danske varer for salg til Saudi Arabien. Han talte meget om den fine markedsadgang, som vi ville kunne få med reference til skibet og kongen.

Jeg havde så mange andre problemer at slås med, at vi nok ikke viste hans ideer tilstrækkelig interesse – og med god grund, så han opgav den plan.



Kongeskibet Abdul Aziz fotograferet ved ankomsten til Jeddah i Saudi Arabien. Det er Esmann Olesen selv, der har taget billedet, selvom det var strengt forbudt at fotografere i det stærkt bevogtede havneområde.

Inden afsejlingen overrakte Latsis mig til vore medarbejdere de lovede 300.000 dollars, små 3 millioner kr., en flot gestus, og kun Helsingør Værft A/S sad tilbage med et alt for stort tab. Dette beløb blev sammen med det første beløb på 100.000 dollars, som rederen gav os tidligere, blev fordelt med lige store portioner til alle, der på det tidspunkt var ansat på værftet, hvad enten de havde med skibet at gøre eller ej. Skattevæsenet hjalp os (økonomidirektør Boldsen) med at formulere et brev, som jeg underskrev, til alle ansatte med en forklaring på, hvorfor vi fik pengene, så der ikke skulle betales skat af dem. Anledningen var angivet som Værftets 100-årige jubilæum.

Inden afsejlingen fra Helsingør ønskede vi til gengæld at give skibsreder Latsis en afskeds-gave, og jeg fandt hos en isenkræmmer i Helsingør et pænt stykke, spraglet keramik, som jeg syntes var passende. Det var en stor bakke med en sømand i en figur, som kunne ligne Latsis selv til en pris af ca. 4000 kr. Han blev til-

syneladende meget glad for gaven, og han bad om, at der måtte blive taget et billede med det samme inde på mit kontor, hvor Lene Larsen, Thomas Nielsen og jeg blev fotograferet sammen med Latsis.

Dengang havde vi på værftet en kontormedarbejder, Mogens Jensen, der også fotograferede for os til søsætninger og lignende. Han blev straks tilkaldt og tog nogle billeder. Da han skulle til at gå, kaldte Latsis ham til sig og stak ham 100 USDollars. Fotograf Jensen, der ikke taler engelsk, stod uforstående og vidste ikke, hvad han skulle med de 100 dollars, måske købe et eller andet til skibsrederen. Jeg skyndte mig at sige til ham: "Stop dem i lommen og sig tak, for det er drikkepenge!" Fru Hammer og de andre damer ved telefonbordet fik også 100 dollars hver. Sådan.

Den samme teknik brugte Latsis i lufthavnene i Saudi Arabien, hvor alle de forskellige "uniformer" fik 100 rials (ca. 400 kr.) hver som en fast

rutine. Der blev gjort plads til Latsis, så snart de så ham, og man kappedes om at komme til at åbne dørene for ham. Jeg var en gang med ham fra Jeddah til Rhiyad i hans eget to-motors jetfly - en flyvning på et par timer. Vi fløj først fra kontorskibet med hans egen store helikopter med to piloter til den private lufthavn i Jeddah, hvor hans folk holdt klar til at flytte os over til hans private jet. I Rhiyad gentog forestillingen sig, alle og enhver, som lukkede døre op eller bukkede for ham, fik de 100 rialer stukket i hånden.

Det skabte opmærksomhed overalt.

Dette besøg i Rhiyad gjaldt primært en frokost, som guvernøren for det statslige olieselskab holdt, men Latsis besøgte også indenrigsminister, Prince Naif, kongens broder. Jeg var med til frokosten, hvor Latsis og jeg var de eneste "hvide", resten af de 12-16 personer var arabere, og de nød meget Latsis' vulgære, sjofle historier. Han var som sædvanlig centrum og evnede at holde deltagerne fangne med sin strømmende enetale på engelsk. Araberne elskede ham øjen-synligt og morede sig overdådigt.

Præsentation af skibet for Kong Fahd

Da kongen kom ombord i Jeddah til præsentationen af det nye skib, og jeg havde den ære at vise ham rundt på dette vidunder af teknik, slog det mig, at alverdens rigdom ikke kun er lykke, for det første den store mand spurgte mig om, når vi kom rundt i salonerne på de to kongelige dæk, var: "kan vinduerne lukkes op, er der flere udgange herfra?" Han var på trods af sin store magt og enorme rigdom hundeanstet, for, at der kunne stå en terrorist bag det næste hjørne.

Skibet var fyldt med alle mulige sikkerhedsforanstaltninger, skjulte kameraer, elektroniske overvågninger, egen helikopter, og senere kom der to hurtigtgående ledsageskibe til. Ombord var bl.a. et fuldt udrustet hjertehospital, der pr. satellit kunne være i konstant tovejs TV-forbindelse med et hospital i Houston, Texas, hvis der pludselig skulle være brug derfor. Der var mere elektronik i det skib end i et jumbo-fly.

Som yderligere sikkerhedsforanstaltning var skibet bygget således, at den almindelige skibsbesætning ikke kunne komme fra de nedre dæk til de to øverste, kongelige dæk. Der var ingen direkte adgangsmulighed for dem.

Kongen var hurtig til at vurdere de forskellige prøver på f.eks. vægfarver og møbler, som vi havde med på skibet. Om farverne sagde han konsekvent: "More bright!" Dermed mente han mere brogede og stærkere farver, og om møblerne sagde han, efter at han havde ladet sit store korpus dumpe ned i, hvad vi synes, er bløde sofaer: "More soft", altså endnu blødere, tykkere puder, selv om de allerede var enorme.

Kongen sagde til mig, at jeg ikke måtte tro, at skibet kun var til hans personlige brug, for det blev købt af den saudiarabiske regering. Han undlod at føje til, at den saudiarabiske regering: det er også mig. For landet et jo et udpræget diktatur, hvor det er kongen, der bestemmer det hele.

Jeg havde en gave med til kongen, som han ikke vil finde andetsteds, nemlig et blytryk af den første avis, der blev udgivet i Saudi Arabien. Blytrykket, som jeg tilfældigt havde fundet hos en antikvitethandler i København, havde vi fået forgyldt. Avisteksten stod selvfølgelig udelukkende på arabisk med undtagelse af datoen, der også fandtes på vort vestlige system. Datoen var 15. April 1937 !

Blytrykket var ca. 60 cm x 35 cm stort. Det blev indrammet og hængt op på skibet.

Torpedobåde til Saudi Arabien og måske et skoleskib?

Kongen sagde til mig, at han gerne ville bestille nogle torpedobåde hos os, og Latsis skaffede mig prompte en liste med navnene på de 9 værfter, som allerede havde givet tilbud. Han fik den udleveret fra ministeriet ved blot at telefonere til sin gode ven, Prince Abdullah, der var forsvarsminister og nu er konge. Prince Abdullah blev efter Kong Fahd's død konge af Saudi Arabien.

Listen omfattede de tilbudte priser fra kendte, store, internationale værfter, men vi kunne ikke udnytte den gode kontakt til Kongen, for vi havde ingen chance for at få tilladelse fra vore politikere til at bygge krigsskibe til disse lande, selv om det måske kunne være blevet en fin forretning med disse usædvanlige forbindelser. Jeg har listen over tilbuddene liggende endnu, og priserne pr. stk. varierede fra 50 millioner Rialer til 90 millioner Rialer á ca. 4.50 kr. pr. Rial. Man har måske ikke regnet med at få de sidste 10% efter garantitidens udløb – således som det er kutyme i landet.

Skoleskib

Latsis søgte også at overbevise kongen om, at Saudi Arabien burde uddanne nogle af sine unge

sønner til et liv på søen og derfor investere i et skoleskib. Der var så megen interesse for sagen, at vi fremstillede til kongen en stor model af et skoleskib, hvor eleverne kunne få gymnasieuddannelse samt en marineuddannelse, og vi afleverede også et sæt tegninger til et sådant skoleskib. Det var et ambitiøst projekt for et land som Saudi Arabien, men med Latsis og hans store rederi som sparringspartner kunne Saudierne sikkert nok have fået resultater ud af en sådan investering. Vi ville selvfølgelig kun have handlet kontant, så man ville ikke komme i samme situation som i Philippinerne, hvor det blev meget svært for landet at tilbagebetale lånet, og hvor Værftet på grund af selvriskoen på skibskreditlånet i en periode var udsat for en reel tabsrisiko.

Kapitel 28

Nej tak til kongelige gemakker

Helsingør Værft sagde nej tak til Latsis om at udruste (indrette) to dæk med de kongelige gemakker, for risikoen ved opgaven fandt vi at være for stor, og vi havde allerede tabt penge nok på selve skibets bygning. Usikkerheden vedrørende indretning af de kongelige gemakker ville være endnu større end ved bygningen af selve skibet, og udgifterne til at udbedre eventuelle ændringer ville blive uden for vor kontrol.

Latsis pakker ikke sin mening ind i vat, og han svarede i et brev, at det var uforskammet af os at sige nej tak til at udføre denne fase 2 med indretningen af de kongelige gemakker, og at vi var så utaknemlige, at vi burde skamme os. Men det kan han jo sagtens mene. For ham var det et problem at finde et værft, der ville gå i gang med en sådan opgave, og som havde den fornødne erfaring i luksuspræget apteringsarbejde med kostbare materialer.

”Halvædle” badeværelser

Der skulle leveres meget kostbar indretning, således skulle både kongens og kronprinsens bade-

værelser, der begge var så store som dagligstuer, beklædes med Lapiz Lazuli på alle vægge. Jeg så det færdige resultat og må medgive, at det virkede overvældende og barokt med så megen luksus. Lapiz Lazuli er en afghansk *halvædelsten*, som vi almindelige mennesker kun kender fra dyre fingerringe, men den specielle vægbeklædning skulle leveres som fliser i størrelse på 12x12 cm i rustfrit stål pålimet tætpakkede, slebne stykker af de kostbare stene, så det så ud som en hel flade. En sådan flise kostede 9.000 dollars. Og der skulle rigtig mange til for at danne vægbeklædning i de store rum.

Dronningens badeværelse var ikke slet så fornemt udstyret, men det var dog også meget flot i rødligt marmor.

Spisebordet i den kongelige spisestue skulle specialfremstilles. Det var meget stort med plads til fyre personer og i en kostbar træsort. Prisen blev opgivet til over 1 million DM. Og sådan var det hele vejen. Møbler, tæpper og gardiner i udsøgt luksus, men ikke efter vores smag, må man nok sige.

Med i vor leverance var en oval swimmingpool, og den blev også en kostbar sag, for gulvet skulle ved hydraulik kunne glide op og ned langs de lodrette sider i poolen, så swimmingpool'en kunne omdannes til dansegulv, når man ikke ønskede at bruge poolen.

Det blev det anerkendte Vosper Thornycroft værft i Southampton, som Latsis fik overtalt til at udføre udrustning af de kongelige dæk. Det rygtedes, at Vosper Thornycroft blev overrasket over opgavens omfang, der viste sig at være meget større og mere kompliceret, end man havde forestillet sig. Om man tjente på opgaven, ved jeg ikke.

Da skibet kom til Vosper Thornycroft for udrustning af de kongelige dæk, blev hele vort flisearbejde lavet om, ikke på grund af manglende kvalitet, men fordi man fandt på at ændre flise-mønstret, så det blev mere arabisk at se på, selv om det eksisterende selvfølgelig allerede var godkendt.

Meget kan lade sig gøre, når penge ikke er nogen begrænsning.

Kapitel 29

Fremvisning af færdig yacht i Southampton

Latsis inviterede mig med over til en præsentation af det helt færdige skib i Southampton, og man kunne tydeligt se, at der havde været en interior decorator med forstand på at takkes den arabiske smag. Sammensætning af møbler, tekstiler og tæpper kunne med de uharmoniske, stærke farver godt give en dansker kuldegysninger, men smag kan som bekendt ikke diskuteres, og det er arabere, der skal bruge det, så en kritik vil være uden mening, men det var meget langt fra europæisk endsige nordisk smag.

Latsis til middag i vort hjem

Under Latsis's sidste besøg i Helsingør invite-

Skrog som en Rolls Royce

Skibets skrog skulle være glat som en Rolls Royce, og så blev det selvfølgelig således. Man tolererede ikke at se svejsninger eller de "buler", som mere eller mindre findes på alle svejste skibe, hvor pladerne mødes. Det endte med, at vi fik lov til at spartle skibet inden maling, men man forlangte, at det skulle være med en blank og afslørende epoxymaling. Det færdige resultat var imponerende og næppe set magen til nogetsteds på så stort et skib.

Skibet blev malet hvidt, som majestæten havde forlangt ved mødet i Jeddah, men da det kom tilbage til Southampton fra vor præsentation i Jeddah indforskrev Latsis et italiensk firma, som sleb vor maling af og spartlede en gang til og malede skibet sandfarvet og dybblåt, adskilt af et guldbånd. Han må jo have sikret sig, at kongen ville acceptere den nye farve, går jeg ud fra. Jeg har senere set nye billeder af skibet, der nu hedder Prince Abdul Aziz, er sandfarvet og har blå skorstene og et blåt bånd langs rælingen. Det ser flot ud, men den blå farve er nok meget dominerende, forekommer det mig.

rede Kate og jeg Latsis og den saudiarabiske ambassadør hjem til middag. Med var også et par af Latsis medarbejdere og en ambassadefunktionær. Kate havde stillet en fin middag an til de herrer med blandt andet fersk, røget laks fra fiskemand Petersen i Holte, som var vor leverandør "second to none".

Det var en næsten umulig opgave at stille Kate på, for Latsis kunne ikke bestemme sig for, om de kunne få tid til en sådan middag eller ej, og snart blev der sagt jatak for kort efter at sige nejtak og sådan fortsatte det næsten til aften, da Latsis til sidst besluttede sig for at komme til Løvbjerg-

gard, og det blev heldigvis en perfekt aften, hvor Kate's middag som sædvanligt var helt i top.

Charlotte havde lovet at servere, men da Latsis opdagede, at det var husets datter, som skulle servere, lavede han straks om på bordplanen, og hun kom til at sidde ved siden af mr. Latsis. Han taler som et vandfald i timevis, hvis det stikker ham, og den stakkels ambassadør fik ikke et ben til jorden, men Latsis føler sig sikkert også meget finere end en mere eller mindre tilfældig saudiarabisk ambassadør.

Den ferske, røgede laks fra superfiskemanden i Holte bekom Latsis så vel, at han bad mig med-

bringe ca. 40 sider (for ca. 10.000 kr.) røget laks næste gang jeg fløj til Jeddah.

Med i leverancen var både laksekniv til udskæring og pincetter til at trække ben ud med, men om Kongen blev lige så begejstret, ved jeg ikke, for Latsis tog sig af det videre fornødne med den røgede laks i Jeddah, hvor hans medarbejdere stod ved flyet og gelejdede mig og den store trækasse med de mange laks direkte gennem paskontrol og toldvæsen, som ellers kan være meget nidkære og mistroiske overfor vestens frivoliteter eller f.eks. spiritus, som ofte kommer ind skjult blandt andre varer.

Kapitel 30

Krigsskibe til Mellemøsten?

Det var selvfølgelig ærgerligt, at vi ikke under nogen omstændigheder ville kunne få lov til at levere krigsskibe til Mellemøsten, for Iraq ville også være kunde, og man bad direkte om at få at vide, hvilke krigsskibe vi kunne bygge. Jeg spurgte, hvad de var interesseret i, og når man så nævnte korvetter, svarede jeg, at korvetter lige netop var uden for vort område, hvortil de gode officerer svarede, at sådan ville mit svar nok være hver gang, de kom med en forespørgsel, altså, at de fandt mit svar var at snakke udenom.

At vi i Danmark kunne bygge krigsskibe fik de iraqiske marineofficerer syn for, da tilfældet ville, at hele den danske flåde med både fregatter, korvetter og inspektionsskibe komme sejlene formeret som en armada ud af Københavns havn netop, som jeg havde den iraqiske delegation med admiralen i spidsen til frokost på Lange-linjepavillionen.

Det så ud som bestilt arbejde, hvad det dog ikke var.

En af de mere kuriøse oplevelser om krigsskibsproduktion var, da Libyens ambassade meddelte, at de gerne ville have et møde med mig på Værftet i Helsingør, og der indfandt sig to nydelige libyere, (arabere) fornemt vestligt klædte, og på fint, skolet engelsk spurgte de mig, om vi kunne bygge kystbevogtningskibe til brug langs deres 1000 km lange middelhavskyst. Det kan man jo kun sige ja til, men inderst inde vidste jeg godt, at vore politikere under ingen omstændigheder ville være med til at forsyne oberst Ghadaffi med noget, der bare kunne ligne krigsskibe.

Jeg fortalte, at vi havde bygget de to danske fregatter og været leverandør til den kgl. Danske marine i mange år. Det var fint nok, men det kuriøse kom, da de herrer i fuldt alvor spurgte, om vi kunne påtage os at medlevere et antal Polaris raketter, der er den atomvåbenbærende, langdistance raketype, der også kan affyres fra u-både. Det måtte jeg selvfølgelig sige nej til, og vi hørte heldigvis ikke mere til dem.

Kapitel 31

Værftets 100-års jubilæum og tiden, der fulgte

Den 1. marts 1982 rundede Værftet 100 år, og selv om skyerne i horisonten rundt var meget mørke og truende, blev dagen festligholdt.

Der var reception i Helsingørshallen og hundredvis af Værftets gamle venner, leverandører, politikere og andet godtfolk strømmede til. Der var frokost til alle, og fest i flere dage på forskellig vis.

Der blev dog også bygget skibe.

Der blev udtalt mange gode ønsker for fødselsarens fremtid, men bag facaden lurede usikkerheden, og allerede året efter blev det besluttet af ejeren, J. Lauritzen Holding A/S, at skibsbyggeriet skulle ophøre.



Det var bestyrelsesformand for Helsingør Værft A/S, Aksel Drejet, der gav den triste meddelelse om lukning af nybygningsafdelingen. Det skete på selskabets generalforsamling i april 1983.

Kapitel 32

Usædvanlig fællestillidsmand

Thomas Nielsen var en klog mand, og han var også mig og Værftet en ret så god mand, som man kunne ræsonnere med - selvfølgelig ikke altid, men der forekom faktisk situationer, hvor han satte sine egne rabiate medlemmer stolen for døren og truede med at gå af, hvis de ikke accepterede de resultater, som han havde forhandlet sig frem til. Og så faldt de til ro, for hans autoritet var betydelig.

Vores personalechef Lene Larsen har fortalt mig, at hun efter lukning af skibsbyggeriet engang spurgte Thomas Nielsen, hvorfor han i grunden ikke støttede mig mere, end han gjorde. Han svarede, at han mente, at han ved sin holdning holdt værftet i gang længere, end det

ellers ville have været tilfældet. Det er lidt svært at følge hans tankegang, og måske er det en erindringsforskydning hos ham, når han eftertænkter sine handlinger. Måske var grunden den, at han skulle genvælges med mellemrum som fællestillidsmand og ikke måtte vise for meget samarbejde med ledelsen, for fra gammel tid var der - som på alle store arbejdspladser - en mistro til ledelsen, som arbejderne mente, var de fæle kapitalisters forlængede arm.

Desværre døde Thomas Nielsen kun få år efter, at hans ansættelse ved værftet ophørte. Jeg besøgte ham på hospitalet kort før han døde, og han sagde, at det nu var ved at være sket med



Der bestod et nært forhold og gensidig respekt mellem Værftets mangeårige fællestillidsmand Thomas Nielsen og direktør Esmann Olesen, selvom Thomas Nielsen befandt sig et godt stykke ude på den politiske venstrefløj.

ham, men tilværelsen havde været spændende, og nu ville han sige farvel.

Han var meget slagfærdig og god til at holde arbejdernes takketale ved søsætninger, hvor rederen ofte gav en pengegave til arbejdernes

hjelpefond. Han sagde, at han repræsenterede dem, der udførte arbejdet.

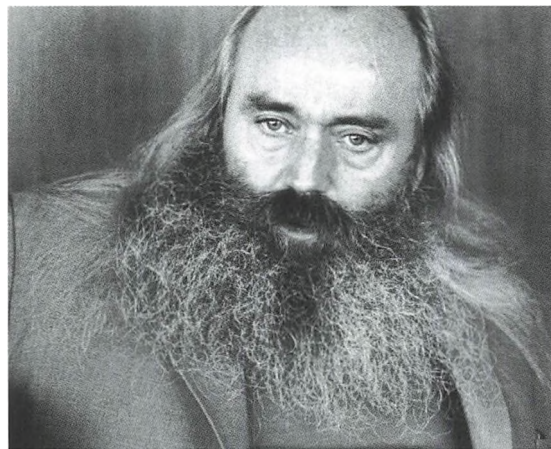
Georg Poulsen holdt en smuk tale i LO Skolens Aula ved Thomas Niensens båre, hvor der nok var mere end 200 deltagere tilstede.

Kapitel 33

Simon Spies' besøg

En skønne dag blev jeg ringet op af Simon Spies' sekretær, som spurgte om Formanden – sådan hed han – måtte komme på besøg og se den fine yacht til Irak. Det sagde jeg ja til, men betingede mig, at besøget kun kunne finde sted på en lørdag, for ellers ville alt arbejde sikkert gå i stå ved synet af Spies og hans venner.

Lørdag formiddag kom Simon Spies med selskab i flere store biler, og selv om hans kondi var helt elendig, lykkedes det dog for ham at kravle op til øverste dæk på nr. 423, den søgæende yacht til Saddam Hussein. Han beundrede det flotte og færdige skib og var meget venlig og interesseret. Pludselig fangedes hans blik af nybygning 424, kongeskibet til Saudi Arabien, som lå på bedding, og han spurgte, hvad det rustne skrog dog var. Jeg svarede, at det aldeles ikke var rustent, men malet med en rustbeskyt-



Formand Simon Spies viste stor interesse for de store yachter, som Værftet byggede til Irak og Saudi Arabien, men det blev aldrig til en kontrakt, selvom Spies jo nok mente, at han havde penge!

tende grundfarve, og at skibet i øvrigt ville blive Verdens største yacht, men at købers navn måtte jeg ikke oplyse. Det syntes Simon Spies dog var spændende og spurgte, hvor meget sådan et skib ville koste. Jeg svarede, at det afhang af finansieringsformen, men en 600-700 millioner kroner måtte man regne med. Da jeg forestillede mig, at det trods alt også måtte være en slags penge for

Spies, sagde jeg, at Formanden sikkert kunne få lån i Skibskreditfonden. Hertil gnækkede Spies: ”Nå, det er nu ikke nødvendigt, for jeg kan godt selv klare det!”

Og det havde han kunnet på det tidspunkt, men han købte dog ikke nogen yacht, da han hørte, at besætningen var på 65 mand.

Kapitel 34

Dronning Margrethe og Prins Henrik

Da vi ombyggede kongeskibet Dannebrog på værftet i 1981, inviterede Dronning Margrethe og Prins Henrik til frokost på Dannebrog to gan-

ge under forløbet, første gang lige inden vi gik i gang med arbejdet, og anden gang da skibet var færdigt. Begge gange havde jeg Dronningen på



Under kongeskibet Dannebrog's ophold var den kongelige familie ved flere lejligheder på besøg for at følge arbejdet. Her er det dronning Margrethe, der ledsages ombord af Esmann Olesen, mens el-svejser Per Ebsen står klar til at overrække majestæten et par overtrækshandsker.



Øverst: Prins Henrik havde inviteret sin grevelige familie til at besøge kongeskibet Dannebrog under værftsopholdet i Helsingør.



Til venstre: Kongeskibet Dannebrog gennemgik i 1981 en omfattende ombygning og modernisering på Værftet i Helsingør. Her ses skibet i dokken.

min højre side ved bordet. Det var meget inspirerende, at Majestæten tog sig tid til at holde denne frokost og indvi os i hendes egen store kærlighed til Dannebrog.

Kate og jeg netop havde været i Thailand, hvor Dronningen og Prins Henrik også havde været kort forinden. Vi talte så om de smukke templer, og jeg husker, at Majestæten nævnte, at de glasskår, som murene er beklædt med, er stor kunst efter hendes opfattelse. Ved den anden frokost efter skibets færdiggørelse, overrakte Majestæten mig to plaketter (våbenskjolde) med Søværnets Materiel Kommando's våben, og hun takkede for godt udført arbejde. Det glædede os

Kapitel 35

Fremstød i Kina

Det var nærliggende at forsøge salg af skoleskibe til Kina, og ved ØK's hjælp kom vi i god kontakt med de kinesiske myndigheder, som inviterede os til at holde et symposium i Beijing over skoleskibe og maritim uddannelse, herunder erfaringer fra Svendborg Søfartsskole.

Vi drog af sted til Beijing med en delegation på fire mand, som alle var eksperter på området. Forløbet af symposiet var meget professionelt og de kinesiske deltagere, som udgjorde i alt 50 ledende personer, kom fra maritime skoler og rederier i hele Kina. Foredragene varede i fire hele dage, og tilhørernes opmærksomhed var intens, men spørgsmål var der kun få af. Alt blev oversat til kinesisk, og det undrede os, at den kinesiske tolk til tider kunne gengive vore tekniske forelæsnings med forholdsvis få ord, men til andre tider varede oversættelsen længe. Vi viste også en spillefilm af 20 minutters varighed om skoleskibe - endda oversat til kinesisk. Den blev meget vel modtaget af forsamlingen.

Der kom ingen umiddelbar reaktion fra kinesisk side, men det ventede vi heller ikke, for vort forslag skulle først drøftes, og kineserne besluttede

meget, at Majestæten var tilfreds. Under ombygningen deltog Dronningen ofte med at bestemme detaljer i interiøret på Dannebrog, og hvordan ombygningen i øvrigt skulle være. Hun kunne skibet udenad, men har selvfølgelig også været om bord utallige gange i alle årene siden barndommen.

Prins Henrik og prins Joachim besøgte den irakiske yacht en søndag formiddag. Jeg fornemmede, at de anvendte farver og tekstiler, der var meget spraglede, ikke lige var deres smag.

Prins Henrik's forældre, Greve de Montpezat og frue var også med.

at sende en delegation til Helsingør for nærmere kontakt.

Det var Marineministeriet og Undervisningsministeriet, der stod for symposiet i Beijing, og som også inviterede os på en tur til den kinesiske mur.

På vej ud til den Store Mur og de berømte Ming grave, en køretur på ca 70 km, som vi foretog i tre limousiner, passerede vi flere små landsbyer. Jeg sad i den forreste bil sammen med en departementchef fra marineministeriet og en tolk. Da vi kørte ind i en af disse landsbyer og kom til torvet, så jeg en lastbil, hvor der på ladet stod en halv snes mænd med plakater på mave og ryg. De var kronragede og bundet sammen. Der stod en hel flok mennesker omkring lastbilen og råbte ad mændene på ladet. Jeg spurgte forsigtigt min vært igennem tolken, hvad der foregik her, og tolken talte åbenbart med chefen om, hvad de skulle svare på mit spørgsmål. Det endte med, at tolken slog det hen med, at det var et lokalt opgør uden betydning.

I en af de efterfølgende biler havde mine medarbejdere også spurgt om, hvad der foregik, og

der havde man været mere åben og svaret, at det var nogle forbrydere, som nu blev hånet af den lokale befolkning - som en del af deres psykologiske straf.

En aften inviterede de kinesiske værter på middag på en af deres fineste restauranter, hvor vi skulle spise Peking Duck eller Peking And, som vi jo også kender her. En meget berømt ret, som det varer hele dagen at tilberede. Det var en spændende restaurant, og vi fik mange mærkelige retter som del af den store middag. De var ikke alle lige appetitlige. Bl.a. fik vi søpølser, som vist er en tangplante, og vi fik hajfinner, der siges at være en delikatesse, men er noget underligt slibrigt, geleagtigt noget, som man sikkert skal vænne sig til fra barnsben for at synes om.

En gæstfri viceminister

Vores vært, som var viceminister, og jeg sad sammen med en tolk ved et særligt bord til denne middag. Ministeren havde åbenbart som sin værtspligt at skulle sørge for min forplejning, bl.a. tog han med sine egne spisepinde flere gange under måltidet noget af maden – formentligt delikatesser - på sin egen tallerken og lagde det over på min tallerken, ja, værsgo og spis. Det brød jeg mig ikke så meget om, men sagde selvfølgelig tak alligevel, og så tænkte jeg, at det kunne jeg måske vænne ham af med ved at tage noget af maden fra min tallerken og lægge det på hans - som tak for sidst, men det syntes han var helt fint, smilte og nikkede. Så den metode duede ikke, tværtimod. Vi fik heldigvis Mai-Tai til i store mængder. Det er en slags brændevin, som ligner Nordsøolie og smager som en blanding af terpentiner og sprit. Og stærkt var det. Kineserne nød både mad og spiritus meget, og det kan man vide ved, at de bøvser højlydt - og

ofte – af velvære. Det siges at være god tone og viser, at maden smagte.

Afslutningen på måltidet var en hel lille ceremoni, for under stor bevågenhed, især fra de mange kinesere i selskabet, bar en af tjenerne højtideligt en stor, flot terrin med låg ind og satte den foran viceministeren. Ministeren tog låget af, og spændt viste han os, at der i terrinen blot lå hele hovedet af en af de ænder, som vi havde spist. Nu tog han hovedet, som var kogt, og lagde det på sin egen tallerken, og det viste sig, at hovedet i virkeligheden allerede var savet igennem på langs, så med sine to pinde kunne han skille de to stykker ad, og med stor elegance løftede han den ene halvdel af andehovedet over på min tallerken og opfordrede mig til at spise denne delikatesse, mens han selv spiste sin halvdel. Det er selvfølgelig ikke fugls føde på sådan et hoved, men nu ved jeg da, hvordan et andehoved ser ud indvendig fra. Ja, ja, det gik an med at spise (pille) det, men selvbeherskelse var nødvendig. Under stor opmærksomhed fra selskabet fik vi pillet andehovedet, især hjalp endnu et par skåler for venskabet mellem Kina og Danmark - i et solidt glas Mai-Tai.

Ingen af os ville have kunnet bestå promilleprøven, hvis vi var blevet testet, men vi kunne da gå derfra, og ministerchaufføren ventede på os udenfor restauranten. Jeg tror, at alle deltagere fandt, at den middag havde været en stor succes.

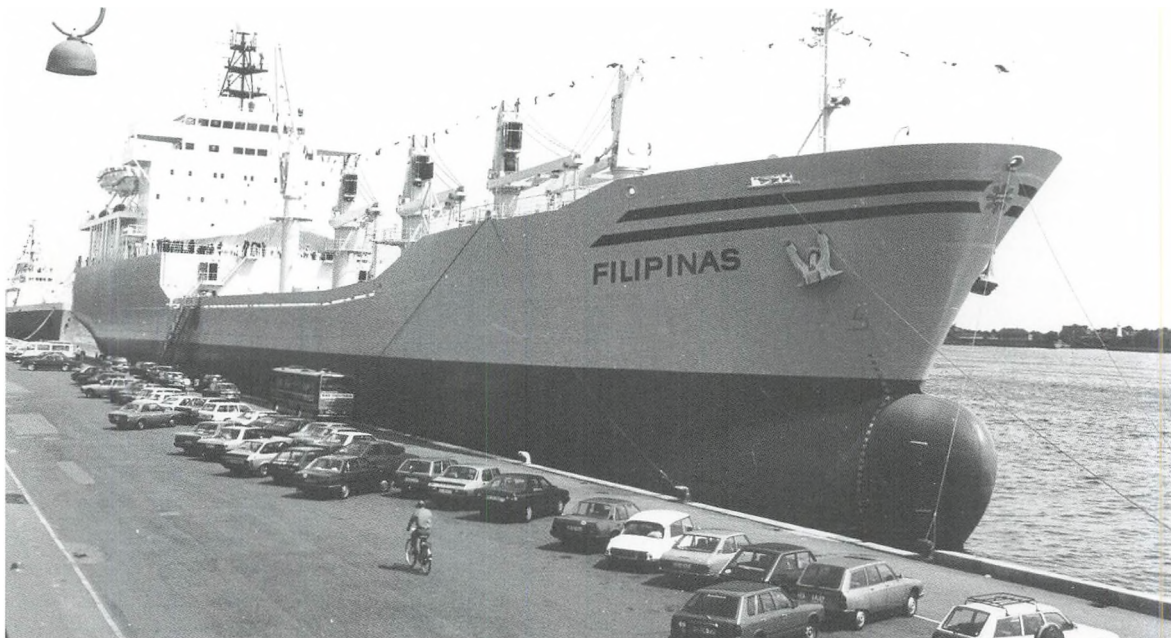
Kineserne købte dog ikke noget skib, for efter at Firebanden (Mao's enke plus tre andre) var arresteret, smækkede regeringen kassen i, og i en periode måtte man unnlade alle store investeringer, som ellers var planlagte. Man købte heller ikke noget skib andetsteds.

Kapitel 36

Fragt/Skoleskib til Filippinerne

Efter et helt års salgsarbejde med mange tekniske forberedelser og forhandlinger lykkedes

det at få kontrakt på verdens største skoleskib, som blev kontraheret af det filippinske marine-



Skole- og fragtskibet Filipinas, som Helsingør Værft sikrede ordren på, måtte på grund af skibets størrelse bygges på Lauritzen-koncernens andet værft i Ålborg. Ved færdiggørelsen blev skibet præsenteret ved Langelinje i København.

akademi. Skibet var kombineret bulker og skoleskib, og det er så langt det største skib, som har figureret i Værftets ordrebøger. Det laster 26.000 tdw og har plads til 240 kadetter og ca. 50 professorer.

Vi fik god støtte af minister Erling Jensen til projektet under de danske myndigheders behandling af vore ansøgninger om skibskredit og eksportkreditgarantier, Danida lån etc. Han kom af og til på mit kontor for at følge med i vores kamp for overlevelse. Han var dansk industri en god mand.

Det var selvfølgelig meningen, at skibet skulle bygges i Helsingør, men rederiet insisterede kort før kontraktunderskrift på at øge skibets bredde til 26 meter, og dermed var det for bredt for vore beddinger. Det lykkedes for os efter ret så drøje forhandlinger at købe skibet på vort søsterværft i Ålborg, og det blev kun en meget begrænset del, mest noget udstyr til undervisningsbrug, som vi selv kom til at levere. Ålborg Værft fik en

usædvanlig god kontrakt som underleverandør til Helsingør Værft.

Byggekontrakten forblev mellem Filippinerne og Helsingør Værft, da den meget gunstige finansiering var skruet sammen med Helsingør Værft som partner. Det kostede ikke Filippinerne en eneste peso at tegne denne kontrakt, idet hele kontraktbeløbet blev finansieret.

Der var med i finansieringen et Danida-lån på 65 millioner kroner og resten var et meget favorabelt (8% p.a. i 14 år med 4 afdragsfrie) skibskreditlån på ca. 300 millioner kroner.

Danida-lån til Filippinerne

Danida-lånet blev underskrevet ved en ceremoni i Manila af den danske ambassadør Ole Wøhlers-Olsen og fra philippinsk side af *ingen ringere end* den berømte Carlos P. Romulo, som var præsident for United Nations stiftelsesgeneralforsamling i San Francisco i 1945. Det var meget spændende, næsten historisk at møde

den gamle diplomat, som efter det oplyste var over 90 år.

Præsentation og navngivning ved Langelinje

"Filipinas" sejlede direkte fra Ålborg Værft til Langelinje, hvor navngivningen fandt sted den 8. juli 1983. Skoleskibet, der var verdens største af slagsen, blev navngivet "Filipinas" af gudmoder, præsidentfrue, minister Imelda Marcos. Foruden skibet var hun det selvfølgelig centrum blandt de ca. 200 gæster, der var inviteret til frokost ombord på skibet. Fru Marcos var diskret klædt i en sort kjole og bar kun små smykker.

Til frokosten havde jeg i henhold til international kutyme præsidentfruen på min venstre side, og efter at formanden for de to værfter direktør Aksel Drejet i sin tale havde budt velkommen, motiverede jeg vores tak til fru Marcos og overrakte værftets gudmodergave, en vægtig sølvskål med blå emalje af Inger Hanmann. Derpå så jeg, at fru Marcos diskret fik stukket en tale i hånden af en af sine medarbejdere. Hun kiggede den hastigt igennem, hvorefter hun mumlede til ham, at den ikke duede. Han forsvandt, hvorefter hun rejste sig og holdt uden manuskript en nydelig tale, som det filippinske fjernsyn naturligvis optog. Fungerende statsminister Isi Foighel holdt også en nydelig tale, og det var i det hele taget en meget god fest.

I afslutningen af min tale nævnte jeg, at da vi ved denne frokost var blandt gode venner, ville jeg tillade mig at fortælle en lille episode fra Manila. Det var en tilføjelse uden for mit manuskript. Jeg boede på det fornemme Manila Hotel, og en morgen tidligt, mens temperaturen endnu var tålelig, var jeg gået udenfor hotellets område og dumpet ind på et sportsstadium, hvorfra man kunne høre sang og musik. Et stort orkester og mange hundrede sangere var i færd med at prøve et eller andet, og jeg lagde snart mærke til, at orkester og sangere ikke altid fulgte dirigenten, som stod der og gjorde sig stor umage, men mit øje fangede en person oppe på bænkerne ude i

den ene side af tribunen, og det sås tydeligt, at det var denne person, som i virkeligheden dirigerede forestillingen, og det var selvfølgelig Madame Marcos herself.

Både fru Marcos og selskabet morede sig over den lille fortælling.

Madame Marcos var en interessant dame. Det er hende med de mange sko, som vi i øvrigt har set - efter revolutionen - i Manila for nogle år siden, hvor Kate og jeg fik forevist præsidentens slot. Der var ca. 1200 par og hundredevis af festkjoler i et depot i kælderen. Men hun havde også flere rigtige ministerposter, så det var nok ikke så underligt med en omfattende garderobe. Det er alt sammen blevet til et museum.

Middag på Marienborg

Om aftenen holdt regeringen fin middag på Marienborg. Statsminister Schlüter var på Færøerne, og Skatteminister Isi Foighel var fungerende statsminister. Til denne mere "private" fest var der ikke fjernsyn, og så kan det nok være, at juvelerne kom frem. Fru Marcos havde, hvad jeg kalder et frisørslag af diamanter og rubiner over skulderen, og begge arme var tildækkede med glimtende diamanthåndbånd.

Vi havde i forvejen arrangeret, at efter middagen ville der være reserveret en sofa til fru Marcos, hvor de forskellige gentlemen i selskabet kunne komme på visit og konversere lidt med hende.

Jeg havde i forvejen fået snuset op, at hun gerne ville underholde med lidt sang, så da jeg sad hos hende i sofaen, spurgte jeg forsigtigt, om hun kunne tænke sig at synge lidt for os. Ja, det ville hun gerne, sagde hun og knipsede med fingrene, og fluks stod der en af hendes egne medbragte folk, en pianist, og så fik vi en række operettesange, evergreens og lignende. Derefter tilbød Isi Foighel sig, og Foighel og Imelda Marcos sang operetter sammen til stort bifald. Det var eksklusiv underholdning, og middagen varede da også meget længere end normalt, fortalte personalet på Marienborg.



Efter afleveringen af skoleskibet Filipinas var der en afslappet sammenkomst på Marienborg, hvor præsidentfruen Imelda Marcos blandt andet gav prøver på sit sangtalent.



Den filipinske præsidentfrue Imelda Marcos deltog i højtidelighederne omkring overdragelsen af skoleskibet Filipinas.

God smag

Hr. McKinney Møller havde dagen efter om søndagen fru Marcos som gæst til frokost i sit hovedkvarter på Esplanaden. Jeg deltog ikke i den frokost, men fik refereret, at hr. Møller under frokosten overrakte fru Marcos en gave, som viste sig at være en emaljeret sølvskål magen til den, som hun fik som gudmodergave dagen før. Hun bemærkede det, hvorefter Møller sagde, at det kun beviste, at de havde god smag i Helsingør. Tak for det.

Filipinas endeligt / Philippinsk trampfart

Desværre kom projektet til at forløbe anderledes end forudset, for efter revolutionen søgte de nye magthavere at miskreditere alle projekter fra Marcos's tid, og den faste fragtrute til USA blev aldrig til noget, for man fik ikke indgået langtidskontrakter på sejlads mellem de to lande.

Ledende chefer og personale blev konsekvent fyret og nye uerfarne kom til. Rederiet måtte i stedet sejle trampfart rundt om i verden, og kadetterne kom aldrig i et rimeligt antal, fordi skibets sejlplaner forblev kaotiske, og den sporadiske trampfart næsten umuliggjorde af- og påmønstring af kadetter, som selv skulle betale for deres uddannelse, og for hvem transport med fly rundt i verden blev en ubærlig omkostning. Skibet var i teknisk forstand som planlagt, men "ship's management" fandtes næsten ikke.

Det gik galt allerede ved ankomsten til Manila, hvor havnen festligholdt dagen med masser af flag, slæbebåde og yachts. Der var mange jublende mennesker på kajen, som refereret af en af de medsejlende danskere. Og skibets Captain Ben Tañedo, der var skibets fører og primus motor indtil revolutionen, var nok lige så euforisk, for han havde ved ankomsten for megen fart på, idet han fejlbedømte hastigheden og det store skibs standselængde. Skibet sejlede med et brag stævnen ind i molen. Det var jo ikke et godt varsel ved præsentationen af det nye nationale marineakademi. Både skib og mole led betydelig skade.

På grund af revolutionen kom der nye folk til, og skibet blev en såkaldt "white elephant", hvor alt gik galt på grund af lokal inkompetence - både på land og ombord.

Danida leverede assistance i form af personale til drift af skolens fine apparatur og i et vist omfang også til undervisning, men den filippinske side levede slet ikke op til kravene.

Også skibets vedligeholdelse var næsten ikke eksisterende, og snart lignede det tidligere så smukke skib en rusten kasse.

Mens skibet endnu var under filippinsk ledelse forekom der også mytteri om bord, idet en af styrmændene dræbte kaptajnen (ikke Ben Tañedo, som var fratrådt) og tre andre officerer i filippinsk farvand.

Inkassator kommer

Jeg var i Manila to gange for at forsøge at få et tilgodehavende hjem. Det drejede sig om godt 2,5 millioner kroner, som rederiet skyldte os for noget ekstra udstyr, som man ikke kunne betale kontant ved afsejlingen fra Danmark. Vi havde måttet acceptere korte vekslers for beløbet, da man ellers ikke kunne sejle fra Danmark efter afleveringen. Vekslerne blev ikke betalte, så et besøg på stedet var eneste redning.

De nye magthavere forsøgte at miskreditere den tidligere rederichef, captain Ben Tañedo, der hørte til Marcos' clan, og de påstod, at han ikke havde kompetence til at beordre dette ekstraudstyr, hvorfor det nuværende styre ikke følte sig ansvarlig og afslog at betale. Jeg henviste til stillingsfuldmagt, og efter et par dages tætte forhandlinger endte det med, at ledelsen accepterede at betale. Men penge havde de selvfølgelig ingen af, så betalingen kunne kun komme fra skibets indtjening, idet det nu var blevet udchartret til et svejtsisk rederi. Jeg fik lavet en kompliceret trepartsaftale mellem dette rederi i Zürich, det filippinske rederi og Værftet, og i løbet af et par år kom pengene virkelig hjem til os igen endda med renter, og det var hyggeligt, for

vi havde selvfølgelig for længst måttet afskrive tilgodehavendet som en meget dubiøs fordring.

Under et af mine møder med den nye marineminister Drilan i Manila opfordrede ministeren mig til at anmelde den gamle rederiledelse (Marcos folk) for bedrageri og svindel, men jeg måtte undslå mig, fordi vi ingen anledning havde der-til. Den nye, politisk valgte rederiledelse var totalt inkompetente folk, og elendig ship management kendetegnede den første tid, hvor man selv sejlede skibet. Ikke underligt måtte skibet til sidst sælges for en slik (til græske interesser, som ombyggede det velbyggede skib til fragt).

Kapitel 37

HV-Turbo A/S

Efter lukningen af skibsbyggeriet blev HV-Turbo etableret som et selvstændigt aktieselskab med civilingeniør Einar Møller som direktør. Mulighederne for selv en beskeden, fortsat motorproduktion var bortfaldet med skibsbyggeriets lukning, og kun fabrikation af motorreserve- dele fortsatte en tid.

I en periode (i ca. to år) blev jeg indsat som for- mand for bestyrelsen.

Selskabet fortsatte sin udvikling og blev førende på levering af turbokompressorer til biologiske rensningsanlæg med levering til store dele af verden.

Kapitel 38

Atomafdelingen og samarbejdet med Risø

Vores atomafdelings opgave var at fremstille atombrændsel, det vil sige brændselselementer til drift af atomreaktoren på Risø, hvorfor vi havde meget med Risø at gøre.

Min forgænger H. P. Christensen havde været med til at starte Forsøgsanlæg Risø med henblik på, at Danmark skulle forberede sig på atom-

Rederiet fortsatte med at betale af på lånet i Skibskreditfonden, hvorimod lånet på 65 millioner kr. hos DANIDA blev eftergivet, hvilket ikke er usædvanligt. Gælden til Skibskreditfonden blev helt betalt, og det er ganske bemærkelsesværdigt, for skibet har man som sagt ikke ejet i mange år, men i lånekontrakten op- træder der såkaldte "cross default" klausuler, så hvis man havde ladet syv og fem være lige mht. skibskreditlånet for "Filipinas", ville alle øvrige lån, som Philippinerne havde internatio- nalt, pludselig være misligholdte og prompte at tilbagebetale.

HV-Turbo A/S gav et pænt overskud og havde en interessant fremtid, men alligevel valgte eje- ren J. Lauritzen Holding A/S efter nogle gode år at sælge virksomheden for 250 mill. kr, og efter flere ejerskifter endte den i den store SIE- MENS koncern i Tyskland. Siemens flyttede i 2013 virksomheden til Tyskland, og værkste- derne står nu tomme og inviterer til nye opgaver.

Afhændelsen af HV-Turbo skyldtes, at denne virksomhed med sin højteknologi og fortsatte store krav til teknisk udvikling i et meget spe- cielt felt ikke passede ind i koncernens øvrige funktionsområder.

kraft. Arbejdet foregik på Risø, og den halve snes HV-ansatte, der arbejdede på Risø, havde vi ikke problemer med, for deres løn blev reelt betalt af Risø.

Produktionen bestod af brændselselementer – ca. 2 meter lange stave med uran til forsøg i en

atomreaktor, hvor de kunne udvikle varme til f.eks. elektricitetsproduktion.

Atomafdelingen gav således ikke økonomiske sorger for HV, og derfor fandt jeg ingen anledning til at lade HV trække sig ud af samarbejdet med Risø, hvad mange havde frygtet, ville bli-

ve en af mine første handlinger. Underdirektør Gaston Waagepetersen var Værftets ankermand i forholdet til Risø, et job, der passede ham godt.

Potentialet for afdelingen forsvandt med den politiske beslutning, at der ikke skulle satses på atomkraft i Danmark.

Kapitel 39

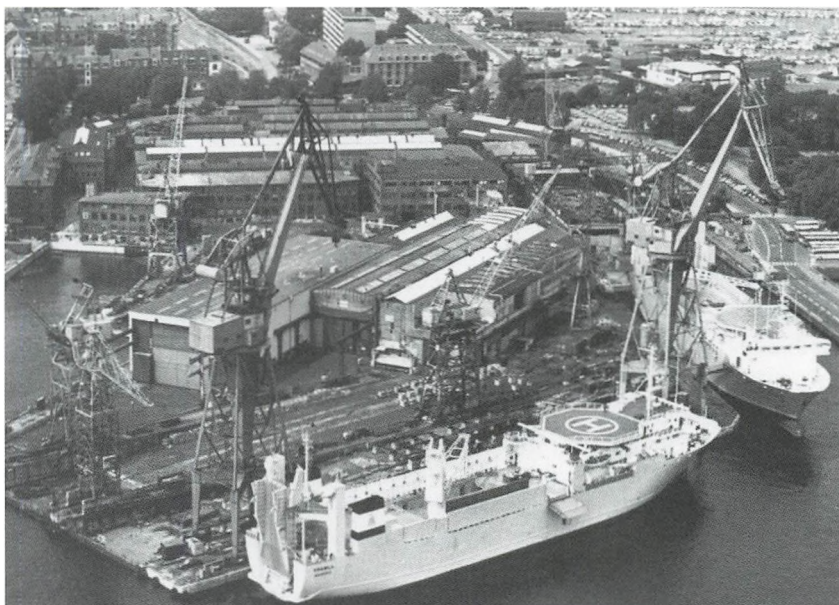
Skibsbyggeriets afvikling og aktiviteter derefter

Det var en streng periode efter lukningen med de mange afskedigelser af dygtige medarbejdere i skibsbyggeriet, på værkstederne, på tegnestuerne og i administrationen. Nogle fandt nyt arbejde i Nordsjælland og København, nogle startede for sig selv med forskellig aktivitet.

Vort moderselskab, J. Lauritzen Holding A/S og Lauritzen Fonden viste stor vilje til at hjælpe de mange, der måtte afgå straks eller senere, og der blev hensat et beløb på 8 millioner kroner,

som kunne uddeles til dem, der søgte penge til at etablere sig med et nyt erhverv. Mange blev hjulpet, men kun halvdelen af kapitalen blev brugt, selv om en komite bestående af personaletchef Lene Larsen og Lise Lauritzen som formand, var meget liberal i bevillingen af penge til ansøgernes planer og behov.

Måske var årsagen til denne tilbageholdenhed en iboende stolthed, hvor mange ønskede at klare sig selv.



Så er det lige før lukketid i 1983. Beddinger og dokker er tomme, og ved udrustningskajen ligger to af de sidste tre containerskibe til Irak parat til afsejling.

Aftale med Helsingør Kommune og Staten

Helsingør Værft har aldrig ejet grunden, som bygningerne stod på, men har siden 1882 lejet af stat og kommune på meget lange lejemål. Ved ophør skulle grunden tilbageleveres ryddet til ejerne.

Da lejemålene blev indgået i sin tid (første gang i 1882) kendte man ikke begrebet ”forurening”, men Helsingør Kommune fastholdt i flere år med støtte fra et førende advokatus, at Værftet skulle rydde grunden og rense den for forurening, som fandtes i form af malingsrester, opløsningsmidler, svejsetråd og mange andre kemikalier. Min vedholdende modargumentation opretholdt status quo indtil det lykkedes at indgå en samlet aftale med de implicerede parter.

Aftalen indebar, at Værftet skulle betale for at få de store haller inkl. fundamenter fjernet, mens nogle bygninger blev overtaget af kommunen, og lejemål for den del af grunden, hvor HV-Turbo ligger, blev forlænget indtil 2024. Kommunen påtog sig at tilføre ca. en halv meter muldjord til den grund, hvor skibsbyggeriet havde ligget for at dække eventuelle forureninger. Aftalen indgik jeg med borgmester Per Tærsebøl bistået af kommunaldirektør Flemming Jensen.

For Værftet var det gode resultat af disse forhandlinger, at vi slap for at miljørengøre hele området og i øvrigt kunne overlade grunden med de bygninger, som skulle bevares, til kommunen i den stand, som de forefandtes.

Vi lagde stor vægt på, at lejekontrakten med Stat og Kommune blev overholdt til punkt og prikke, og derfor var fortsat drift af skibsreparationen vigtig. Driften blev overført til Frederikshavn Værft, som havde faglige ledelseskompetencer, hvad vi ikke mere havde i HV. Lejemålet med Frederikshavn Værft ophørte dog efter et par år, og vi udlejede så aktiviteten til entreprenør Ove Petersen, som drev en forretning med lidt skibsreparation, produktion af diverse stålkonstruktioner samt udlejning af arbejdskraft. På

den måde undgik vi at misligholde lejekontrakten på området.

Nogle haller og værksteder lejede vi ud til en blanding af mindre virksomheder, handelsfirmaer, kunstnere. Der var næsten 100 lejemål, og værftet kom igen til at tjene lidt penge qua disse lejemål.

Nedrivning af de gamle skibsbygningshaller, fjernelse af kranspor og fundamenter etc. blev udført af et firma i Thisted. De to store, brugte kraner, som vi købte i England i 1978, satte vi til salg. Kranerne købte vi for at kunne håndtere tungere sektioner, hvilket var et væsentligt led i at effektivisere skibsproduktionen. Det gav en del støj i den lokale presse, at vi stillede disse to meget høje kraner, ca. 70 meter, op så tæt på Kronborg, for set fra byen så kranerne ud til at være lige så høje som tårnet på slottet, og man må erkende, at de to mastodonter faktisk tog billedet fra slottet. Men vi havde ryggen mod muren og alt, hvad der kunne gøre produktionen billigere, måtte prøves.

Salg af kranerne var ingen let sag, for østeuropæiske værfter havde ingen penge til investeringer, og vesteuropæiske værfter havde selv kraner i overskud. Med de enorme dimensioner var disse kraner kun egnede til skibsbygning, så mulighederne var meget begrænsede. Vi blev glade, da en kranagent kom med en kunde fra Malta, hvor et skibsværft ville investere i en af de to kraner.

Det endte med, at kranen blev sejlet på en stor slæbeprem sammen med et par andre kraner fra norske og svenske værfter, alle med kørehjulene fastsvejste til prammens dæk. Sejladsen fra danske vande til Middelhavet gik langsomt, men uden uheld. Da prammen lå fortøjet i Maltas havn, og vor kran var blevet frigjort for svejsningerne og havde fået de to forreste hjulpar ind på kajen på interimistiske skinner, kom der en usædvanlig dønning fra havet og løftede prammen med det resultat, at kranen væltede ind over kajen, hvor den smadrede en lastbil og et par personbiler. Heldigvis kom ingen personer til

skade, men kranen selv blev totalskadet ligesom bilerne.

Helsingør Værft havde dog for længst fået sine penge, men vi øjnede straks en chance for at sælge den anden kran til Malta i stedet for den havarede. Men transportomkostningerne for en enkelt kran ville blive alt for store, så selv om vi gerne ville forære den sidste kran bort, kunne regnestykket ikke gå op. Slutningen blev,

Efterskrift

Det var smerteligt, at Helsingør Værft måtte opgive at bygge skibe, at mange trofaste medarbejdere overalt i den store virksomhed mistede deres levevej. Også trist, at den store viden om skibskonstruktion skulle gå tabt, og at den samlede faglige kunnen i de mange fag, der var basis for en anerkendt skibsbygningskunst, mistede sin værdi ved Værftets ophør.

HV-Turbo udviklede sig særdeles vel, og det kan kun beklages, at SIEMENS fandt det nødvendigt at flytte virksomheden til Tyskland.

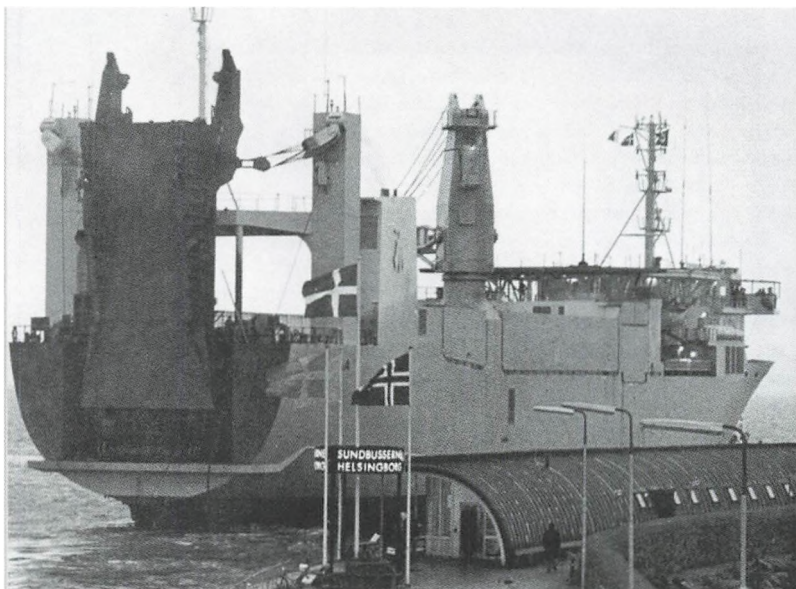
at vi måtte betale for at få den sidste kran skåret i stykker på stedet og kørt til smelteovnene i Frederiksværk.

Offentlig auktion over løsøre

En stor, offentlig auktion over løsdele, værktøjer og diverse effekter indbragte ca. 2 millioner kr. Auktionen var et tilløbsstykke, og alt blev solgt, endog kraner og gamle kabler.

Når det ikke kunne være andet, er det dog glædeligt, at havneområdet nu er udviklet til kulturhus, søfartsmuseum og oplevelsespark med skyldigt hensyn til bevarelse af mindet om Helsingør Skibsværft, som i over 100 år producerede smukke skibe som nabo til Kronborg.

Livet går videre



Det uigenkaldeligt sidste skib fra Værftet i Helsingør - container-skibet Balgees til Irak - forlader havnen i sommeren 1983.



Årsberetning for Helsingør Kommunes Museer 2015

Indledning:

To store og en mindre begivenhed prægede året på Helsingør Kommunes Museer. Sundtoldsmarkedet og udvidelsen af Værftsmuseet. Sundtoldsmarkedet i august måned er de sidste tre år vokset med rekordfart. Ambitionen er gennem sanselig formidling at skabe interesse for og indsigt i en vigtig del af Helsingørs og Danmarks historie – sundtoldstiden. Kodeordene for markedet er autenticitet og historiefortælling. Med 11.500 gæster i 2015 bevæger markedet sig mod at blive en regionalbegivenhed.

Værftsmuseet sprængte sine trange rammer og fik i 2015 et nyt 360 m² udstillingslokale til sin rådighed. Udvidelsen er et resultat af politisk velvilje og flere års vedholdende arbejde i museets følgegruppe. Ved udvidelsen har museet fået mulighed for at belyse flere sider af Helsingørs og Danmarks værftshistorie. Helsingør Kommune har valgt at prioritere udviklingen af Værftsmuseet. Museet kan se frem til i 2016 at kunne ansætte en faginspektør til opgaven.

En mindre men ikke uvæsenlig begivenhed fandt sted på Flynderupgård Museet, der efter mange frivillige arbejdstimer i 2015 endelig kunne indvie gårdens nye smedje. Smedearbejdet bruges som en del af museets formidling, men ikke mindre væsentligt er det, at frivillige i smedjen hjælper med vedligeholdelse af museets historiske landbrugsmaskiner.

For hele museets virksomhed i 2015 gælder det, at det frivillige engagement har været en afgø-

rende forudsætning for museets høje aktivitetsniveau. Ingen udstilling eller arrangement bliver til uden at frivillige kræfter er inddraget. Museet skylder de frivillige en stor tak for indsatsen i 2015. Vi har mange venner, der kommer, når vi kalder. Ikke kun får vi vigtig hjælp til at løse museets opgaver. Det frivillige engagement gør også, at Helsingør Kommunes Museer er et aktivt og levende sted.

Besøgstal

Museerne havde i 2015 et samlet besøgstal på 42.822 gæster. Helsingør Bymuseum havde besøg af 4.747 gæster, og 14.294 interesserede aflagde Skibsklarerergaarden et besøg. En stor del var besøgende ved Sundtoldsmarkedet, der blev afholdt den 22. august 2015. Værftsmuseet havde 11.655 gæster, og endelig havde Flynderupgård Museet 12.126 besøgende. Besøgstallet i 2015 var således på niveau med 2014, hvor 41.469 gæster besøgte museerne.

1. Arbejdsgrundlag

Helsingør Kommunes Museers formål er at drive et statsanerkendt kulturhistorisk museum for nyere tids kulturhistorie i Helsingør Kommune.

Helsingør Kommunes Museer skal, som et statsanerkendt kulturhistorisk lokalmuseum, virke for sikring af den lokale kulturarv gennem:

- Indsamling
- Registrering
- Bevaring
- Forskning
- Formidling

Helsingør Kommunes Museer og Frilandskulturcentret Flynderupgård blev med virkning fra 2015 lagt sammen. Baggrunden for sammen-

† Værftsmuseet indviede det nye udstillingslokale med særudstillingen Helsingør Byggede Skibe i 100 år.



lægningen var, at de to institutioner igennem flere år i praksis har fungeret som én organisation. Frilandskulturcentrets aktiviteter er i 2015 videreført indenfor rammerne af Helsingør Kommunes Museer.

2. Samlinger og arkiv

Helsingør Kommunes Museers samling rummer pr. 1. januar 2015 i alt 45.975 genstande og ca. 620 hyldemeter arkivalier.

2.1 Registrering

Helsingør Kommunes Museer indsamler genstande, arkivalier, fotografier og andet materiale, der dokumenterer livet i Helsingør købstadskommune og Tikøb sognekommune, som ved sammenlægning i 1970 blev til den nuværende Helsingør Kommune. De indsamlede genstande bliver løbende beskrevet, registreret og sikret for eftertiden. Størstedelen af Helsingør Kommunes Museers samlinger er digitalt registrerede og kan for genstandssamlingens vedkommende findes i Kulturstyrelsens fællesdatabase, Museernes Samlinger (<http://www.kulturarv.dk/mus-sam>). Arkivets samlinger er registreret digitalt, kun museets fotoarkiv er fortsat under digitalisering og registrering. Arkivets samlinger kan benyttes på Biblioteket Kulturværftet eller ved henvendelse til arkivet. Arkivet sigter på, at også denne del af museets samlinger skal kunne søges via internettet.

I samarbejde med frivilligruppen på Værftsmuseet er arbejdet med registrering af samlingen af værktøj og andre genstande fra Helsingør Værft blevet fortsat fra 2014. En del af genstandene er indkommet i forbindelse med en kampagne i 2014. Disse genstande er løbende taget frem og registreret, samtidig med arbejdet med de nytilkomne genstande. Registreringen af tidligere indkomne genstande er i 2015 blevet fuldført, bl.a. takket være et stort arbejde blandt en gruppe af værftsmuseets frivillige. Der af-

◄ Besøgstal: Sundtoldsmarkedet havde vokseværk. Godt 11.500 gæster lagde vejen forbi under markedet.



Åben arkæologisk udgravning i Bymuseets gård trak i juli mange interesserede til.

leveres stadig både genstande og arkivalier til værftsmuseet. I forbindelse med afslutningen af særudstillingen om pragtskibene til Saddam Hussein forærede en giver et fint sæt terriner og tallerkener til museet, ligesom et flot skab lavet som svendestykke på værftets snedkeri, hører til de mere bemærkelsesværdige gaver.

Værftsmuseets fotosamling registreres fortløbende. Her skrider arbejdet hastigt frem, stadig med de frivilliges utrættelige indsats. Omkring 3000 fotografier er i år blevet indscannet og registreret i museets billeddatabase.

Der er i 2015 sket en stigning i antallet af brugerhenvendelser både vedrørende værftsmuseet, arkivet og genstandssamlingen. Henvendelserne handler typisk om enkelte ejendomme, slægtsforskning eller lignende. Vi har desuden registreret flere henvendelser fra folk med en mere faglig interesse, som forskere, forfattere og professionelle kulturformidlere.

2.2 Lokalhistorisk Arkiv for Helsingør Kommune

Det lokalhistoriske arkiv har i 2015 modtaget ca. 650 henvendelser fra borgere og myndigheder, såvel telefonisk som skriftligt. Det samlede antal henvendelser holder de sidste års niveau, men tallene dækker over en betydelig stigning i henvendelser - især i årets sidste halvdel.

Samtidig henvender mange sig på Biblioteket Kulturværftet den sidste mandag i måneden, hvor arkivaren sidder klar til at besvare spørgsmål fra borgerne i tidsrummet kl. 16-18.

I 2013 besluttedes en sammenlægning af arkivet for den tidligere Helsingør købstadskommune (Helsingør Byhistoriske Arkiv) og det af Arne Meyling i sin tid oprettede Egnsarkiv for den tidligere Tikøb sognekommune (på Flynderupgaard).

Arkivalier fra Helsingør købstadskommune er løbende blevet digitalt registreret, mens arkivalierne fra Tikøb sognekommune var indkomstjournaliserede på papir, men ikke digitalt registreret. I 2014 blev disse, heldigvis meget detaljerede, indkomstjournaler indledningsvis indført i vore databaser, således at det tidligere egnsarkiv nu er blevet rimeligt søgbart. I 2015 blev arkivet så fysisk flyttet fra Flynderupgård til vores magasin i Sct. Anna Gade i Helsingør. Her arbejdes der stadig på at lette tilgængeligheden til denne del af arkivet. Der mangler dog endnu en del i at den elektroniske detailregistrering er på plads, ligesom de trange pladsforhold gør arbejdet med denne del af arkivet temmelig besværlig.

Det lokalhistoriske arkiv og Biblioteket Kulturværftet fortsatte i 2015 det gode samarbejde, der gør det muligt for alle med interesse for Helsingørs historie at rekvirere materiale fra lokalarkivet ved søgning på vore databaser og efterfølgende benytte arkivalierne på bibliotekets læsesal på Kulturværftet. Ordningen betyder, at arkivets brugere kan få adgang til arkivalierne udenfor lokalarkivets begrænsede åbningstid.





3. Indsamling, erhvervelser, undersøgelser og forskning

3.1. Indsamling og erhvervelser

Helsingør Kommunes Museer har forøget sin samling med 299 genstande i 2015. Vi er i de senere år blevet mere restriktive med, hvad vi modtager. Alligevel dækker tallet over en pæn stigning, idet færdigregistreringen af tidligere indkomne genstande til værftsmuseet, tidligere fyldte en del i statistikken. Tallet i år dækker alene nyindkomne genstande.

Der er i 2015 hovedsagelig tale om gaver og beklædning og brugsgenstande, men også en række malerier er at finde blandt donationerne. Vi har således modtaget et par fine værker af en lokal og til tider lidt miskendt lokal kunstmaler Johs. Nørretranders, som vi i forvejen har en serie Hamletmalerier af. Nørretranders kom lidt i miskredit før besættelsen idet han ved forskellige lejligheder – i øvrigt ligesom f.eks. digterpræsten Kaj Munk - havde ytret sympati for Hitlers virksomhed i Tyskland. Ligesom Kaj Munk tog Nørretranders dog afstand fra Nazisternes gerninger og ideologi inden besættelsen af Danmark, men måske fordi hans malestil var meget dramatisk og ikke i særlig grad favnede den gryende modernisme, der af mange blev set som et oprør overfor nazismen, havde denne del af hans virksomhed svært ved at fæstne sig i hans samtid. I 1943 viste det officielle Helsingør dog Nørretranders den anerkendelse, at man bestilte en serie malerier af Kronborgs Hamletspil, som skulle danne grundlaget for et nyt Hamletmuseum. Hamletmuseumet blev ikke til noget ved den lejlighed, men malerierne findes i museet samling, og har altså nu fået følgeskab af yderligere to værker fra kunstnerens hånd.

3.2 Undersøgelser- og forskningsprojekter

Helsingør Kommunes Museers undersøgelser og forskning omfattede i 2015:

- ◆ *Særudstillingen Dig og Mig og Wiibroe – byens bryg i 175 år. der vist på Helsingør Bymuseum, byggede på museumsinspektør Lars Bjørn Madsens store viden om det lokale bryggeri. Han ses her sammen med udstillingens anden kurator Peter Christensen.*

Lokal og global - Kulturmøde i kølvandet på Øresundstolden. Projektet er en undersøgelse af skibsklarerervhusenes betydning som sted for udveksling af nyheder mellem handelshuse og skippere. Det primære kildemateriale til undersøgelsen er skibsklarerervirksomheden K.F. Marstrand's omfattende arkiv. I 2015 påbegyndes opbygning af en database, der skal gøre det muligt at analysere skibsklarerervirksomhedens omfattende handelsnetværk og internationale kontaktflade. Arkivet har tilknyttet tre trofaste volontører, der under museets faglige ledelse har påtaget sig opgaven. I forbindelse med projekter blev kontakten til Sound Toll Registers Online initiativet, der ledes af universitetet i Groningen, fastholdt.

Museet deltog igen i år Sound Toll Registers Online Conference 2015.

Museet har fremadrettet et ønske om at foretage nøjere undersøgelser af Øresundstoldens betydning for Helsingør. Museumsinspektør Lars Bjørn Madsen har indsamlet et betydeligt kildemateriale, der kan belyse Øresunds Toldkammers bygningshistorie i perioden 1562-1860. Materiale er til dels anvendt i antologien Tolden i Sundet men vil også kunne lægges til grund for en nøjere undersøgelse af Øresundstoldens betydning for byen som centrum for fremmed handel, bosættelse og integration.

Bygnings- og landskabshistoriske undersøgelser. I forbindelse med mange henvendelser til museet og via vores brevkasse i ugeavisen Nordsjælland, får vi i det daglige lejlighed til at foretage nye og nærmere undersøgelser af bygningsmæssige og topografiske forhold. I den forbindelse – for samtidig at forbedre vor publikumsservice og styrke vor forskning - arbejder vi målrettet på at indsamle arkivalske oplysninger om vor kommunes demografiske udvikling, specielt med hensyn til bebyggelsen/bosættelsen af købstadens mark- og overdrevsjorder i sundtoldstiden, samt boligudviklingen efter sundtoldens ophør – ikke mindst i forbindelse med grundlæggelsen af værftet i 1882.

Statsskovenes tjenesteboliger. I samarbejde med Museum Nordsjælland har museet i 2015 fortsat undersøgelsen af statsskovenes tjenesteboliger og deres udvikling, idet dette emne stort set er forbigået i forskning med forstværset som emne. Foreløbig har vi registreret et betydeligt relevant arkivalsk materiale i Statens Arkiver, der relaterer til skovene i vort indsamlingsområde. Det er vort håb, at disse undersøgelser kan medvirke til en endnu bedre forståelse og formidling af vore statsskoves kulturhistorie, og en øget opmærksomhed på tjenesteboligernes høje kulturværdi i en tid, hvor Naturstyrelsen lader et stort antal af disse nedrive eller bortsælge.

1800-tallets Helsingør. Arbejdsgruppen bag Helsingørs historiske sundtoldsmarked fortsatte i 2015 studier af Helsingør i Sundtoldstiden. Særligt er der i 2015 fortaget studier af 1800-tallets omgangs- og tiltaleformer.

3.3 Samarbejde med andre kulturhistoriske museer, kulturinstitutioner o.l.

Helsingør Kommunes Museer er en del af de Nordsjællandske museers fagligt forpligtende samarbejde. I 2015 udvikledes samarbejdet med fokus på tre områder: Tilbud til børn og unge, forskningsformidling gennem planlægning af et fælles forskningstidsskrift, samt varetagelse af museumslovens kapitel 8, i forbindelse med sikring af den faste kulturarv.

Helsingør Kommunes Museer deltager i en række nationale og internationale samarbejder.

Museumssamarbejdet over Sundet udvikledes i 2015. Indenfor rammen af HH-samarbejdet blev der knyttet en tættere kontakt til Kulturmagasinet-Frederiksdal. Formidlingsafdelingen på Frederiksdal deltog i sundtoldsmarked i august. Tilsvarende deltog Helsingør Kommunes Museer i Mikaeli markedet på Frederiksdal. Helsingør Kommunes Museer har en stærk tradition for understøttelse af det frivillige arbejde på museerne. Frivillighed og medskabelse var emnet for en fælles workshop, der afvikledes med med-



Helsingør Kommunes Museer samarbejder med en række kulturinstitutioner. Ved sundtoldsmarkedet deltog bl.a. præsterne fra Sct. Mariæ kirke.

arbejdere fra Kulturmagasinet-Frederiksdal og Helsingør Kommunes Museer.

STRO - Sound Toll Registers Online er forankret på Universitetet i Groningen. Helsingør Kommunes Museer deltager i STRO's faglige netværk. I samarbejde med M/S Museet for Søfart har museet engageret sig i rekrutteringen af frivillige til transskription af ældre dele af Øresundstold-regnskaberne. Museet deltog desuden i Sound Toll Registers Online conference 2015.

Museerne prioriterer at deltage i de nationale museumsfaglige netværk. Mødet med kolleger giver nye perspektiver på det lokale arbejde med

kulturarven. I 2015 har museernes medarbejdere deltaget i ODMs internationale formidlingsseminar, netværksmøder for museer om formidling samt orienteringsmøde for de danske museer 2015. Endvidere har museerne været repræsenteret i "Research Network for Studies in the Curatorial", et netværk der er finansieret af Forskningsrådet for Kultur og Kommunikation og faciliteres af Institut for Kunst- og Kulturvidenskab, Københavns Universitet.

Museerne deltager i de Nordsjællandske museers faglige forpligtende samarbejde. Som en del af samarbejdet fik Helsingør Kommunes Museer sammen med Furesø Museum og Museum Nordsjælland i 2015 midler fra Kulturstyrelsen til projektet "Kultur på vej". I fællesskab udvikles undervisningsforløb om identitet, erindring, kulturmøde og mobilitet i lokalområdet, på tværs af de tre deltagende museers geografiske, periodiske og tematiske områder. Målgrupperne er folkeskolens forskellige alderstrin og ungdomsuddannelserne. Projektet ledsages af et forskningsprojekt i museernes metodiske arbejde med forholdet mellem erindring, identitet og fysisk lokalitet.

Helsingør Kommunes Museer var indskrevet som partner, da Ungdomsskolen i Helsingør fik midler fra Kulturministeriets pulje til projektmaterforløb for unge. Med titlen "Bliv Idékaptajn" er projektets ambition at være med til at understøtte projektkulturen for unge i Helsingør og Fredensborg Kommune. Kulturprojekterne skabes med afsæt i, hvad de deltagende unge har af drømme, kompetencer og viden. Med afsæt i at være ung i Helsingør, dengang og nu får de unge undervisning i og feedback fra museets ansatte, i projektledelse fra idé til afvikling.

Museet var endvidere repræsenteret i Folkeuniversitetet i Helsingørs bestyrelse, Skibsklarrergergaardens Bryglaugs bestyrelse, bestyrelsen for Helsingør Museumsforening, bestyrelsen for Flynderupgårds Venner samt bestyrelsen for Hellebæk-Aalsgaard egnshistoriske Forening. Museerne samarbejder indenfor Helsingør



Vurdering af Tennis- og badmintonhal på Nordre Strandvej bevaringsværdi var blandt de sager som museet var involveret i i 2015.

gør Kommune med Biblioteket Kulturværftet og deltager i Helsingør Kulturforeningen, Helsingør Agendaen og Børnekulturens netværk.

3.4 Forvaltning af den faste kulturarv

Som statsanerkendt museum skal vi medvirke til sikring af kulturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af bygge- og anlægsarbejder i henhold til museumslovens kapitel 8. Det er typisk i forbindelse med udarbejdelse af forslag til lokal- og kommuneplaner, men også i forbindelse med vore egne undersøgelser, samt henvendelser fra og til ejere af kulturmiljøværdier.

I foråret foretog museet, på anmodning af den lokale grundejerforening, en undersøgelse af den bevaringsværdige tennis- og badmintonhal på Nordre Strandvej i Helsingør, samt de ved hallen liggende tennisbaner. Dette idrætsanlæg, der af kommunen ønskedes nedrevet og arealet udstykket og solgt til boligbyggeri for at finansiere et helt nyt anlæg ved Gl. Hellebækvej, hører sammen med fodboldstadion på den modsatte side af Nordre Strandvej, der ligeledes og ikke mindst indgår i kommunens planer, til Helsingørs første idrætsanlæg. Tennisbanerne er anlagt i 1929. Hallen med sin karakteristiske facon er opført i 1935, muligvis efter tegninger af arkitekt Mogens Lassen, men med sikkerhed konstrueret af ingeniøren Christian Ostfeld,

der også stod for opførelsen af den nu nedrevne KB-Hallen i København. I museets rapport leveres følgende konklusion: »Det er museets opfattelse, at tennis- og badmintonhallen som en del af Helsingørs første idrætsanlæg, utvivlsomt et af landets ældste, er klart bevaringsværdig. Hallen ligger sammen med de omgivende fodbold- og tennisbaner i et kulturhistorisk særdeles værdifuldt grønt område, der siden 1920'erne har været præget af bystyrets ønske om den bynære landskabelige skønhed kombineret med den fri idræts udfoldelse og hensynet til turismen med Marienlyst Slot og områdets Hamletdyrkelse som det absolutte trækplaster. Hallen skal således ikke kun vurderes alene ved sin tidstypiske arkitektur og særegne konstruktion, men også ses i sammenhæng med det øvrige kulturmiljø, der bl.a. kendetegnes ved de gamle tennisbaner beliggende som en charmerende enklave midt i et typisk villakvarter fra tiden omkring århundredskiftet. Museet skønner - trods hallens fredningsstatus (SAVE-bevaringsværdi) på 5 (»en jævn, pæn bygning, hvor utilpassede udskiftninger og ombygninger trækker ned i karakteren«), at bygningen kan fredes, hvis det vil være teknisk muligt at fjerne de senere for arkitekturen uheldige ændringer, og ved at genskabe den oprindelige funkis-tilbygning mod vest, da meget af denne utvivlsomt stadig er indeholdt i de nuværende bygninger.« Trods denne vurdering fra museets side, kunne Kulturstyrelsen

dog ikke gå med til en fredning af hallen, der af kommunen er erklæret som en del af »Helsingørs Kulturkanon«.

I april 2015 foretog museet efter ønske fra kommunen en afrapporteret undersøgelse af Aalsgaard stationsbygning, der er opført i 1905-06 i forbindelse med anlægget af jernbanen mellem Helsingør og Hornbæk. Bygningen er sandsynligvis tegnet af arkitekten Jacob Frederik Brandt og er i det ydre ikke væsentligt forandret siden opførelsen, hvorimod det indre har gennemgået ganske væsentlige forandringer i forbindelse med skiftende anvendelser, bl.a. til posthus. Det var således museets vurdering, at bygningerne på grund af det velbevarede ydre var bevaringsmen ikke fredningsværdige.

Et nyere hus på Gammel Strandvej 406 i Tibberup, opført i 1958 af Helsingør-arkitekterne Ellen og Carl Kann, samt Ib Møgelvang-Nielsen er blevet undersøgt nærmere af museet inden en planlagt nedrivning. Museet vurderede, at huset, der ville kræve en voldsom renovering for at blive beboeligt efter den tidligere ejer, ikke længere kunne erklæres for bevaringsværdigt, trods dets væsentlige arkitekturhistoriske betydning. En fotodokumentation er derfor foretaget; noget museet i videst muligt omfang gør ved nedrivningstruede bygninger for at sikre fremtidig dokumentation af den tids arkitektur og levevis.

I efteråret fik Museet henvendelse fra Hellebæk-Aalsgaard egnshistoriske Forening, der ønskede en nærmere undersøgelse af det såkaldte »Thomsens Hus« på Roevej i Hellebækskovene. Det er ejet af Naturstyrelsen, der har planer om nedrivning af huset, når den nuværende beboer, der er er højt oppe i årene, er flyttet ud. Så vel foreningen som museet finder huset særdeles bevaringsværdigt og væsentlig for forståelsen af Hellebæks særegne historie. En bygningsarkæologisk og -arkivalisk undersøgelse af husets historie er således i gang og vil resultere i en afrapportering med henblik på fornyet vurdering af husets bevaringsværdi.

Siden 2014 har museet i samarbejde med Helsingør Kommune, Natur- og Kulturstyrelsen, Nationalmuseet og Museum Nordsjælland, arbejdet med udarbejdelsen af en idéplan til formidling af kulturmiljøet og landskabet omkring Gurre slotsruin, idet der længe – ikke mindst i forbindelse med den eventuelt kommende nationalpark - har været interesse for et samlet projekt for ruinen og det omgivende landskab. Gennem en række forskellige tiltag i området, er det hensigten at visualisere fortidsminderne og skabe en mere autentisk landskabelig ramme omkring dem. Desuden ønsker vi at kunne markere de mange bygninger m.v., som blev påvist i området omkring borgruinen ved vort museums og Nationalmuseets udgravninger i perioden 2000-2007. Idéplanen er færdig og der arbejdes nu på ansøgninger til de betydelige økonomiske midler, der kræves, hvis projektet skal realiseres.

4. Konserverings- og bevaringsarbejde

Der er såvel i udstillinger som på magasiner, genstande som kræver konstant opmærksomhed overfor skadedyrsangreb som sølvfisk og møl. Museet foretager derfor tilbagevendende periodiske tilsyn med udstillingerne, hvor risikoen er størst. På magasinerne kan det være vanskeligt at opdage sådanne angreb.

Museet forebygger ved at nedpakkede de mest udsatte genstande i syrefrit papir og kasser som holder en konstant (tør) luftfugtighed, som skadedyrene ikke trives i. Museet har derfor været forskånet for skadelige angreb på de magasinerede genstande. I 2015 har der været enkelte tilfælde mølangreb i tekstiler i udstillingerne, som er frysebehandlet.

Sølvfisk rammer oftest papirer, og er derfor først og fremmest en trussel mod arkivet. Museets arkiv og arkivmagasin, er trods meget fyldte hylde, stadig i god klimamæssig kondition. Det er derfor kun i forbindelse med nyindkomne ting, at det er nødvendigt at have særlig opmærksomhed på skadedyrenes hærgen. Den mindste mistanke om, at der er "liv" i arkivalierne, med-



fører en grundig gennemgang af dokumenterne og efterfølgende frysebehandling. Det er både bedre og billigere at forebygge skader end at skulle udbedre dem.

Museet er parthaver i konserveringscentret på Kronborg og får udført et afmålt antal timers arbejde hvert år. Timer prioriteres primært til konservering af museets malerisamling. Museets omfattende samling af AV-materiale (lydbånd, film og video) udgør en stor udfordring. Materialet forfalder hastigt. Museet har derfor i 2015 foretaget den første afdækning af mulighederne for at få hjælp til digitalisering. Dette arbejde er en stor og ressourcekrævende udfordring som der skal tages hul på i den nærmeste fremtid, hvis materialet skal sikres for eftertiden.

5. Formidling

2015 bød for Helsingør Kommunes Museer både på velkendte såvel som nye aktiviteter.

5.1 Udstillinger

I 2015 havde museerne 8 større og mindre udstillinger:

1. *Mennesker og Huse. Kronborg Teglgård og Meulenborg.* Særudstilling på Flynderupgård Museet udarbejdet i samarbejde med lokalhistoriker Kjeld Damgaard. Udstillingen blev vist i perioden 23. januar – 15. marts 2015.
2. *Da landet blev stille.* Særudstilling på Flynderupgård Museet udarbejdet i samarbejde med fotograf Henrik Sylvest. Udstillingen blev vist i perioden 25. marts – 1. november 2015.
3. *Helsingørs Rockhistorie – Rockens Danmarkshistorie.* Særudstilling i biblioteket på Kulturværftet, arrangeret i samarbejde med Danmarks Rockmuseum og Kulturværftet. Udstillingen blev vist i perioden 18. april – 8. maj.

◄ *Julemanden og hans kone kom på besøg på Bymuseet for sammen med børn fra Børnehuset Rosenkilden at åbne årets juleudstilling.*

4. *Et liv på Værftet.* Særudstilling på Værftsmuseet, vist i perioden 30. april – fortsat i 2016.
5. *Dig og Mig og Wiibroe – byens bryg i 175 år.* Særudstilling på Helsingør Bymuseum, vist i perioden 19. juni – fortsat i 2016.
6. *Helsingør byggede skibe i 100 år.* Særudstilling på Værftsmuseet, vist i perioden 12. november – fortsat i 2016.
7. *Julen til lån og eje.* Særudstilling på Helsingør Bymuseum, vist i perioden 21. november – 5. januar 2016.
8. *Julegavens historie.* Særudstilling på Flynderupgård Museet, vist i perioden 27. november – 23. december.

Erindringskøkkenet Spisestuen på Flynderupgård var også i 2015 et yndet udflugtssted for besøgende i alle aldre. Inspireret af udstillingen *Da landet blev stille*, der bl.a. afspejlede det lokale liv på landet i 1950'erne, blev der hen over påsken serveret påskemad i bedste 1950er stil. Med afsæt i det kommunale fokus på digteren Halfdan Rasmussen blev der i juli serveret Halfdans sommertallerken, hvis indhold var inspireret af Halfdans værker. Uge 46 stod i andestegens tegn, hvor besøgende fik serveret både andesteg og fortællingen om traditionen omkring Mortens Aften og endelig bød december på traditionel julemad.

Skolestuen på Flynderupgård fik i sensommeren endnu engang besøg af alle kommunens 4. klasser, der med fedtemadder og prygl blev ført igennem 200 års national og lokal skolehistorie af storyteller André Andersen. Også på markerne omkring Flynderupgård har 2015 budt på forskellige aktiviteter. Foruden det traditionelle landbrug har en del af jorden været opdyrket som nyttehaver, hvilket både er kommet to børneinstitutioner, tyrkiske kvinder og psykisk sårbare familier i tilknytning til Frivilligcenter Helsingør til gode.

5.2 Arrangementer

Skoleferierne er ensbetydende med mange aktiviteter på museerne. I vinterferien var der således tilbud til børn på alle fire museer. Hvor det på By-





◄ *Traditionen tro var der aktiviteter for børn og voksne på Flynderupgård, hver onsdag i skolernes sommerferie.*

museet handlede om pest eller kolera, bød Skibsklarerergaarden indenfor til produktion af dyr og dukker, kludder og kludedukker. Og hvor børn på Værftsmuseet kunne spekulere over, hvad skibet var ladet med, var der på Flynderupgård Museet mulighed for at prøve kræfter med gammelt husflid i de forskellige træværksteder, lave fastelavnssris og som finalen slå katten af tønden.

I sommerferien var der alle onsdage i juli sommeraktiviteter på Flynderupgård. Med en skudsmålsmålsbog som i gamle dage og en fortælling om børnene Mikkel og Marie kunne besøgende børn for en enkelt dag opleve at være karle og piger på landet anno 1920. Med titlen *Borgerskab, baggård og by* stillede vi torsdagene i juli spørgsmålet, hvordan det var at være barn i gamle dage, hvilket dannede afsæt for en byvandring mellem Helsingørs Bymuseum og Museet Skibsklarerergaarden.

Den traditionelle kartoffelferie afholdt på Flynderupgård Museet i skolernes efterårsferie. Kartoffeloptagning var bare en af aktiviteterne for de mange gæster, der også kunne prøve kræfter med æblemostning, maling af mel, fremstilling af roelygter og pandekagebagning

Foredrag. Foråret bød på foredrag i forskellige sammenhænge. På Værftsmuseet inviterede de tidligere værftsarbejde til historier fra dengang, hvor værftsfløjten lød. Fyraftens fortællingerne løb af stabelen d. 19. februar, den 19. marts og igen d. 7. oktober og resulterede endnu engang i både masser af anekdoter og fulde huse. I forbindelse med Forskningens Døgn var Helsingør Kommunes Museer vært for foredraget Oplevelsesdesign - et dialogisk foredrag om oplevelsesdesign og læring på museer. Det foregik på Museet Skibsklarerergaarden 24.4 2015.

Halfdan 100 år. For Helsingør Kommune var 2015 en anledning til at hylde den folkelige dig-

ter Halfdan Rasmussen, der ville være fyldt 100 år. Det byhistoriske løb for børn, Kulturjagten, som blev afholdt d. 8. maj, var derfor en jagt på Halfdans rim og remser og bød blandet andet på en rebus i Bymuseets gård. Kulturjagten var koordineret af Helsingør Kommunes børnekulturkonsulent og havde flere af Helsingørs kulturinstitutioner som deltagere. Halfdan Rasmussens univers var også rammen om den årlige sommerfest på Flynderupgård. Arrangementet *Halfdan for sanser, mund og mave* blev afholdt d. 21. juni og bød på Halfdans buffet i Spisestuen samt diverse aktiviteter bl.a. i museets have, hvor også Frivilligcenter Helsingør deltog.

Grundlovsdag. Vanen tro blev også Grundlovsdag fejret i de smukke omgivelser ved Flynderupgård Museet, med musik, taler og den traditionelle grundlovssert. Årets grundlovstaler var kulturkvinde og ildsjæl Lillian Mathiesen.

Åben arkæologi. I weekenden d. 11.-12. juni holdt Helsingør Kommunes Museer i samarbejde med Museum Nordsjælland *Åben Arkæologi* for byens borgere og besøgende i Bymuseets gårdhave. Her kunne de nysgerrige prøve at vaskе eller si udgravningsjorden og opdage fortidens hemmeligheder dukke frem fra af mulden.

Byvandring og teater. Sommerhalvåret, fra maj til september, bød ligeledes på en byvandring med den gamle vægter i det historiske Helsingør. Desuden var Flynderupgårds have scene for teatret Brændende Kærlighed, da de som led i Passagefestival optrådte i Espergærde d. 1. august. De smukke stuer på Flynderupgård Museets var ligeledes scene, da ensemblet Lydskab d. 16. august afholdt koncerten *Kvinder i musik*, for at fejre 100 året for kvinders stemmeret.

Sundtoldsmarkedet blev afviklet den 22. august. Museet Skibsklarerergaarden og pladsen foran museet dannede rammen om et historisk marked, som det kunne have udspillet sig i begyndelsen af 1800-tallets Helsingør. Med gamle træskibe i havnen og med mere end 300 aktører i dragter var markedet en levendegørelse

af Helsingørs sundtoldshistorie for alle sanser. Blandt de mange boder var der i år en bod med svenske deltager fra Fredriksdal. Som en del af Sundtoldsmarkedet deltog Helsingør Kommunes Museer i 2015 i Copenhagen Cooking & Food Festival, hvilket betød at Skibsklarerer Galschiøt i dagens anledning inviterede til middag i Skibsklarerergaardens smukke stuer. På menuen var bl.a. fjerkræpostej og svesketærte, alt sammen tilberedt og serveret efter historiske anvisninger.

Høstfest og marked. D. 12. september blev der afholdt Høstfest og -marked på Flynderupgård Museet. Med fællesspisning i den røde hejselade, salg af husflid fra de mange boder på gårdspladsen og spillemandsmusik, var Flynderupgård endnu engang rammen om en traditionsrig dag.

Golden Days, den historiske festival der afvikles hvert år i september, fokuserede i år på kulturarven under titlen Important Shit. Fra Helsingør Kommunes Museer valgte vi at holde luppen hen over kulturarvens mangfoldighed, bl.a. ved at vi på Værftsmuseet hver dag viste et nyt eksempel på den lokale kulturarv, der hører Værftsmuseet og værftstiden til og ved at arrangere kulturvandring i Helsingør, der belyste de to indvandringsbølger. Sidstnævnte blev afholdt i samarbejde med Multikulturelt Forum.

Kulturmatten i Helsingør havde i 2015 Halfdan Rasmussen som tema. På Værftsmuseet fokuserede vi på den mere alvorlige Halfdan Rasmussen, og fortolkede med lokale fotografier hans arbejderdigte. På Helsingør Bymuseum bød kulturmatten på forskellige aktiviteter i forbindelse med museets Wiibroe-udstilling. En quiz udfordrede de besøgendes viden, udstillingens kuratorer fortalte og forklarede alt imens frivillige fra mikrobryggeriet Wiibroes Venner sørgede for smagsprøver.

Knepefestivalen den 3. oktober involverede også i 2015 Museet Skibsklarerergaarden, hvor Hamermølles syngepiger lagde op til fællessang og sømandsviser i Skipperstuen.

Arkivernes Dag afholdes i år lørdag d. 14. november. På Museet Skibsklarerergaarden kunne interesserede ved forfatter Karina Søby-Madsen få fortællingen om Helsingør Syklub, modstandsgruppen, der narrede tyskerne og reddede 700 jøder.

Børneaktiviteter på Værftsmuseet. Indvielsen af nye lokaler til Værftsmuseet bød på nye muligheder for børneaktiviteter. Weekender i november og december har således budt på besøg af legobyggere, der byggede en model af hjulfærgen Kronprinsesse Louise, mulighed for selv at prøve kræfter med byg-selv modeller af færgen Kong Frederik IX, filmvisning og undervisning i at binde sømandsknuder og knob.

Juleudstillingerne på Bymuseet og Flynderupgård Museet bød på forskellige tilbud til aktiv deltagelse for de besøgende. Bymuseet udlånte oplevelseskufferter med julens genstande til besøgende børn, der med dem i hånden kunne tage på opdagelse i udstillingen. På Flynderupgård Museet kunne børnene foruden at følge nissens fortælling rundt i udstillingen udfolde kreativiteten ved det store bord i julegaveværkstedet. Institutioner og skoler havde i forbindelse med besøg i udstillingen mulighed for at spise risengrød i Spisestuen, et tilbud mange tog imod.

5.3 Frivilligt arbejde

Gode rammer for frivillighed og partnerskab er nøgleord i museernes frivilligpolitik. For Helsingør Kommunes Museer er frivillige en uundværlig ressource. Indenfor alle områder af museernes virksomhed løser frivillige vigtige opgaver. Den frivillige indsats gør, at museerne kan udføre en række kvalificerede opgaver til gavn for lokalsamfundet, der ligger udover museernes basisdrift. Samarbejdet mellem museet og museets frivillige er baseret på faglighed og partnerskab. Det er museet, der opstiller de faglige rammer for arbejdet, der udvikles og udfyldes i fællesskab.

Museerne er privilegerede ved at have frivillige og venner med mange forskellige kompetencer,



Borgmester Benedikte Kiær indviede smedjen på Flynderupgård, der kom i stand med hjælp fra Flynderupgårds aktive frivillige.

der understøtter og supplerer museernes faglige stab. Museet har seks organiserede frivilligrupper Flynderupgårds venner, Værftsmuseets aktive, Skibsklarerergaardens omvisere, Sundtoldsmarkeds koordineringsgruppe, Sydamerne, arkivarene og bogbinderne. Mellem 70 og 100 frivillige har deres faste gang på museerne hver uge. Dertil kommer de hjælpende hænder der deltager ved særlige lejligheder eller med særlige opgaver.

Flynderupgårds frivillige har i skolernes ferie igen i 2015 været hovedkræfterne i formidlingen af håndværk og husarbejde, som det var almin-



Frivillige fra Værftsmuseet hjælper med opbygning af ny særudstilling på Værftsmuseet.

deligt på landet før i tiden. En særlig kvalitet i formidlingen er at der altid er tålmodighed og god tid at møde det enkelte barn. Frivilliggruppen har i 2015 fået flere nye medlemmer, der bidrager til den gode Flynderupgård-ånd. Året igennem har der været aktivitet i værkstederne og særligt er der ydet et stort arbejde med færdiggørelse af Flynderupgårds nye smedje. I Spise-stuens køkken, har sylteholdet stået for fremstilling af fine marmelader, sennep og eddiker.

Værftsmuseets frivillige blev i 2015 stillet overfor en særlig udfordring. En længe ønsket udvidelse af Værftsmuseets udstillingsareal blev en realitet. Opsætningen af museets første særudstilling i det nye lokale krævede i 2015 en ekstraordinær indsats af museets engagerede frivillige, der var dybt involveret i udstillingsopbyg-

ningen. I det færdige resultat ses det tydeligt, at værftsarbejdere har skruet hænderne godt på. Museets frivillige har desuden året igennem været guider og vist rundt i udstillingen til glæde for museets gæster. I Værftsmuseets arkiv, genstands- og fotosamling har de frivillige ydet en stor indsats for at sikre historien ved indsamling og registrering. Opgaverne er løst i tæt samarbejde med museet registrator.

Skibsklarerergaardens frivillige var gennem året historiekundige guider på museet. Museumsformidler Tora Ribers igangsatte i 2015 i samarbejde med frivilliggruppen en udvikling af formidlingen på museet. Ambitionen er at skabe differentierede formidlingstilbud uden at svække gæstens mulighed for det personlige møde med historien.

Sundtoldsmarkedets frivillige fik i året mere travlt end nogen sinde. Market har voksevæk og involverede på selve dagen frivillige fra alle frivillige grupper - 280 aktører. Koordineringsgruppen bag markedet arbejdede intenst i månederne op til markedet. Som i en anden virksomhed, var arbejdet organiseret i undergrupper/afdelinger med logistik, vidensindsamling og research, markedsføring, økonomi og meget mere. Sundtoldsmarkedet kunne ikke gennemføres uden museets flittige syngere, der bemander sytuen og står for fremstillingen af de historiske dragter, der bruges ved markedet.

Lokalarkivets frivillige var i 2015 engageret i en fortsat indeksering af navne og emner i de ganske omfattende korrespondancesager (indkomne breve) i skibsklarerervirksomheden K.F. Marstrands arkiv, således at materialet kan bruges i såvel lokal som international forskning. Endvidere afsluttedes registreringen af arkivets omfattende, men spredte sager vedrørende besættelsestiden, således at de er lettere tilgængelige for de mange, der stadig interesserer sig for 2. Verdenskrig. Endelig arbejdes der videre med arkivets øvrige registraturer til brug for en optimal betjening af arkivets brugere.

5.4 Undervisning

Skolereformens Åben Skole har betydet en øget interesse for museerne. Både Bymuseet og Flynderupgård Museet har mærket en øget efterspørgsel fra skolerne, der ønsker at benytte sig af de forskellige undervisningstilbud. Også landbruget på Flynderupgård har vanen tro været meget velbesøgt. Sammen med en række lokale kulturinstitutioner deltager Helsingør Kommunes Museer aktivt i det kommunale projekt *Den flyvende Kuffert*, et undervisningsprojekt målrettet indskolingselever i socialt belastede områder. Vores deltagelse i projektet foregår i samarbejde med Helsingør Teater. Som et nyt tiltag målrettet børneinstitutioner eksperimenterede vi i 2015 med at 'pakke en kuffert fuld af fortid' og bringe museerne ud til institutionerne. I samarbejde med Uddannelseshuset og Helsingør Kommunes børnekultur-

konsulent blev kommunens børneinstitutioner i efteråret 2015 tilbudt forløbet *En køjesæk, fyldt med historie*, et forløb målrettet de ældste institutionsbørn, hvor de inviteres på en rejse tilbage i tiden til Sundtoldens Helsingør, som de skal opleve med alle sanser.

6. Sponsorer og bevillinger

Helsingør Kommunes Museer modtog i 2015 støtte fra flere sider til arbejdet.

Elisabeth Lund's Fond og støtteforeningen Flynderrupgårds Venner, Værftsmuseet udstillinger blev støttet af Georg Poulsens fond, Helsingør Museumsforening gav støtte til udgivelse af museernes årbog.

Sundtoldsmarkedet blev støttet af en lang række virksomheder, enkelt personer og fonde. Syngernes arbejde er blevet støttet fra Fonden Ragnhild Bruun. Aktiviteterne på markedet fik støtte af Borgerkroen, Egelund Boligudstyr, Brostræde Is, Danbolig, EDC Poul Erik Bech, Guys & Dolls, Helsingør Hælebar, Home Helsingør, Københavneren, Lars M. Nilsson ApS, Löfström Bjerpegade 15, Outdoor Season, Partybutikken, Petersen Ure & Smykker, Skotøjshuset, Slagter Jensen, Tattoosmeden, Tid og Sted, Top Tours, WTC Advokaterne, Zena Computer, Aaen & Co, Nordea, Fleur, Helsingør Vinhandel, San Remo, Stengades Apotek, Slagter Baagø, Stjerne Optik, Jørgensen & Co S.J. Holding Aps., Helsingør Cityforening, Mr. August, Røde Kors Genbrug Stjernegade, Idé nyt, Cafe Olai, Ristorante Amici Miei, Strandhuset, Handelsbanken, Axelhus Bodega, Hold An, Strandborg, fe-mail, Hansen Blomster – Blomstertorvet, Arbejdernes Landsbank, Spar Nord, Nykredit, Handelsbanken, Madam Sprunck, BarRichsCafe, Vandkanten by Ilse Jacobsen, Emmers.dk, Place2live Høegh & Friis, Danske Bank, Slagter Jensen, Lynhjems EFTF., Bache Vin, Frisør DECO, Helsingør Kaffe og Thehus, Helsingør Cityforening, Skomageriet Skosålen, Chaplin Sweets og Industri foreningen.