

Svitzer og Suez-krisen 1956-1957

Et dansk bjærgningssselskabs rolle i reetableringen af Vesteuropas olieforsyning og Commonwealth-handlen

AF MARTIN OTTOVAY JØRGENSEN

I denne artikel undersøges det danske bjærgningssselskab Svitzers rolle i genåbningen af Suezkanalen mellem oktober 1956 og april 1957. Forløbet, der ikke hidtil har været undersøgt i hverken dansk eller international forskning, rækker med dets imperiale og globale dimensioner langt udover Svitzers egen historie og både dansk og international erhvervshistorie. Både lukningen og genåbningen af kanalen afspejlede ikke blot en britisk-fransk-(israelsk) fejlkalkule og en manglende militær evne til at forme udviklingen i Middelhavet, men også overgangen til et nyt imperielt paradigme på globalt plan, hvori de gamle kolonimagter måtte vige pladsen. I dette skifte kom de nye atommagter, de nye selvstændige stater samt vestlige private virksomhedsnetværk til at spille markant større roller. Svitzers interessentskab med det hollandske *L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst* og rollen som hovedentreprenør i FN's kanaloprydningsindsats, der gik under navnet *United Nations Suez Clearance Organisation*, skal ses som led heri. På baggrund af analysen plæderes for yderligere forskning i private virksomheders rolle som serviceydere for internationale organisationer.

Indledning

Mellem november 1956 og april 1957 fremhævede store vestlige aviser som *New York Times* jævnligt det danske bjærgningssselskab Svitzer, som havde hovedkontor i København.¹ Svitzer var et velkendt og højt respekteret navn inden for den internationale bjærgningsindustri i 1956, men det var ikke typisk at finde det omtalt på forsiderne af verdens førende aviser. De vestlige mediers store interesse hang direkte sammen med, at Svitzer i regi af Forenede Nationer (FN) under *United Nations Suez Clearance Operation* (UNSCO) indgik i et større bjærgnings- og oprydningsarbejde i Suezkanalen. At dette forløb fik opmærksomhed i en omfattende og engageret mediedækning, hang sammen med, hvorledes lukningen af kanalen siden slutningen af oktober 1956 havde skabt enorme problemer for Vesteuropas olieforsyninger og store forsinkelser for skibsfarten i Commonwealths handelsnetværk med prisstigninger til følge. Svitzer indgik med andre ord i et afgørende internationalt projekt for Vesten i den tidlige Kolde Krig, og det afspejlede naturligvis i mediedækningen.

Imidlertid har hverken den internationale eller den danske forskning udvist en tilsvarende grad af interesse. Hverken den danske eller den internationale erhvervs-, søfarts- og maritimhistoriske forskning har tildelt Suez-krisen, UNSCO og Svitzers rolle nævneværdig forskningsmæssig opmærksomhed.² Svitzers rolle i UNSCO's virke har ikke tiltrukket sig interesse inden for forskningen i Suez-krisen hverken i rammerne af den Kolde Krig og afkoloniseringen, oliens historie eller dansk udenrigspolitisk historie, trods koblingen mellem Suez-krisen og Vesteuropas olieforsyning er anerkendt.³ Både Svitzer og UNSCO's rolle i genoprettelsen af Commonwealth-handlen er ligeledes forbigået inden for forskningen med fokus på Suez-krisen og Commonwealth-handlen.⁴ Det er således alene Svitzers jubilæumsbog, der omtaler forløbet med

oprydningen og genåbningen af Suezkanalen i rammerne af UNSCO fra oktober 1956 til april 1957.⁵

På denne baggrund har nærværende artikel to formål. For det første er det et mål at bibringe dansk erhvervshistorie ny viden omkring et centralt, men underbelyst forløb med imperiale og globale dimensioner i den tidlige Kolde Krig. For det andet er det et mål med artiklen, at diskutere erhvervshistoriografiens udviklingsperspektiv i forhold til at knytte an til forskningen i de internationale organisationers udvikling fra inter-imperiale ad hoc projekter fra 1870'erne over det institutionaliserede inter-imperiale samarbejde fra 1900 til det internationale, men fortsat nationalstatsbaserede paradigme, vi kender i dag. Relevansen er klar. I den erhvervshistoriske forskning har der ikke været fokus på det forhold, at et voksende antal virksomheder i dag leverer ydelser til et ligeledes voksende antal af internationale organisationer under FN's paraply såvel som andre regionalt forankrede organisationer.⁶

Konkret undersøges derfor Svitzers rolle i forbindelse med oprydningen og genåbningen af Suezkanalen mellem oktober 1956 og april 1957. Artiklen bygger især på et bredt og upubliceret materiale, der ikke tidligere har været anvendt, og set i et sammenhængende perspektiv. Erhvervsarkivet (nu Rigsarkivet Viborg) rummer Svitzers omfattende arkiv, hvorfra inddrages arkivalier om virksomhedens aktiviteter i det østlige Middelhav, kanalen og Det Røde Hav samt rydningen af Suezkanalen. Her findes også materiale fra Danmarks Rederiforening, *Suez Canal Users' Association* og *Companie Universielle du Canal Maritime de Suez*, der knytter an til Suezkanalens økonomiske og politiske betydning. Fra FN's arkiv i New York benyttes arkivalier fra FN Sekretariatet, *UN Field Service*, *Office for Special Political Affairs* og UNSCO's styringsgruppe (der primært fungerede som styringsgruppe fra UNSCO's militære 'tvilling', *the United Nations Emergency Force*). Ideelt set havde også hollandske, tyske, italienske, amerikanske og britiske arkiver været konsulteret med henblik på at inddrage materiale fra Svitzers samarbejdspartnere i oprydningen af Suezkanalen og genopretningen af kanalens kommunikationsmidler, værksteder mv. Af publiceret materiale benyttes den amerikanske *Foreign Relations of the United States* samling (FRUS), udgivelser fra FN, erindringer fra tidligere FN-ansatte samt avisartikler i *New York Times*. Herudover inddrages forskning indenfor imperial-, koldkrigs-, erhvervs-, og energihistorie.

Artiklen udfoldes i tre kronologiske afsnit. Indledningsvist afdækkes Svitzers virke i Middelhavet, Suezkanal-området og Det Røde Hav før Suez-krisen i konteksten af disse havområders voksende globale betydning fra 1900 til 1956 på baggrund af imperiale handelsnetværk og krige. Dernæst undersøges selskabets inddragelse i Suez-krisen, der hurtigt kom til at handle om olie og Vesteuropas fremtid. Herefter analyseres Svitzers deltagelse og rolle i oprydningen og genåbningen af Suezkanalen fra november 1956 til april 1957.

Svitzer i området før Suez-krisen

Avisomtalerne ved Svitzers 100-årsjubilæum i 1933 vidner om et selskab med markant fremgang siden etableringen i 1833. Det skyldtes virkelyst og fleksibilitet, selvstændige ansatte, en stærk og lydhør ledelse samt gode samarbejdsevner med både lokale og andre selskaber. Gode forbindelser styrkede utvivlsomt ligeledes bjærgnings-selskabets ekspansion, idet eksempelvis etatsråd C.F. Tietgen blev formand efter selskabets overgang til aktieselskab i 1872. Svitzer ekspanderede gradvist fra Københavnsområdet til resten af landet, og siden også til Skandinavien, Baltikum, Middelhavet, Østasien og USA, dvs. markeder, der ikke domineredes af en enkelt kolonimagt eller imperium, idet sådanne formentligt anvendte egne flåder og/eller nationale selskaber til at varetage bjærgningsopgaver.⁷

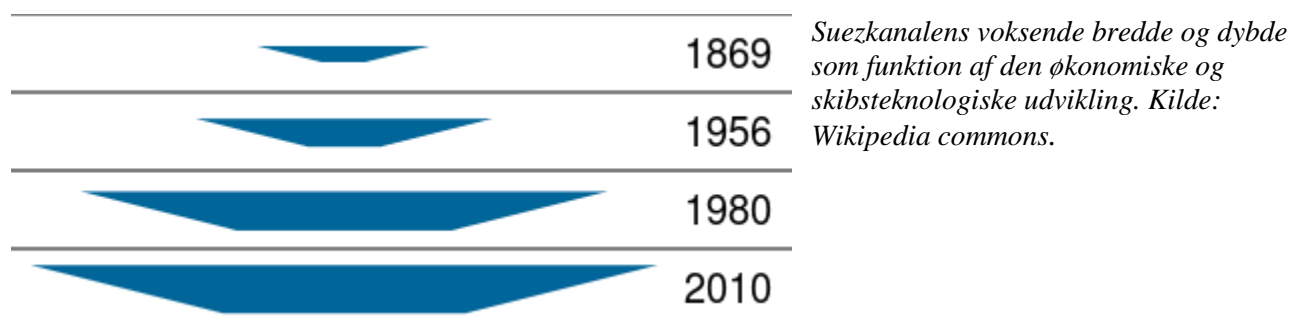
Under Første Verdenskrig omplacerede Svitzer basen for bjærgningsdamperen *Protector*, der var verdens største, fra Hong Kong til Aden på kanten mellem Det Røde Hav og Det Indiske Ocean.

Herfra opererede den i Det Røde Hav, Suezkanal-området og i mindre grad den vestlige del af Det Indiske Ocean. *Protector's* virke i området blev på samme vis som tidligere i Skandinavien et brohoved for anerkendelse og samarbejde. Svitser indgik kort efter krigen, i juni 1919, den såkaldte Suez-Union, et samarbejde med flere andre nordiske selskaber. Unionen, der bestod af *De Forenede Bjergningselskaber*, *Bernings- og Dykeri Aktiebolaget*, *Norsk Bjergningskompagni* og *Neptun*, skulle arbejde i Suezkanalen samt havområdet i hver ende af kanalen. Svitser skulle primært tage sig af opgaver i kanalen og Det Røde Hav, mens de andre selskaber skulle operere i Middelhavet. Fællesskabet skulle dække fælles udgifter (som eksempelvis fødevarer, kul og metal), samt omkostningerne, såfremt en opgave mislykkedes. Lykkedes en opgave i Middelhavet for Svitser på egen hånd, ville selskabet få to tredjedele af nettobjærgelønnen. Var det samme tilfældet syd for Port Said, ville halvdelen tilfalde Svitser, hvis selskabet opererede på egen hånd. Omvendt skulle Svitser kun have en tredjedel, hvis selskabet ikke kunne træde til syd for Port Said.⁸



Her ses Suezkanalen i dens helhed og dermed også tydeligt dens strategiske beliggenhed som forbindelsesled mellem Middelhavet og det Indiske Ocean. Kilde: Wikipedia commons.

Baggrunden for unionen kan ikke læses direkte ud af kontrakten, ligesom selskabets bjærgningsregister for Middelhavet og Det Røde Hav først er bevaret fra 1945 og frem. Unionen synes mest af alt et forsøg på at sikre markedsandele, at dele branchens risici, og at sikre indtægter i perioder uden opgaver. Forandringerne i området var formentligt også afgørende, idet den høje grad af bevægelighed for kapital, personer, varer, teknologi og ideer både inden for og mellem imperierne havde øget skibstrafikken i Suezkanalen massivt. Dette sås ikke blot i antallet af skibe og deres voksende størrelse. Kanalens lige strækninger blev også udvidet fra 30 meter i bredden i 1914 til 60 meter i 1936, mens dens sving gik fra 65 meter til 80 meter som følge deraf. Selve kanalområdet og kanalbyerne, Port Said, Suez og Ismailia voksede også så markant med havne, fabrikker, værksteder, depoter, militærbaser, boligområder osv., og tyngden i regionen skiftede fra Aden syd for kanalen til Port Said i munden af dens nordlige ende.⁹



Derudover var det politisk meningsfuldt samarbejde i kanalområdet, idet dette var følsomt at operere i. Kanalen blev drevet af et fransk selskab, *Companie Universielle du Canal Maritime de Suez*, men primært benyttet af britiske skibe.¹⁰ Dette afspejledes ligeledes i det forhold, at Middelhavet havde uformel status af fransk-britisk 'colonial lake',¹¹ altså imperielt område. Formentligt var det også af betydning, at antallet af forlis mv. i området trods den tiltagende trafik ikke voksede meget mellem 1880'erne og 1930'erne på grund af den teknologiske udvikling som bedre skrog og motorer såvel som den løbende udvidelse af Suezkanalen. Med unionen forelå derfor en mulighed for et fornuftigt og profitabelt samarbejde i området fremfor en dræbende konkurrence de skandinaviske virksomheder imellem.¹²

Flere forhold indikerer, måske forventeligt på baggrund af ovenstående, at Middelhavet, Suezkanalen og Det Røde Hav efter oprettelsen af Suez-Unionen blev vigtigere for Svitzers virke. Et tegn derpå er, hvorledes *the Lambert Brothers*, der var Svitzers agent parallelt med Suez-Unionen fra 1921 og siden trofaste og mangeårige samarbejdspartner som ejer af et andet bjærgningselskab (*The Perim Salvage Company*), og andre kontakter i området dukker hyppigere og hyppigere op i det bevarede arkivmateriale.¹³ De to direktører mellem 1898 og 1941, Otto Hecksher og H. E. Silfverberg, havde også begge erfaring på *Protector* i området efter dennes overflytning til Aden, da de tiltrådte som direktører. Ved 100-års jubilæet i 1933 havde Svitzer udover de to bjærgningsfællesskaber endvidere stationeret en betragtelig del af selskabets udstyr i Middelhavet og Suez-området i form af fem af selskabets i alt tyve bjærgningsdampere (foruden fire løftepontoner).¹⁴ At *Companie Universielle du Canal Maritime de Suez*, der kontrollerede kanalen og trafikken derigennem, i 1936 bad Svitzer om at udarbejde en konsulentrapport om risici for kanalens funktion i tilfælde af forlis mv. og forslag til forbedringer synes også at bekræfte betydningen af både området for Svitzer og Svitzers status som central aktør i de imperiale maritim-økonomiske kredsløb, der indbefattede Suezkanalen, skibstrafikken derigennem og kanalbyerne i mellemkrigstiden.¹⁵

At området trods det britiske herredømme over Egypten var et imperielt og inter-imperielt knudepunkt understreges ikke blot ved at skibene, der sejlede igennem kanalen, bevægede sig mellem forskellige havne i de britiske, hollandske, italienske, japanske og franske imperiale maritim-økonomiske kredsløb (listet efter tonnage i 1920).¹⁶ De imperiale og inter-imperiale elementer understreges yderligere af måden, hvorpå kanalkompagniet, *Companie Universielle du Canal Maritime de Suez*, fungerede igennem en koncession på samme måde som olieselskaberne i både Irak og Kuwait, idet koncessionselskaberne, som af imperierne og kolonimagterne sås som internationale infrastrukturer, sikrede at mest mulig profit kunne trækkes ud med minimal lokal indflydelse.¹⁷

Koncessionen udgik fra europæiske og amerikanske ekstra-territorielle juridiske og politiske normer i Osmannerriget (samt Kina og Japan), som Turan Kayaoğlu har kaldt for '*legal imperialism*'.¹⁸ Det betød i praksis, at kanalkompagniet kun betalte Egypten et symbolsk årligt beløb mellem 1880'erne og 1914. Først i 1939 begyndte selskabet at betale Egypten 7% i skat. Ligeledes havde kompagniet i 1936, da Svitzer udarbejdede rapporten om kanalens risici, kun 13 egyptere ansat i et personale på 184 ansatte.¹⁹ Ikke overraskende var hverdagen for egypterne i kanalområdet også tegnet af racisme og diskrimination på baggrund af europæiske opfattelser af egypterne som et uciviliseret modbillede og forestillinger om 'god' og 'dårlig' mobilitet. Mens kapital, teknologi og ideer og nogle personer kunne bevæge sig relativt frit inden for og mellem imperierne i regionen, herunder i det inter-imperiale område som Suezkanalen udgjorde, var egypternes såvel som de mange ikke-europæiske rejsendes færd igennem kanalen styret og ofte afbrudt af de europæiske migrationssystemers race-drevne logikker.²⁰ Svitzers ansatte i området, der formentligt alle eller næsten alle var europæere, var ikke på samme måde bundet heraf. Tværtimod muliggjorde de imperiale teknologier, institutioner og kredsløb at Svitzers ansatte kunne telegrafere via britiske telegrafelskaber, overføre penge via britiske banker og rejse mellem imperiale knudepunkter med britiske og franske skibe, blive forsikret ved britiske forsikringsselskaber osv.

Som i Første Verdenskrig viste det globale imperiale system og dets indbyggede logikker sig endnu en gang fra slutningen af 1930'erne frem ikke blot problematisk for befolkningerne i de koloniale og imperiale territorier og en for stor opgave for Folkeforbundet. De store imperier, de mindre kolonimagter og de fleste virksomheder, der ikke tjente på produktionen af våbensystemer, militær kommunikation mv., blev grundet systemets ekspansionsdynamik ligeledes trukket ind i en ny global voldsspiral. For de store imperiale magter blev krigen, som Første Verdenskrig havde været det for andre, en krig om betingelserne for deres fortsatte eksistens.²¹ I Middelhavet betød krigen, at de europæiske imperier mistede indflydelse i deres '*colonial lake*'.²² Allerede under krigen begyndte USA, som det primære medlem af militæralliancen Forenede Nationer (der blev formet i 1942), flere af de nyligt uafhængige stater såvel som politiske grupper i de britisk og fransk kontrollerede mandatområder at udfordre det europæiske hegemoni. Frankrig og Storbritannien udfordrede også hinanden. Denne udvikling fortsatte efter krigen, særligt i det britiske mandat i Palæstina. Her havde de forrige årtiers britisk-sanktionerede jødiske indvandring, heraf afledte politisk-økonomiske spændinger og selve krigen i stigende grad gjort de jødiske indvandrere og den palæstinensiske befolkning fjendtligt indstillet overfor hinanden.²³

Efter afslutningen på Anden Verdenskrig måtte imperierne og kystnationerne i gang med at genopbygge deres maritime netværk, ruter og kapabilitet i Middelhavet, Suezkanalområdet og Det Røde Hav.²⁴ Som led i denne udvikling kom de hidtil største olietankere også til regionen. Dette hang ikke blot sammen med oliens afgørende militære betydning som krigen så tydeligt understregede, men også, hvorledes USA gennem Marshallplanen pressede på for Vesteuropas (såvel som Japans) overgang fra kul- til oliebaserede økonomier.²⁵ Denne udvikling sås tydeligt på trafikken i kanalen. I årene fra 1949 til 1955 steg andelen af skibe, der transporterede olie med 75%. Af denne olie stod Storbritannien for 21% af transporten af olie gennem kanalen, Frankrig, 10%, og Italien 8,7%.²⁶ Derudover førte norske skibe yderligere 17% af olien, der blev transporteret gennem kanalen til britiske havneanlæg.²⁷ Skibene voksede derfor ikke overraskende også i størrelse fra et par tusinde tons til mellem 32.000 og 50.000 tons, så kanalen krævede en ottende udvidelse i 1955.²⁸ På baggrund heraf tiltog Suezkanalens vigtighed som bindeled i Vesteuropas olieinfrastruktur. Samtidigt voksede Commonwealth-handlen, der var fortsat afgørende for både Storbritannien, Indien og Pakistan. Som påpeget af den indiske forsker Jitendra Mohan: "*The uninterrupted flow of trade through the canal and the uninterrupted flow of oil from the gulf were*

therefore elements in the sub-continent's economic viability as well as conditions of its economic development in future."²⁹

Sideløbende med reetableringen af de maritimøkonomiske netværk, der således tegnedes af især olietransporten og Commonwealth-handlen, voksede spændingerne i regionen imidlertid også. De jødiske bosætteres etablering af Israel og udrensning af mere end 850.000 palæstinensere i 1948 øgede i den grad spændingerne i regionen og omkring Suezkanalen. I 1951 tilspidsedes situationen yderligere, idet Egypten og Storbritannien begyndte en guerillakrig i området omkring Suezkanalen samtidigt med at Iran skabte en oliekrise efter nationaliseringen af de britiske oliefaciliteter i landet.³⁰ Som følge heraf etableredes den britiske *Oil Supply Advisory Committee* (OSAC) og den amerikanske *Foreign Petroleum Supply Committee* (FPSC) med henblik på at koordinere olieforsyninger ligesom Storbritannien måtte importere mere olie fra både Kuwait, der i 1945 ikke havde produceret olie, og Saudi-Arabien. Dette skifte fra den iranske olie til olie fra den Persiske Golf øgede mængden af olie, der transporteredes gennem kanalen til 85% (mod 43% i 1947) samtidig med at omstændighederne bag kanalens virke i stigende grad blev usikre.³¹ På baggrund af denne udvikling begyndte FN, der i sit første årti var domineret af den vestlige blok³² at undersøge, hvorledes kanalen kunne internationaliseres. Ansatte i FN's Sekretariat udarbejdede derfor flere planer med dette mål for øje. Den fjerde og sidst udarbejdede plan foreslog oprettelsen af en FN-sikkerhedsstyrke med målet at opretholde "*the basic principle of freedom of passage to peaceful international traffic through the Suez Canal*" and "*the recognition of special interests of States whose vital lines of communication are dependent on free passage of shipping through the Suez Canal.*"³³ Planen, der ville have cementeret FN's forankring i den vestlige blok yderligere, blev imidlertid ikke effektueret. Alligevel understregede udarbejdelsen af planen imidlertid med al tydelighed den voksende opmærksomhed på kanalens betydning for både Vesteuropas olieforsyninger og Commonwealth-handlen. Formentligt gav det ikke anledning til lettelse, da den egyptiske konge blev væltet i et militærkup og det nye militærregime lagde pres på *Companie Universielle du Canal Maritime de Suez* for at reorganisere selskabet og dets virke med flere egyptere på betydningsfulde poster, herunder som kaptajner på de forbipasserende skibe.³⁴

Den turbulente periode fra Anden Verdenskrig og frem til udviklingen af Suez-krisen i 1956 var ikke let for Svitser at navigere. Under krigen sejlede fartøjet *Protector* i britisk tjeneste i Suezkanalen, hvor det bjærgede sunkne skibe. Ellers betød Anden Verdenskrig både tabet af Suezunionen, der ikke blev genaktiveret, og indstillingen af de fleste aktiviteter i Middelhavet, Suezkanalen og Det Røde Hav. Selvom arbejdet i regionen efter krigen blev genoptaget under normale forhold, lå henved to tredjedel af Svitzers bjærgningsopgaver i regionen de første ti år efter krigen i det centrale og vestlige Middelhav. Dette skyldtes især, at opgaverne mestendels gik igennem Lloyds, det britiske globale skibsregister og imperiale bank- og forsikringsselskab *par excellence*. Bjærgede skibe blev mestendels transporteret til Gibraltar samt Casablanca og i mindre grad til græske, franske og italienske havne. Den resterende tredjedel knyttede an til kanalområdet såvel som Det Røde Hav, og især havnene Alexandria, Port Said og Aden.³⁵ Dette mønster afspejlede formentligt de ovennævnte tiltagende spændinger og de øgede risici forbundet hermed i det østlige Middelhav og især området omkring Suezkanalen. Imidlertid kom Suez-krisen og oliekrisen til at trække Svitser tilbage til kanalområdet i en endog meget central rolle i slutningen af 1956.

Suez-krisen, UNSCO og Svitser

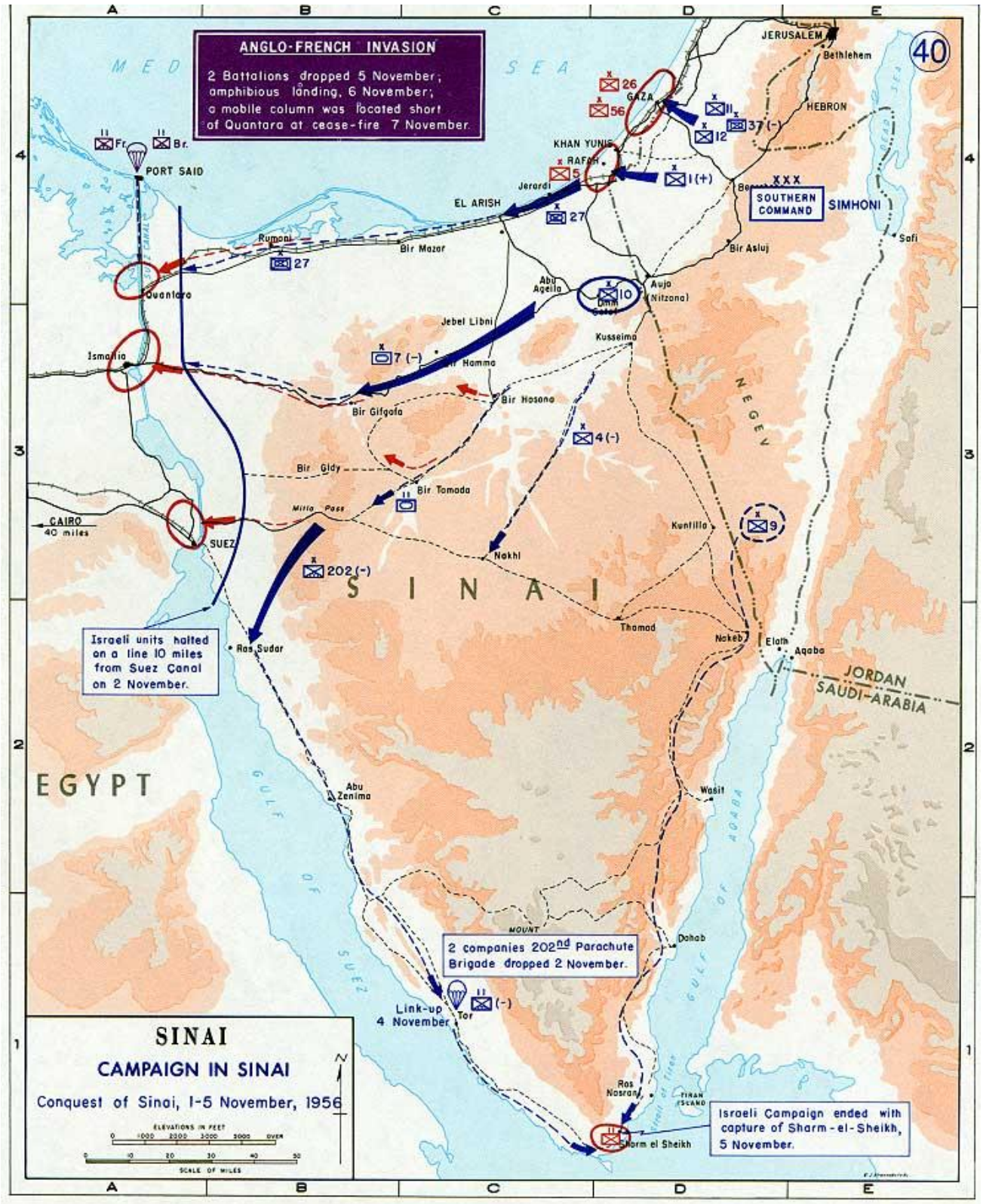
Suez-krisen og den efterfølgende vesteuropæiske oliekrise i 1956 afspejlede både afkoloniseringen og den Kolde Krig i regionen. Kort sagt udgik krisen og den følgende oliemangel af – og blev

kulminationen på – de forskellige aktørers ofte modsatrettede forsøg på at fastholde og udvide deres indflydelse i det østlige Middelhav og Mellemøsten.

Trods den amerikanske flådetilstedeværelse og Marshall-hjælpen var Storbritannien som nævnt under massivt politisk og økonomisk pres efter afståelsen af mandatområderne, oprettelsen af Israel og fordrivelsen af palæstinenserne, den iranske nationalisering af olien og guerillakrigen mod Egypten. Sovjetunionens tiltagende militære tilstedeværelse og ønske om flådefaciliteter i det østlige Middelhav, særligt i Syrien og Egypten, øgede kun presset. Derfor oprettedes en britisk-ledet militæralliance med pro-vestlige regimer i Mellemøsten, herunder Jordan, Tyrkiet og Pakistan. I det vestlige Middelhav pressede den algierske frihedsbevægelses frihedskamp ligeledes Frankrigs position, der allerede var svækket i det østlige Middelhav efter afståelsen af mandatområderne Syrien og Libanon. Alt imens kæmpede det egyptiske militærstyre under Abdel Gamel Nasser for egen overlevelse, øget manøvrerum i regionen såvel som bedre forhold for den egyptiske befolkning, der uden bedre leveforhold på sigt formentligt ikke ville stille sig tilfreds alene med kongens afgang.³⁶ Da Frankrig i denne kontekst, og trods en aftale med USA og Storbritannien om det modsatte, solgte Israel våbensystemer, valgte Egypten sent i 1955 at købe våben i østblokken. Som reaktion herpå afviste USA og Storbritannien i juli 1956 trods allerede indgåede aftaler Egyptens ønske om et lån til at finansiere opførelsen af en dæmning. Det egyptiske militærstyre, der var under stigende pres fra den egyptiske befolkning, vurderede som følge heraf, at den bedste mulighed for at finde alternative finansieringsmuligheder til at elektrificere landet var at nationalisere driften af kanalen.³⁷ For at imødegå forsyningsproblemer som følge af nationaliseringen af kanalen etableredes i vesten koordineringsorganet *Middle East Emergency Committee* (MEEC). Som decideret modsvar begyndte Storbritannien og USA herefter at føre økonomisk krigsførelse mod Egypten ligesom Storbritannien på egen hånd begyndte at opbygge en militær styrke i regionen. Den britiske styrkeopbygning blev ikke stoppet af etableringen af en vestligt kontrolleret organisation, *the Suez Canal User Association* (SCUA) på baggrund af to konferencer i London. Der var ganske enkelt for meget på spil i den britiske regerings optik. De franske og israelske regeringer var enige. I oktober 1956 fandt de sammen om at invadere området omkring Suezkanalen og Gaza Striben, der var henholdsvis egyptisk og egyptisk-kontrolleret territorium.³⁸



Luftfoto af Port Said set sydfra efter angrebet. Kilde: Wikipedia commons.



Kort over besættelsen af Gaza Striben og Suezkanalen. Kilde: Wikipedia commons.

De britiske, franske og israelske invasionsstyrker besejrede på et par dage de egyptiske styrker, men sejren blev med det samme en pyrrhusejrr. Egyptens modsvar i form af sænkningen af ca. 50 skibe fyldte med cement og jern i kanalen blokerede Suezkanalen for al skibssejls og lukkede dermed også transporten af olie, der udgjorde ca. halvdelen af den vesteuropæiske olieforsyning fra Mellemøsten.



Denne og den følgende side: Eksempler på de broer og skibe, som Egypten som modsvar på det israelsk-britisk-franske angreb sænkede med bl.a. cement i Suezkanalen. Fotos fra UN Multimedia.



Samtidigt saboterede syriske militærenheder olieledningen fra Irak, så kun ledningen til Libanon forblev åben. Hertil kom, at Saudi-Arabien, Irak og Kuwait også nedsatte deres produktion med i gennemsnit 48%. Saudi-Arabien lukkede også for alt salg af olie til Storbritannien og Frankrig og forbød alle leverandører at videresælge olie. Inden for en uge var tilførslen af olie fra golfstaterne derfor afbrudt.³⁹ På dette tidspunkt var denne olie alt andet end uvæsentlig. Den mellemøstlige olie bidrog med ca. to tredjedele af Vesteuropas oliebehov.⁴⁰ På lignende vis blev Commonwealth-handlen hårdt ramt. Eksempelvis gik ca. 60% af den indiske handel igennem kanalen. Indenfor et par uger steg priserne med ca. 30% i Pakistan, der sendte 56% af eksporten og hentede 49% af importen gennem kanalen.⁴¹

Ikke overraskende blev den amerikanske præsident, Dwight Eisenhower, derfor vred. Ikke alene kunne den afledte vesteuropæiske oliemangel komme til at true både NATO og det britiske imperium gennem Commonwealth-handlen. Invasionen havde også fundet sted trods hans eksplicite advarsel imod at gå udenom USA. Som reaktion ville han derfor især, at, ”(...) *those who began this operation should be left to work out their own oil problems—to boil in their own oil so to speak.*”⁴² USA afviste derfor de to europæiske allieredes anmodninger om at kunne låne i den Internationale Valuta Fond IMF) samt at lade MEEC (Middle East Emergency Committee) koordinere med de to oliekoordineringsorganer fra oliekrisen i 1951, OSAC og FPSC. Først når invasionstropperne var trukket ud, kunne disse aktiveres. Omvendt deployerede den amerikanske flåde i Middelhavet både skibe og fly, så et sovjetisk angreb på britiske og franske fartøjer også ville ramme amerikanske og derved starte en krig med NATO. Det var et budskab til Moskva, Cairo såvel som London og Paris, der ikke kunne misforstås. Parallelt dermed blev alle amerikanske hangarskibe og flyvebaser på globalt plan sat på henholdsvis 12-timers og 5-minutters kampberedskab.⁴³

Endnu vigtigere var imidlertid de amerikanske manøvrer i fællesskab med Dag Hammarskjöld, FN's generalsekretær, og FN-sekretariatets øverste ledelse, der også bestod af amerikanere, gennem FN's ekstraordinære forsamling i begyndelsen af november. Her sikrede amerikanske diplomater gennem bearbejdningen af diplomater fra amerikanske satellitter og allierede samt neutrale lande støtte til etableringen af en FN-styrke, der skulle lade de britiske, franske og israelske invasionsstyrker trække sig ud. Styrken, der blev døbt *United Nations Emergency Force* (UNEF), kom således til at minde meget om FN-sekretariatets styrke fra 1951 i forhold til både formål og opbygning. Fra starten var den forankret i Vesteuropas oliebehov og Commonwealth-handlen og troppeydende lande, der kunne bakke op herom.⁴⁴ FN's generalsekretær var ligeledes forankret i Vesten og ønskede styrken etableret og afsendt hurtigst muligt. Som UNEF's kommende chef, den canadiske general E. R. M. Burns, noterede i sine erindringer, frygtede Hammarskjöld, at: “(...) *it would be a race between the UNEF's getting established on the ground and 'volunteers' from Russia, Communist China, and other similarly oriented countries* (...).”⁴⁵ Flere troppeydende lande som Norge og Danmark var ikke blot afhængige af kanalen med hensyn til olie, men også NATO-medlemmer. Canada var ligeledes medlem af NATO og Commonwealth. Selv de inkluderede neutrale lande havde interesser i kanalen. Indien var eksempelvis som Commonwealth-land også kanalbruger. I forlængelse deraf kom UNEF også til at trække væsentligt på vestlige logistiknetværk og baser i forbindelse med indflyvningen af FN-styrken såvel som forsyningskæder med køretøjer, udstyr, fødevarer osv.⁴⁶

Parallelt med opstillingen af UNEF oprettedes også førnævnte *United Nations Suez Clearance Organisation* (UNSCO), der fik til opgave at forestå oprydningen af kanalen. Lidet overraskende fandt Hammarskjöld i samråd med de amerikanske FN-diplomater den daglige ledelse blandt hans amerikanske og sydafrikanske underordnede fra sekretariatet, Alfred Katzin, samt de to amerikanere John McCloy og Raymond Wheeler, der var henholdsvis tidligere direktør Verdensbanken og forhenværende officer i den amerikanske hær med erfaring fra Panama-

kanalen.⁴⁷ Til selve oprydningen samlede ledelsen i UNSCO, dvs. Hammarskjöld og hans vestlige ansatte, et konsortium af vestlige virksomheder bestående af *International General Electric Company*, *The Ralph M. Parsons Company*, *Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst* og Svitzer. De førstnævnte, der begge havde forbindelser til blandt andet både vestlige olieselskaber og militære infrastrukturer, skulle stå for faciliteterne langs kanalen, mens Svitzer og det hollandske bjærgningsselskab som *main contractors* skulle stå for selve kanaloprydningens mange enkeltstående operationer og koordineringen med en række *sub-contractors*.⁴⁸ Alt i alt var denne ramme for Svitzers kommende virke således på et og samme tidspunkt både en bredere, men vestligt forankret ad hoc respons til Vesteuropas selvforskyldte oliekrise og en gradvis videreudvikling af det inter-imperiale system, der havde tegnet det østlige Middelhav og Mellemøsten siden den anden halvdel af 1800-tallet i form af tilføjelsen af en kraftig atlantisk og funktionel international komponent (USA og FN).

Svitzer var internationalt kendt og velrespekteret inden for shippingindustrien. Eksempelvis havde *Smit en Co.*, den kommende samarbejdspartner, i forbindelse med 100-års jubilæet i 1933 lykønsket Svitzer med at være "(...) *one of the leading salvage Companies in the world*".⁴⁹ Alligevel ændrede anmodningen om at bidrage til oprydningen af Suezkanalen – og Svitzers accept deraf – selskabets plads i og forhold til den offentlige sfære. Den 8. november, dagen efter FN havde kontaktet Svitzer gennem Udenrigsministeriet katapulteredes Svitzer ud i det internationale såvel som det nationale landskab af nationale, regionale og lokale nyhedsmedier via disses egne og pressebureauernes reportager. Dagen efter faldt udmeldingen om Svitzers mulige deltagelse i artiklerne i *Social-Demokraten* og håndfuld regionale aviser ganske belejligt samtidig med den danske regerings udmelding om en reduktion af den tilgængelige mængde benzin med 25%.⁵⁰ Den følgende uges mediedækning tegnedes i forlængelse deraf mestendels af rosende artikler som artiklen i *Dagens Nyheder* "*Fornemt dansk firma skal aabne verdens oliepulsaare*", der fremhævede Svitzers 'fornemme omdømme' og 'enestående erfaring'.⁵¹ Andre artikler havde fokus på opgaven i kanalen som artiklen i Skive Venstreblad "*Svitzer forbereder en historisk opgave*", der talte om et "(...) *stort og vanskeligt Arbejde af historisk betydning*".⁵² Danske og internationale aviser med mere analytiske perspektiver fokuserede i stedet på processen som den skred frem såvel som Svitzers aktiekurs, der efter udmeldingen om Svitzers mulige rolle i oprydningen i Suezkanalen på baggrund af forventninger om et større udbytte end de typiske 10% var steget fra 134 til 194.⁵³ På baggrund af denne nye virkelighed skrev Svitzer fem dage efter offentliggørelsen af selskabets mulige deltagelse til den fremtidige hollandske partner, *L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst*. Målet var at aftale en fælles tilgang i dette højpolitiske øjeblik. Svaret kom prompte dagen efter, og det hollandske selskab berettede om en tilsvarende mediebelejring. Man ville dog afvente med at hyre en PR-ansvarlig indtil processen var mere fremskreden.⁵⁴

Den efterfølgende uge understregede ikke blot Suez-krisens meget omskiftelige karakter og pressens umættelige appetit efter overskrifter med salgspotentiale, men også måderne hvorpå disse kunne indvirke på hinanden. Den 17. november meldtes via den britiske presse, at England og Frankrig selv ville rydde Suezkanalen og at England havde tilbudt FN en britisk bjærgningsflåde på 34 fartøjer, der i briternes egen optik var den eneste, der kunne fjerne de 49 sunkne barrierer.⁵⁵ At den danske og britiske presse ikke udfordrede den britiske regering i kampen for forholdet til Eisenhower-administrationen og imod en langsomt omsiggribende økonomisk krise førte til en for Svitzer og den kommende hollandske samarbejdspartner turbulent udvikling. Dagen før havde Svitzer og Smit fået aftalt et møde med det britiske admiralitet for at blive briefet om den britiske oprydningsplan efter at have afvist en tur til Paris for at høre den franske version. Mødet valgte Svitzer og Smit imidlertid at aflyse, da pressen begyndte at rapportere, at de to selskaber havde indgået en aftale med Storbritannien og Frankrig og derved skabte uro. Derudover udsendte begge selskaber også via pressebureauer et dementi, ligesom FN's generalsekretær bad både Svitzer og

Smit om ikke at være i direkte kontakt med briterne.⁵⁶ Konsekvensen blev for Svitzer, at kursen faldt fra 228 til 184 dagen efter.⁵⁷ Som Børsen skrev, var det ”(...) utvivlsomt som følge af meddelelserne om, at England og Frankrig muligvis selv vil foretage de nødvendige bjærgninger i Suez-kanalen, som mange ellers har regnet med, at Svitzer ville faa en anseelig andel i.”⁵⁸ Selvom enkelte artikler fortsat fokuserede på krisen i de følgende uger,⁵⁹ gav pressen imidlertid mestendels beroligende overskrifter om offentliggørelsen af Svitzer og Smits rolle, indgåelsen af en aftale mellem FN og Ægypten, bjærgningsfartøjernes afgang mod kanalen, Svitzer-personalets rejser til henholdsvis New York og Amsterdam, en stabiliseret aktiekurs, briternes oprydning af havnen i Port Said i kanalens nordlige ende og fortrøstningsfulde portrætter af Svitzers direktør, Hector Kiær.⁶⁰



Ovenfor ses Svitzers delegation på til forhandlingerne og dernæst Suezkanalen. Fra venstre er det dykker K. Kessing, kaptajn Fage-Petersen, civilingeniør M. Hee, sekretær G. Rysensteen, dykker P. V. Lindhardt og direktør Kiær. Pressefoto i Svitzers arkiv, Rigsarkivet.

Parallelt med øvelsen i at træde forsigtigt i medielandskabet skulle Svitzer også manøvrere i de hurtigt omskiftelige geopolitiske vinde Egypten, Sovjetunionen, USA og FN som Storbritannien og Frankrig søgte at påvirke. Især briterne og franskmændene søgte at sætte dagsordenen i den vestlige bloks medier for at sikre inklusionen af deres bjærgningsfartøjer ud fra hjemlige politiske og økonomiske hensyn. Det hjalp imidlertid de to bjærgningsselskaber, at FN's generalsekretær og

sekretariat, UNSCO's ledelse og Eisenhower-administrationen bakkede op om en løsning forankret i Svitzer og Smit. Dette mærkede Svitzers (og Smits) folk i diskussionerne med både FN og UNSCO's politiske ledelse i form af Canal Clearance Office under John McCloy og Alfred Katzin i New York og UNSCO's daglige ledelse under Raymond Wheeler, om end intet ville ske uden Egyptens godkendelse.⁶¹

Imidlertid skulle Svitzer også understrege interessen i entreprisen, idet denne, jævnfør direktør Bent Goth-Bendtzen, der i New York sammen med McCloy, Katzin og Wheeler udarbejdede et memorandum om opgaven, ikke kunne tages for givet.⁶² Blandt andet begyndte Svitzer derfor at flytte de relevante fartøjer, *Sigyn*, *Protector*, *Ocean* og *Em. Z. Svitzer* imod kanalområdet.⁶³ I forlængelse deraf hyredes også det svenske skib *Herakles* og dets besætning, som Svitzer allerede samarbejdede med i Messina.⁶⁴ Derudover koordinerede Svitzer flytningen af to bjærgningspontoner, *Odin* og *Thor*, fra danske farvande med både Forsvarsministeriet og Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, idet pontonerne indgik i det nationale beredskab og måden, hvorpå Svitzer ville transportere dem til Suez skulle godkendes.⁶⁵ Ligeledes rekrutterede selskabet 50 dykkere, tømrere, maskinarbejdere m.fl., da den eksisterende stab ikke slog til. Grundet den massive mediedækning blev det ikke noget problem at finde folk, men derimod at udvælge de rette, da flere hundrede stod klar ved indgangen til Svitzers kontor og man oprettede en pulje på 200 folk at vælge fra.⁶⁶

Sideløbende med Svitzers forberedelser tog USA og FN's generalsekretær og sekretariat hånd om andre elementer af optakten af kanaloprydningen. Blandt andet fløj det amerikanske flyvevåben via forskellige vestlige landes luftbaser store dele af FN-styrken ind. FN og den amerikanske regering pressede også de britiske og franske regeringer til at trække deres invasionsstyrker ud af kanalområdet parallelt med opbygningen af FN-styrken.⁶⁷ Da den afbrudte olieforsyning på dette tidspunkt gjorde ondt, begyndte den amerikanske regering, MEEC og *the Office of Defense Mobilization* også at koordinere med 15 amerikanske olieselskaber om at transportere olie til Vesteuropa over Atlanten, om end en mangel på 20-25% blev forudset.⁶⁸ Af selvsamme årsag såvel som det diplomatiske puslespil med Egypten, Gaza-Striben, Israel, Storbritannien og Frankrig var FN's generalsekretær om noget enerådig. Han ønskede både at presse Egypten til at acceptere en indledende britisk-fransk oprydningfase og at holde antallet af beslutningstagere til så få som muligt.⁶⁹ Styringsgruppen, der fungerede som sådan for både FN-styrken og UNSCO, blev derfor oftere informeret end hørt. Som Hammarskjöld udtalte på et møde før kanalrydningen gik i gang, så han det som "(...) *not a thing which this Committee is likely to wish to go into in any kind of detail.*"⁷⁰ For at gøre dette helt klart, understregede han også, at "(...) *there is no question that all decisions on implementation are taken by the Secretary-General; that is to say, it is a pending United Nations operation.*"⁷¹ På samme møde meldte han endvidere, at UNSCO ikke ville få sin egen administration (som UNEF) og at man brugte den britisk-franske oprydningssplan selvom det fortsat var uafklaret, hvorvidt britiske og franske enheder skulle indgå i operationen. Med andre ord var FN's geopolitiske orientering solidt forankret i ønsket om at opretholde Vesten og NATO og derigennem også underliggende imperiale strukturer. Det samme var Svitzers på baggrund af en længere historie inden for selvsamme inter-imperiale ramme, da størstedelen af Svitzers folk og skibe meldte klar i både nord og syd for Suezkanalen i starten af december 1956.

Genåbningen af kanalen og Svitzers rolle deri

Selvom den britisk-franske bjærgningsflåde uden Egyptens accept var gået i gang med at rydde havnen i Port Said i kanalens nordlige ende og UNSCO's multinationale flåde under Svitzer og Smit som hovedentreprenører fortsat voksede, holdt Egypten i flere uger fast i ikke at ville lade UNSCO starte oprydningen. Udover invasionen af Suezkanalområdet og det fortsatte brud på

landets suverænitet i havnen, provokerede Israels fortsatte besættelse af Gaza-Striben, som siden 1949 havde været kontrolleret af Egypten. Dernæst udfordrede Storbritannien og Frankrig kontinuerligt i de første uger af december både FNs autoritet og forsøg på at nå en aftale med Egypten via, hvad der lignede en hovmodig mediekampagne i Vesten, der også manifesteredes i den danske presse. Blandt andet bragtes artikler, hvori britiske kilder fik lov at kritisere ledelsen af UNSCO for at afvise at inddrage britiske fartøjer og deres mandskaber i indsatsen, der også af briterne gradvist blev omtalt som 'det allierede bjærgningsarbejde'.⁷² Desuagtet endte UNSCO med at indrullere henved 1.100 mand på 13 britiske og franske bjærgningsfartøjer og 7 forsyningsfartøjer af de ca. 35 skibe, der var i gang med at rense Port Saida havn, før UNSCO-flåden kom i gang. Inklusionen af de fransk-britiske enheder skete trods den egyptiske regerings eksplicite krav om det modsatte, den arrogante britiske tilgang og generalsekretæren og UNSCO's forsøg på at fremstå som en modererende indflydelse på de britiske og franske regeringer. At dette blev tilfældet, havde flere årsager. FN og UNSCO's vestlige orientering, USA's politiske opbakning og førnævnte militære tilstedeværelse i Middelhavet umiddelbart nord for kanalen, og frygten for et britisk økonomisk kollaps var afgørende. Oprydningen ville unægtelig også gå hurtigere med allerede tilstedeværende og operative bjærgningsfartøjer. Som Wheeler, UNSCO's daglige leder, fremhævede i den vestlige presse, kunne oprydningen klares på måske blot tre måneder med britisk og fransk hjælp, men omvendt risikere den at vare op mod et år uden denne. Kompromisset, som Wheeler dernæst anbefalede Hammarskjöld at acceptere, lå i, at det britiske og franske mandskab afførte sig deres uniformer for at arbejde i civil og at alle deres fartøjer sejlede under FN-flag og -kommando.⁷³

Sideløbende med dette diplomatiske spil overfor offentligheden på baggrund af den rå britisk-franske magt i Port Said havn lå UNSCO's politiske ledelse i New York også i forhandlinger med Svitser og Smit om deres funktion som hovedentreprenør, eller *main contractors*, og hvilke selskaber, der skulle hyres som underleverandører. FN blev kimet ned af især græske og italienske bjærgningsselskaber, men var afhængig af Smit og Svitserns viden om branchen og ikke mindst dennes brode kar. Mange blev afvist, herunder norske selskaber, hvad ikke blev velmodtaget i Norge, hvor man som andenstørste kanalbruger og en af verdens største søfartsnationer så sig selv som naturlige samarbejdspartnere.⁷⁴ Ligeledes forhandlede Svitser, Smit og UNSCO's politiske ledelse om spørgsmålet om betaling, bonusser mv. Om end kontraktforhandlingerne fortsatte videre ind i januar 1957, kom man videre med hvert kontraktudkast. Svitser og Smit stod som de to hovedentreprenører til 50% af kontrakten hver. For begge så aftalen ud til at ville udmønte sig i et samlet beløb på 1 million dollars foruden månedlige betalinger på 100.000 dollars, daglige skibshyres og dækningen af fartøjernes og mandskabernes daglige udgifter. Selskaberne måtte imidlertid i disse forhandlinger også indgå kompromisser. Eksempelvis var Svitser nødt til at justere priskravet for brugen af deres løftepontoner med 90%, da disse var ti gange så høje som Smits priskrav.⁷⁵

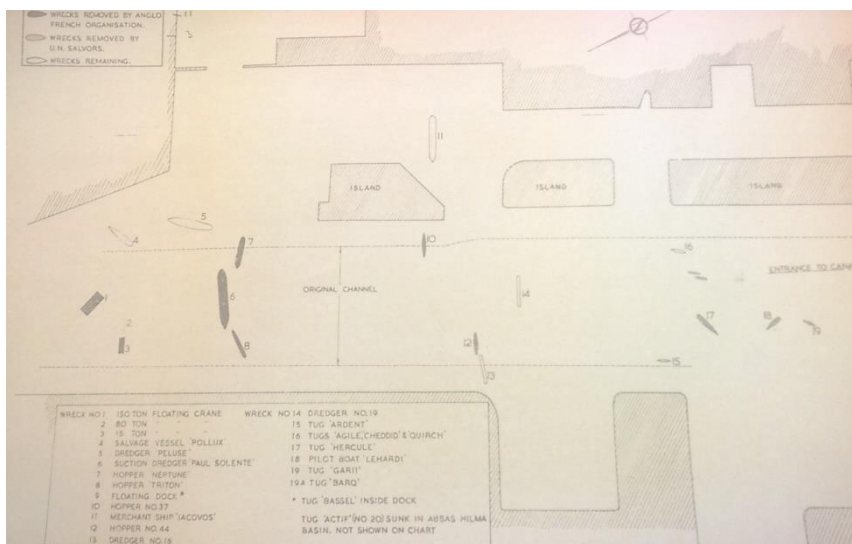
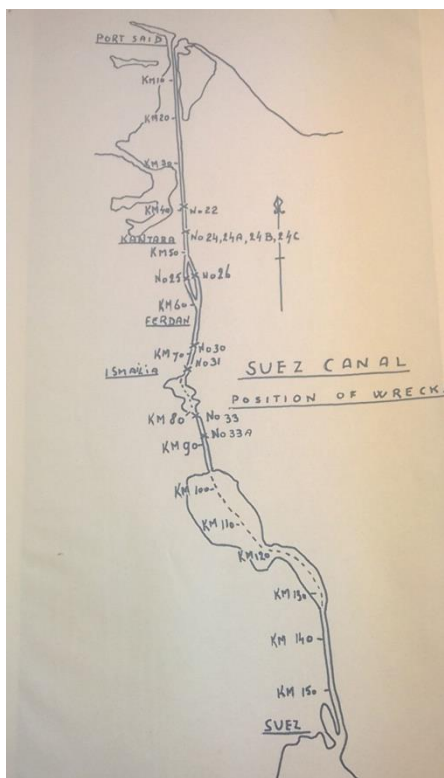
De to hovedentreprenører forhandlede også internt om, hvorledes de skulle indgå kontrakten. Den ene model gik på et aktieselskab. Den anden kredsede omkring oprettelsen af et interessentskab. Svitser og Smit landede hurtigt på interessentskabet, idet det både tillod normal beskatning og minimerede risikoen for dobbeltbeskatning mellem hvert hjemland og Egypten. Interessentskabet blev døbt *Smit Svitser Suez Salvors*.⁷⁶ Forsikringerne udtog Svitser og Smit imidlertid ikke sammen gennem *Smit Svitser Suez Salvors*, men hver for sig. I forlængelse af eksisterede forsikringer indgik Svitser en sø- og krigsforsikring for de tre involverede skibe og imod indtjeningsstab via det danske forsikringsselskab Grøn og Witzke og dettes britiske samarbejdspartner *Sir William Garthwaite Insurance Ltd*. I tråd med Svitserns udvikling i det britiske imperiums økonomiske netværk ville forsikringen imidlertid blive dækket ind af *Lloyd's*

(48,34%), *Orion Insurance Co. Ltd.* (19,16%) og *British Traders Insurance Co. Ltd.* (17,5%) og et par mindre selskaber.⁷⁷

Svitzer (og formentligt også Smit) lå derudover også i lønforhandlinger med egne ansatte og de ekstraordinære besætninger, der var hyret ind til kanaloprydningen. Svitzers ansatte accepterede en arbejdsuge på 55 timer og perioder med vagter på mere end 15 timer, men krævede omvendt også mere i løn, bedre risikotillæg og en afvikling af planen om at bruge ikke-organiseret arbejdskraft på de britiske og franske fartøjer, der indgik i UNSCO-operationen. Svitzer, der fulgte med i de andres involverede bjærgnings-selskabers lønforhandlinger, var i kontakt med Rederiforeningen og havde et øje på operationens fremtidige udbytte som børsnoteret selskab, og derfor pressedes både løn og risikotillæg ca. 50% ned i forhold til officerernes krav og ca. 35% ned for det menige mandskab.⁷⁸

Hen mod slutningen af december gik oprydningen ind i sin indledende fase alt imens amerikanske selskaber så småt begyndte at fragte amerikansk og venezuelansk olie over Atlanten og direktør Goth-Bendtsen og somme tider direktør Kiær forhandlede rammerne derfor med UNSCO og Smits folk i København, Amsterdam, New York og Port Said. I kanalområdet udarbejdede Svitzers folk, dvs. direktør Kiær, bjærgningsinspektør og kaptajn Fage-Petersen samt ingeniør Hee, og Smits tilsvarende folk, vrugundersøgelser og rapporter, hvorefter de videresendte disse til Wheeler, der som nævnt sad med UNSCO's overordnede daglige ledelse i kanalområdet.⁷⁹

I starten af januar sendte Wheeler FN's generalsekretær en overordnet plan for oprydningen af kanalen, der byggede på både UNSCO's vrugundersøgelser og rapporter samt de igangværende britisk-fransk aktiviteter og dertilhørende plan. Overordnet set bestod Wheelers plan af tre faser, der havde til mål gradvist at genåbne kanalen for trafik med lodsstøtte fra det egyptiske *Suez Canal Authority*, så trafikken hurtigst muligt kunne sejle gennem kanalen igen. Indledningsvist skulle UNSCO og de britiske og franske skibe rydde en passage gennem kanalen, så de mindste



De to tegninger viser barrierernes placeringer i henholdsvis Suezkanalen og havnen i Port Said. Tegninger i Svitzers arkiv, Rigsarkivet.

skibstyper, dvs. skibe med en dybde på 25 fod og en størrelse under 10.000 tons, kunne sejle igennem. Efter planen skulle denne fase kunne være afsluttet tidligt i marts. Herefter skulle den eksisterende passage i næste fase udvides i både bredden og dybden med forventet afslutning primo maj, så alle skibe kunne sejle igennem. I planens sidste fase skulle UNSCO-flåden og de britiske og franske skibe rydde de sidste forhindringer og reetablere bassiner, dokke, indløb mv. og de amerikanske entreprenørselskaber parallelt dermed genoprette lys- og signalsystemer, værksteder, kommunikationssystemer mv. til funktionsduelighed.⁸⁰ Planen indeholdt også nogle aspekter, der havde mere at gøre med generalforsamlingen i New York end oprydningen og genåbningen af kanalen. Udover at inkludere den egyptiske kanalautoritet inddrog Wheeler også polske (*Polratok*) og jugoslaviske (*Brodospas*) underleverandører, så sammensætningen af UNSCO's flåde på i alt 32 fartøjer blev ændret fra udelukkende at bestå af fartøjer fra NATO-landene Belgien (*Union de Remourage et de Sauvetage*), Danmark (Svitzer), Vesttyskland (Bugsier Reederei und Bergung), Holland (*Smit*) og Italien (*Societe Micoperi*, *Venturi*, og *Ci. Societa di Navigazione*) og det vestligt orienterede Sverige (*Neptun* og *Göteborgs Bogserings og Bærings A.B.*). Ligeledes nedskar Wheeler også den britisk-franske tilstedeværelse til 11 bjærgningsfartøjer og 4 forsyningskibe, så denne flåde i størrelse kom ned under halvdelen af UNSCO's 32 fartøjer og 650 mand.⁸¹

Alt imens Wheeler igangsatte både hoved- og underentreprenører med yderligere forberedelsesopgaver og derigennem søgte at indgyde de vestlige børser med tillid, var ikke alle lige tillidsfulde eller tålmodige. I den vestlige presse fortsatte krise-artiklerne i en lind strøm. Nogle talte om selve bjærgningsoperationen, andre om 'oil famine', stigende priser på både olie og mange slags varer samt behovet for større olieledninger større tankskibe, der skulle undgå Suezkanalen fremover.⁸² Mange af landene, der indgik i UNEF og UNSCO's styringsgruppe delte også bekymringerne om olieleverancer, stigende priser og nedgangen i Commonwealth-handlen og spurgte generalsekretæren herom. Så ønsket om at genåbne kanalen hurtigst muligt udgjorde et massivt pres på UNSCO og i særdeleshed Smit og Svitzer.⁸³ Som følge heraf opstod også gnidninger imellem de to partnere i interessentskabet *Smit Svitzer Suez Salvors*. Nogle problemer knyttede lidet overraskende an til selve bjærgningsoperationerne. Svitzers direktør Goth-Bendtzen, der rejste mellem København og New York, men ikke havde et nært indblik i kanaloperationerne, blev irriterede over hollænderne under kontraktforhandlingerne med FN efter i forvejen at have været igennem flere kontraktrevisioner siden midten af november. Goth-Bendtzen fandt hollændernes krav om mere end 50% af kontrakten unfair.⁸⁴ Kiær svarede imidlertid fra kanalområdet og hans dagligdag med bjærgningsoperationerne, at hollænderne ikke blot havde mere og bedre materiel til opgaverne ud fra deres primære fokus på Hollands mange små kanaler. Han ville også, skrev han til Goth-Bendtzen,⁸⁵

(...) gerne her meget indtrængende understrege vigtigheden af, at kontrakten underskrives så hurtigt som muligt, idet der overhovedet ikke hersker tvivl om, at såfremt dette måtte ske på et senere tidspunkt, for slet ikke at tale om efter arbejdets udførelse, vil hollænderne med det af dem indsatte materiale, ikke alene overfor Entreprisen, men også ved en eventuel voldgift være i stand til at dokumentere, at deres materiel har udført en så overvældende del af arbejdet i forhold til det af Entreprisen indsatte materiale, at de vil blive tilkendt en højere procentsats.

Kiærs anerkendelse af Smits større ansvar i interessentskabets virke for UNSCO understregedes også af, at alle møder i kontraktforhandlingerne mellem Goth-Bendtzen, Smits folk og Katzin og McCloy, der udgjorde UNSCO's politiske ledelse, blev afviklet i enten New York eller Amsterdam. Ligeledes havde regnskabsførelsen for *Smit Svitzer Suez Salvors* i Smits hovedkvarter været forankret i Rotterdam igennem hele forløbet.⁸⁶ Goth-Bendtzen endte derfor ikke overraskende med at affinde sig med Svitzers status som juniorpartner i interessentskabet med *Smit*. Som han skrev i

brevene til bestyrelsen, der også løbende i hele processen skulle holdes underrettet: ”Smit mener, at de har trukket og stadig trækker det største læs ikke alene i New York, men også i Suez kanalen, hvilket senere er blevet bekræftet af direktør Kiær.”⁸⁷ Selvom Goth-Bendtzen ikke var i kanalområdet, var han alligevel også under massivt pres. Udover de ovennævnte udfordringer ønskede Svitser også at diskutere spørgsmålet om kompensation fra FN i forhold til tabt forventet indtjening på baggrund af den negative britiske indstilling overfor UNSCO’s tøvende stillingtagen til de britisk-franske tilbud om bistand i oprydningen af kanalen. Derudover søgte Goth-Bendtzen også at realisere A.P. Møllers råd om at underskrive aftalen med FN i New Jersey for at opnå skattefordele i modsætning til underskrivelse i New York.⁸⁸ Kontraktforhandlingerne, der først endegyldigt blev afsluttet i slutningen af januar efter to måneder, var i forlængelse deraf formentlig også nogle af de mest komplicerede Svitser havde været igennem. Goth-Bendtzens breve til bestyrelsen var professionelle, men fremstår også til tider frustrerede over komplikationerne forbundet med opgaveløsningen, der ikke blot begrænsede sig til fire kontraktudkast og to måneders forhandlinger om ansvar, forsikringer, betalinger, gældende lovgivning mv. i regi af *Smit Svitzer Suez Salvors*, men også selvsamme vedrørende underleverandørerne, der ligeledes opererede på tværs af forskellig lovgivning mv.⁸⁹

I kanalområdet gjorde UNSCO trods egyptiske sværdslag, drilske vrage, sprogproblemer og forskellige arbejdsrutiner hurtigt fremskridt i forhold til den første fase af bjærgningen og rydningen af de forskellige sunkne vrage, ødelagte broer mv.



Her og på den følgende side ses eksempler på bjærgningen af de broer og skibe Egypten som modsvar på det israelsk-britisk-franske angreb havde sænket med sten og cement i Suezkanalen. Fotos fra UN Multimedia.



Inden for en måned efter påbegyndelsen af rydningen begyndte UNSCO samt *Smit Svitzer Suez Salvors* derfor at diskutere både en nedskæring i antallet af skibe i bjærgningsflåden og en parallel nedjustering af interessentskabets administrationsgebyr, om end man indtil slutningen af marts tilsyneladende igen valgte at vægte det diplomatiske aspekt i højere grad end det økonomiske.⁹⁰ Overordnet set blev måden, hvorpå UNSCO (og UNEF) fremstod og kommunikerede tillagt massiv betydning. Meget var på spil. Eksempelvis havde FN's generalsekretær, med en veludviklet sans for det dramatiske, offentliggjort Wheelers plan for UNSCO's kanalrydning i generalforsamlingen i New York den 19. januar. Planen kunne være offentliggjort et par dage eller en uge tidligere, men det var åbenlyst et mere tillidsvækkende signal, at planen blev effektueret samtidig med at den kommunikeret ud i generalforsamlingen, i den vestlige verden og Commonwealth's medier, oliesektoren, shippingindustrien, forsikringssektoren osv.⁹¹ Derudover dukkede Hammarskjöld og et følge af flere topfolk fra både FNs hovedkvarter i New York og UNEF op og lod sig fotografere på et skib i kanalen samme dag som den blev åbnet for fartøjer med max. 30 fods dybde og op til 20.000 tons.



Ledelsen af FN, UNSCO og UNEF på dagen kanalen blev åbnet for fartøjer med en dybde på max. 30 fod og en vægt på 20.000 tons. Fra venstre mod højre ses FN's generalsekretær Dag Hammarskjöld, Raymond Wheeler, Ralph Bunche og general E. R. M. S. Burns. Fotos fra UN Multimedia.

I det hele taget var FN's PR-strategi overvejende pro-aktiv. Svitser blev eksempelvis tidligt i forløbet afkrævet en kort firmahistorie, der kunne bruges til den udadvendte kommunikation. Ligeledes berettede Katzin som chef af *Canal Clearance Office*, dvs. UNSCO's politiske ledelse i New York, også derom, når nogle af UNSCO's fartøjer havde opereret med 24-timers vagt for at gøre en opgave færdig eller udvist 'utrolig' selvdisciplin osv. I forbindelse med færdiggørelsen af oprydningen i starten af april 1957 talte Wheeler ikke blot om "(...) *unprecedented records in salvage*",⁹² men pointerede også, at man var blevet en måned tidligere færdig end planlagt.⁹³ At UNSCO ikke afviklede flåden så tidligt som muligt, men tværtimod fastholdt et par skibe længere end måske var nødvendigt, indikerer, at Wheelers plan som parallel til Hammarskjölds virke skulle være både effektiv og tillidsvækkende.⁹⁴ Alle disse elementer var uden tvivl tænkt som stabiliserende for vestens markeder, børser osv., ikke mindst fordi '*the oil lift*' aldrig nåede at levere mere end 70% af Vesteuropas oliebehov i januar 1957, 80% i februar og 85% i marts.⁹⁵ I forlængelse deraf lykønskede Hammarskjöld også Wheeler på forsiden af New York Times den 8. april 1947: "*You have achieved the last major step in the United Nations responsibility for the clearance of the Suez Canal.*"⁹⁶ FN's Generalsekretær nævnte i forbindelse med hans lykønskning til UNSCO's leder i New York Times følgende ikke, at kanaloprydningen sammen med det amerikanske ledte '*oil lift*' havde handlet om Vestens stabilitet, herunder opretholdelsen af de amerikanske olieselskaber i Saudi-Arabien, NATO, det britiske imperium og Vesteuropas nu i stigende grad oliebaserede økonomier og shippingindustrier, såvel som Commonwealth-handlen. At dette imidlertid var tilfældet, blev yderligere demonstreret gennem afviklingen af finansieringen af FN's lån til kanaloprydningen. Ikke mindre end 99.95% blev finansieret af de største kanalbrugere, der som tidligere nævnt alle var vestlige lande og i flere tilfælde også bidragydere til både UNEF og UNSCO, og som derfor i tiden efter oprydningen betalte sig selv tilbage.⁹⁷ I modsætning til den britisk-franske løsningsmodel fandt FN således, som pointeret af Richard Kareem Al-Qaq, en "(...) *novel political formula for policing Southern states that had fallen foul of the international political economy, which did not necessarily rely on gunboat diplomacy or impinge, at least formally, on the sovereignty of these new states.*"⁹⁸ En model Svitser uomgængeligt blev en del af.

Konklusion

Svitzers rolle i genåbningen af Suezkanalen i Suez-krisen, der bør ses som et væsentligt nedslag i det 20. århundrede, har indtil nu ikke tiltrukket sig opmærksomhed inden for erhvervs-, maritim-, energi- og udenrigshistorisk forskning. På denne baggrund var det ene formål med denne artikel at afdække Svitzers rolle i oprydningen og genåbningen af Suezkanalen mellem oktober 1956 og april 1957.

På baggrund af undersøgelsen og dennes forankring i et bredt kildegrundlag kan følgende fremhæves. Suez-krisen bør forstås som et regionalt udsnit af den større globale proces, der efter Anden Verdenskrig så de gamle kolonimagter vige plads for de nye olierige atommagter på verdensscenen og de nye regimer, der fulgte efter afkoloniseringen. Dette sås i måden, hvorpå Storbritannien og Frankrig søgte at opretholde deres indflydelse i Middelhavet, som længe havde været vitalt for flere kolonimagter. Ligeledes synes det nødvendigt at fremhæve den voksende afhængighed af amerikanske olie fra Saudi-Arabien på baggrund af Marshallhjælpens næsten revolutionære udvidelse af Vesteuropas afhængighed af olie fra den militære sfære til også den økonomiske og den britiske udfordring i selv at anskaffe olie efter forsyningskrisen pga. nationaliseringen af den iranske olie. I forlængelse deraf fremstod London og Paris uden evnen til at forstå den geopolitiske udvikling på globalt plan ligesom de ikke længere besad evnen til at determinere denne i samme grad som tidligere havde været tilfældet. Derfor måtte ikke blot USA, men også FN og en lang række private virksomheder træde til for at undgå at Storbritannien og



Den genåbnede Suezkanal i april 1957. Foto fra UN Multimedia.

Frankrig trak Vesteuropas fortsatte økonomiske genopbygning, NATO, det vestlige olie- og shippinghegemoni og Commonwealth-handlen med ned i Suezkanalens mudder. Denne overordnede udvikling i det globale system såvel som den territoriale imperialismes gradvise afløsning af et andet paradigme var rammen for Svitzers rolle i oprydningsarbejde i Suezkanalen, som selskabet inden for rammerne af det britiske imperium og henover tre årtier efter Første Verdenskrig opbyggede en solid viden om. Svitzers deltagelse i og store ansvar for oprydningen af Suezkanalen var, trods rollen som juniorpartner i interessentskabet *Smit Svitzer Suez Salvors*, derfor ikke blot et af selskabets største projekter, men også af helt afgørende geopolitisk betydning. Forståeligt var man i ledelsen derfor så stolte af indsatsen, at man ikke blot gemte Dag

Hammarškölds takketelegram og sendte ham en bog om Svitzers historie i forbindelse med selskabets 125-års jubilæum,⁹⁹ men også sammen med *Smit* nogle måneder efter opgavens afslutning fremstillede forskellige medaljer og badges til deres ansatte "(...) *til minde om arbejdet med rydningen af Suezkanalen – et stort og betydningsfuldt bjergningsarbejde, hvor 7 nationer med hæder deltog i internationalt samarbejde.*"¹⁰⁰

Det andet formål med artiklen var at demonstrere nødvendigheden i, at den erhvervshistoriske forskning både i Danmark og internationalt begynder at fatte interesse for de internationale organisationer. Som vist, blev Suez-krisen afsluttet i 1957 blandt andet gennem FN og en broget skare af bjærgnings-, shipping- og olievirksomheder. Siden er meget vand løbet under broen, ikke mindst i forlængelse af afslutningen på den Kolde Krig, hvor antallet af virksomheder som serviceydere til internationale organisationer er eksploderet. Imidlertid bør i denne forbindelse tænkes over, hvorledes, som pointeret af Sandra Halperin og Ronen Palan, "(...) *the study of imperial legacies—based on the assumption that the existence for four millenia of the imperial political form has left its legacy on the modern world—is still in its infancy.*"¹⁰¹ Omvendt betyder dette, som de også pointerer, at "*There is clearly scope for empirical exploration of a far greater variety of imperial legacies and their impacts, which in turn will for a much deeper reflection on the nature of the current order and enable scholars to produce a historically grounded consideration of future transitions.*"¹⁰² Som artiklen har demonstreret, er denne vinkel også relevant inden for dansk erhvervshistorisk forskning.

Utrykte kilder

Rigsarkivet (RA)

Svitzers Bjærgnings- Enterprise A/S (05089)

Avisudklip mv. vedr. 100-års jubilæum

Avisudklip mv. vedr. 125-års jubilæum

Journal over bjergesager, Middelhavet og Det Røde Hav, 1939-1966

Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip

Materiale vedr. Suez-rydningen, Forsikringer

Materiale vedr. Suez-rydningen, Ingeniør Hee, Bjærgningsprogram dag for dag mm.

Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K

Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O

Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance O-S

Materiale vedr. Suez Unionen

Danmarks Rederiforening,

Indgået korrespondance vedr. Suezkanalen til Dir. J. Chr. Aschengreen, ØK, 1956-1958.

United Nations Archive (UNA)

UN Commissions, Committees, Conference Files, S-0848-0001-0001

UN Field Operations Service, United Nations Suez Canal Operation, S-0534-0151

Office of Special Political Affairs, S-1066-0001-0007

Litteratur

- Al-Qaq, Richard Kareem: *Managing World Order: United Nations Peace Operations and the Security Agenda*. London og New York, 2009.
- Anghie, Antony: *Imperialism, Sovereignty and the Making of International Law*. New York, 2004.
- Bamberg, James: *British Petroleum*. Cambridge, 2000.
- Barak, Eitan: "On the Power of Tacit Understandings: Israel, Egypt and Freedom of Passage through the Suez Canal, 1957-1960", *Middle East Journal*, 58: 3, 2004, s. 444-468.
- Blais, H elene and Deprest, Florence: "The Mediterranean, a Territory between France and Colonial Algeria: Imperial Constructions", *European Review of History*, 19: 1, 2012, s. 33-57.
- Bonin, Hubert: "The Compagnie du Canal de Suez and Transit Shipping, 1900-1956", *International Journal of Maritime History*, 17: 2, 2005, s. 87-112.
- Borutta, Manuel and Borutta, Sakis: "A Colonial Sea: The Mediterranean, 1798-1956", *European Review of History*, 19: 1, 2012, s. 1-13.
- Bowker, Robert: "Playing Second Fiddle in a Dysfunctional Orchestra: Australia, Britain and the Suez Canal, 1950-1956", *Global Change, Peace and Security*, 25: 3, 2013, s. 325-337.
- Burkman, Thomas W.: *Japan and the League of Nations: Empire and World Order*. Honolulu, 2008.
- Burns, E. R. M. S.: *Between Arab and Israeli*. New York, 1962.
- Crowcroft, Barnaby: "Egypt's other Nationalists and the Suez Crisis of 1956", *The Historical Journal*, 50: 1, 2016, s. 253-285.
- Frandsen, Lise Astrup: *Svitzer - Safety and Support at Sea, 1833-2008*. København, 2008.
- Gat, Moshe: "Anatomy of Decline: Anglo-Soviet Competition in the Middle East, 1956-67", *Israel Affairs*, 19: 4, 2013, s. 603-622.
- Gekas, Sakis: "Colonial Migrants and the making of a British Mediterranean", *European Review of History*, 19: 1, 2012, s. 75-92.
- Halperin, Sandra and Palan, Ronen: *Legacies of Empire: Imperial Roots of the Contemporary Global Order*. Cambridge, 2015.
- Hashmi, Sohail: "'Zero Plus Zero Plus Zero': Pakistan, the Baghdad Pact, and the Suez Crisis", *The International History Review* 33: 3, 2011, s. 525-544.
- Huber, Valeska: "Connecting Colonial Seas: "The 'International Colonisation' of Port Said and the Suez Canal During and After the First World War", *European Review of History*, 19: 1, 2012, s. 141-161.
- Huber, Valeska: *Channelling Mobilities: Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869-1914*. Cambridge, 2013.
- Jong, Abe de, David van Michael Higgins and Hugo van Driel: "Towards a New Business History?", *Business History*, 57: 1, 2015, s. 5-29.
- Kayaođlu, Turan: *Legal Imperialism: Sovereignty and Extraterritoriality in Japan, the Ottoman Empire, and China*, New York, 2010.

- Kunz, Diane: *The Economic Diplomacy of the Suez Crisis*. Chapel Hill og London, 1991.
- Kyle, Keith: *Suez*. London, 1991.
- Luard, Evan: *A History of the United Nations: The Years of Western Domination, 1945-1955*, London, 1982.
- Magnusson, Lars: "Business and the History of Work – A Contested Relationship", *Business History*, 56: 1, 2014, s. 71-83.
- Mazower, Mark: "An International Civilization? Empire, Internationalism and the Crisis of the Mid-twentieth Century", *International Affairs*, 82: 3, 2006, s. 553-566.
- Midtgaard, Kirstine: *Småstat, magt og sikkerhed: Danmark og FN, 1949-1965*. Odense, 2005.
- Miskel, James F.: "US Post-War Naval Strategies in the Mediterranean Region", i Hattendorf (ed.): *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean: Past, Present and Future*, 2005, s. 147-163.
- Mohan, Jitendra: "India, Pakistan, Suez and the Commonwealth", *International Journal*, 15: 3, 1960, s. 185-199.
- Mohan, Jitendra: "Parliamentary Opinions on the Suez Crisis in Australia and New Zealand", *International Studies*, 2: 1, 1960, s. 60-79.
- Mohan, Jitendra: "South Africa and the Suez Crisis", *International Journal*, 16: 4, 1961, s. 327-357.
- Nichols, David A: *Eisenhower 1956: The President's Year of Crisis: Suez and the Brink of War*. New York, 2011.
- Painter, David S.: "The Marshall Plan and Oil", *Cold War History*, 9: 2, 2009, s. 159-175.
- Pappé, Ilan: *The Ethnic Cleansing of Palestine*. Oxford, 2006.
- Piquet, Caroline: "The Suez Company's Concession, 1854-1956: Modern Infrastructure and Local Economic Development", *Enterprise and Society*, 5: 1, 2004, s. 107-127.
- Plesch, Daniel: *America, Hitler and the UN: How the Allies won World War II and forged Peace*. London og New York, 2011.
- Poulsen, René Taudal, Wæhrens, Brian Vejrum og Nielsen, Anders Paarup: "Global Shifts in Marine Manufacturing, 1950-2010: A Case for the Onshore Expansion of Maritime History", *International Journal of Maritime History*, 24: 2, 2012, s. 147-172.
- Rasmussen, Frank A., Rønne, Bent Vedsted og Johansen, Hans Chr.: *Dansk Søfarts Historie, bd. 6 - 1920-1960*. København, 2000
- Rejeb, Lofti Ben: "'The General Belief of the World': Barbary as a Genre and Discourse in Mediterranean history", *European Review of History*, 19: 1, 2012, s. 15-31.
- Romero, Juan: "Decolonization in Reverse: The Iranian Oil Crisis of 1951-53", *Middle Eastern Studies*, 51: 3, 2015, s. 462-488.
- Ruane, Kevin: "SEATO, MEDO, and the Baghdad Pact: Anthony Eden, British Foreign Policy and the Collective Defense of Southeast Asia and the Middle East, 1952-1955", *Diplomacy and Statecraft*, 16: 1, 2005, s. 169-199.
- Smith, Simon C. (red): *Reassessing Suez 1956: New Perspectives on the Crisis and its Aftermath*. Aldershot og Burlington, 2008.

Thomas, Martin: "France's North African Crisis, 1945-1955: Cold War and Colonial Imperatives", *History*, 92: 306, 2007, s. 207-234.

Thornhill, Michael T.: *Road to Suez: The Battle of the Canal Zone*. Stroud, 2006.

Vego, Milan: "Soviet and Russian Strategy in the Mediterranean since 1945" i Hattendorf (ed.): *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean: Past, Present and Future*, 2005, s. 164-192.

Villaume, Poul: *Allieret med forbehold: Danmark, NATO og den Kolde Krig: En studie I dansk sikkerhedspolitik, 1949-1961*. København, 1995.

Waage, Hilde Henriksen: "Norway and a Major International Crisis: Suez- The Very Difficult Case", *Diplomacy and Statecraft*, 9: 3, 1998, s. 211-241.

Walton, John K.: "New Directions in Business History: Themes, Approaches and Opportunities", *Business History*, 52: 1, 2010, s. 1-16.

Wilmington, Martin W.: "The Middle East Supply Center: A Reappraisal", *The Middle East Journal*, 6, 1952, s. 144-166.

Wilmington, Martin W.: *The Middle East Supply Centre*. Albany, 1971.

Yergin, Daniel: *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power*. New York, 2009.

Zamir, Amir: "De Gaulle and the Question of Syria and Lebanon during the Second World War: Part I", *Middle Eastern Studies*, 43: 5, 2007, s. 675-708.

Zamir, Amir: "'The Missing Dimension': Britain's Secret War against France in Syria and Lebanon: Part II", *Middle Eastern Studies*, 46: 6, 2010, s. 791-899.

Noter

¹ *New York Times*: "U. N. Chief. (Walther H. Waggoner" 15.11.1956, *New York Times*: "Full Open Suez Canal. (Homer Bigart" 30.12.1956, og *New York Times*: "Salvage Contract Signed. (Walther H. Waggoner" 28.01.1957.

² Se eksempelvis Rasmussen, Rønne og Johansen, *Søfarts Historie*; Picquet, *Suez Company's Concession*; Bonin, *Transit Shipping*; Poulsen, Wæhrens og Nielsen, 'Global Shifts'.

³ Se eksempelvis Bamberg: *British Petroleum*, Kunz: *Economic diplomacy*, Kyle: *Suez*, Midtgaard: *Småstat, magt og sikkerhed*, Smith (red.): *Reassessing Suez*, Villaume: *Allieret med forbehold* og Yergin: *The Epic Quest*.

⁴ Se eksempelvis Hashmi, "Zero Plus Zero Plus Zero", Mohan, "Parliamentary Opinions on the Suez Crisis" og Mohan, "South Africa and the Suez Crisis".

⁵ Frandsen: *Safety and Support*, s. 48.

⁶ Walton: "New Directions", Magnusson: "A Contested Relationship" samt Jong, Higgins og Van Driel: "A New Business History".

⁷ RA, *Svitzers Bjærgnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 100-års jubilæum, Kasse 631 *Berlingske Tidende*: "Svitzers Bjærgnings-Enterprise har 100 Aars Jubilæum" 1.3.1933, RA, *Svitzers Bjærgnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 100-års jubilæum, Kasse 631, *Børsen*: "Et 100 Aars Jubilæum – Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Enterprise har" 2.3.1933 og RA, *Svitzers Bjærgnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 100-års jubilæum, Kasse 631, Lloyd's List & Shipping: "Svitzer's Salvage Co. – A Notable Centenary" 2.03.1933.

⁸ RA, *Svitzers Bjærgnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale ved. Suez Unionen, Kasse 557, Kontrakt 1919, Kontrakt for Suez-Unionen 1.9.1919.

⁹ Bonin, *Transit Shipping*.

¹⁰ Bonin, *Transit Shipping*.

-
- ¹¹ Borutta og Borutta, *Colonial Lake*. Se også Blais and Depreste: ‘*between France and Colonial Algeria*’ og Gekas, ‘*a British Mediterranean*’.
- ¹² Bonin, *Transit Shipping*.
- ¹³ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale ved. Suez Unionen, Kasse 557, Perim Coal Co. Ltd., Kontrakt af 1921; RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale ved. Suez Unionen, Kasse 557, Udløbet Kontrakt af 1921 med tilhørende Korrespond., Brev fra Lamberts Brothers Limited til Svitzer, 18.5.1925; og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale ved. Suez Unionen, Kasse 557, Forslag til ny Kontrakt 1931 med tilh. Korrespondance, Brev fra Svitzer til Lamberts Brothers Limited, 17.6.1931.
- ¹⁴ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 100-års jubilæum, Kasse 631 *Berlingske Tidende*: ”Svitzers Bjergnings-Enterprise har 100 Aars Jubilæum” 1.3.1933, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 100-års jubilæum, Kasse 631, *Børsen*: ”Et 100 Aars Jubilæum – Em. Z. Svitzers Bjergnings-Enterprise har” 2.3.1933 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 100-års jubilæum, Kasse 631, Lloyd’s List & Shipping: ”Svitzer’s Salvage Co. – A Notable Centenary” 2.03.1933.
- ¹⁵ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale ved. Suez Unionen, Kontrakt 1919, Kasse 557, Suez Canal Company, Inspektionsrejse til Ægypten januar 1936, Survey Report by C. E. Silfverberg and N. S. Steenberg
- ¹⁶ Bonin, *Transit Shipping*.
- ¹⁷ Picquet, *Suez Company’s Concession*.
- ¹⁸ Kayaoğlu, *Legal Imperialism*. Se også Anghie, *the Making of International Law*.
- ¹⁹ Picquet, *Suez Company’s Concession*.
- ²⁰ Bonin, *Transit Shipping*, Huber, ‘*International Colonisation*’, Huber, *Channelling Mobilities*, Picquet, *Suez Company’s Concession* og Rejeb, ‘*Barbary as genre*’.
- ²¹ Burkman: *Japan and the League of Nations* og Mazower: *An international Civilization*
- ²² Borutta and Borutta: *A Colonial Sea*
- ²³ Miskel: *US Post-War Naval Strategies*, Pappé: *The Ethnic Cleansing*, Plesch: *America, Hitler and the UN*, Wilmington: *A Reappraisal*, Wilmington: *The Middle East Supply Center*, Zamir: *The Question of Syria and Lebanon* og Zamir: *Britain’s Secret War against France*.
- ²⁴ Bonin, *Transit Shipping*.
- ²⁵ Painter, *Marshall Plan*
- ²⁶ Bonin, *Transit Shipping*.
- ²⁷ RA, *Danmarks Rederiforening*, 1956-1958, Indgået korrespondance vedr. Suezkanalen til Dir. J. Chr. Aschengreen, ØK, kasse 51, Brev fra det norske udenrigsministerium til den norske rederiforening, 9 August 1956.
- ²⁸ Bonin, *Transit Shipping*.
- ²⁹ Mohan, *India, Pakistan, Suez*.
- ³⁰ Pappé, *Ethnic Cleansing*, Romero, *Iranian Oil Crisis* og Thornhill, *Battle of the Canal Zone*
- ³¹ Painter, *Marshall Plan*
- ³² Plesch: *America, Hitler and the UN* og Luard, *Age of decolonization*
- ³³ United Nations Archive (UNA), *Office of Special Political Affairs*, S-1066-0001-0007, Suez Canal Area 10 Dec 1951 – 15 April 1957, Memorandum of Peace and Security – Suez Canal Area 14 December 1951.
- ³⁴ Bonin, *Transit Shipping*.
- ³⁵ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Journal over bjergesager, Middelhavet og Det Røde Hav, 1939-1966, Kasse 786, Bjergningsregister.
- ³⁶ Gat, *Anatomy of decline*, Hashmi, *Zero Plus Zero Plus Zero*, Ruane, *the Baghdad Pact*, Thomas, *North African crisis* og Vego, *Soviet and Russian Strategy*
- ³⁷ Nichols, Eisenhower, 75-115.
- ³⁸ Crowcroft: ‘Egypt’s Other Nationalists’ og Kunz: *Economic diplomacy*.
- ³⁹ RA, *Danmarks Rederiforening*, 1956-1958, Indgået korrespondance vedr. Suezkanalen til Dir. J. Chr. Aschengreen, ØK, kasse 51, Suez Canal Users’ Association Report, 19. februar 1957.
- ⁴⁰ RA, *Danmarks Rederiforening*, 1956-1958, Indgået korrespondance vedr. Suezkanalen til Dir. J. Chr. Aschengreen, ØK, kasse 51, Suez Canal Users’ Association Report, 19. februar 1957.

- ⁴¹ Hashmi, *Zero Plus Zero Plus Zero* og Mohan, *Suez and the Commonwealth*.
- ⁴² Foreign Relations of the United States, Historical Documents, 1955–1957, Suez Crisis, July 26–December 31, 1956, Volume XVI, Memorandum of a Conference with the President, 30. oktober 1956, (dok. 435).
- ⁴³ Foreign Relations of the United States, Historical Documents, 1955–1957, Suez Crisis, July 26–December 31, 1956, Volume XVI, Telegram from Joint Chiefs of Staff to Certain Commanders, 6. november 1956, (dok. 533).
- ⁴⁴ Burns, *Between Arab and Israeli*, 187.
- ⁴⁵ Burns, *Between Arab and Israeli*, 202-203.
- ⁴⁶ Burns, *Between Arab and Israeli*, 213-221.
- ⁴⁷ Foreign Relations of the United States, Historical Documents, 1955–1957, Suez Crisis, July 26–December 31, 1956, Volume XVI, Telegram fra den amerikanske FN-delegation til det amerikanske udenrigsministerium, 22. november 1956, (dok. 603).
- ⁴⁸ UNA, *UN Field Operations Service*, S-0534-0151, United Nations Suez Canal Operation, the Ralph M. Parsons Company, Contract Between the United Nations and the Ralph M. Parsons Company, November 1956.
- ⁴⁹ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 100-års jubilæum, Kasse 631, Telegram fra L. Smit og Co's Internationale Sleepdienst til Svitzer, 6. marts 1933.
- ⁵⁰ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Social-Demokraten*: "Svitzer skal fjerne Suezkanal-spærringen" 09.11.1956.
- ⁵¹ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Dagens nyheder*: "Fornemt dansk firma skal aabne verdens oliepulsaare" 1.11.1956.
- ⁵² RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Skive Venstreblad*: "Svitzer forbereder en historisk opgave" 14.11.1956.
- ⁵³ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Politiken*: "Svitzers leder rejst til Rotterdam for at drøfte Suez-rydningen" 11.11.1956., RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Ekstrabladet*: "Svitzers aktier stiger stærkt" 13.11.1956 og *New York Times*: "Not Suez but oil is crucial issue (J.H. Carmical)", 13.11.1956
- ⁵⁴ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance O-S, Kasse 560, Brev fra Smits direktion til Svitzers direktion 13. november 1956.
- ⁵⁵ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Berlingske Tidende*: "England og Frankrig vil selv rydde Suez-kanalen" 17.11.1956.
- ⁵⁶ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance O-S, Kasse 561, Memorandum fra Peter Kleyn van Willigen fra Smit i New York efter møde med FN til Smit i Rotterdam og Svitzer i København 21. november 1956
- ⁵⁷ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Politiken*: "Kurs-styrt paa 44 point i Svitzer" 18.11.1956
- ⁵⁸ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Berlingske Tidende*: "Svitzer faldt 37½" 18.11.1956.
- ⁵⁹ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Social-Demokraten*: "Blokeringen af Suez koster Verden 56 mill. kr. i døgnet" 27.11.1956 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Ekstrabladet*: "40 KM Suez-kanal er allerede ryddet" 28.11.1956.
- ⁶⁰ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Politiken*: "Aftale med ægypterne: FN rydder Suez-kanalen" 19.11.1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Aarhus Stiftstidende* "Svitzer rettede sig 15 points" 20.11.1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Ekstrabladet*: "Svitzer-direktør er fløjet til New York" 3.12.1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Politiken*: "M/S Sigyn sejler idag eller I morgen" 3.12.1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Politiken*: "Inden en uge kan Svitzer begynde kanal-rydningen" 4.12.1956 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Berlingske Tidende*: "Manden bag Svitzer" 5.12.1956.

⁶¹ Foreign Relations of the United States, Historical Documents, 1955–1957, Suez Crisis, July 26–December 31, 1956, Volume XVI, Telegram from the Mission at the United Nations to the Department of State, 19 november 1956 (dok. 590), Foreign Relations of the United States, Historical Documents, 1955–1957, Suez Crisis, July 26–December 31, 1956, Volume XVI, Telegram from the Mission at the United Nations to the Department of State, 12. november 1956 (dok. 603) og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance O-S, Kasse 561, Memorandum fra Peter Kleyn van Willigen fra Smit i New York til Smit i Rotterdam og Svitzer i København 13. november 1956.

⁶² RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance O-S, Kasse 560, Memorandum af telefonsamtale mellem Bendt Goth-Bendtzen i New York og Svitzers hovedkvarter i København 26. november 1956

⁶³ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Politiken*: "Svitzer I Port Said til morgen" 8.12.1956.

⁶⁴ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Jyllands-Posten*: "Svitzer venter paa ordre" 4.12.1956.

⁶⁵ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev fra Svitzer til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart 28. november 1956 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Memorandum af telefonsamtale med Søværnskommandoen i Forsvarsministeriet 4. december 1956.

⁶⁶ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Berlingske Tidende*: "Hundreder af danske vil med Svitzer til Suez", 5.12.1956.

⁶⁷ Foreign Relations of the United States, Historical Documents, 1955–1957, Suez Crisis, July 26–December 31, 1956, Volume XVI, Telegram from the Mission at the United Nations to the Department of State, 12. november 1956 (dok. 603)

⁶⁸ Foreign Relations of the United States, Historical Documents, 1955–1957, Suez Crisis, July 26–December 31, 1956, Volume XVI, Telegram From the Embassy in the United Kingdom to the Department of State, (dok 624).

⁶⁹ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance O-S, Kasse 560, Brev (nr. 16) fra Peter Kleyn van Willigen fra Smit i New York til Smit i Rotterdam og Svitzer i København 26. november 1956.

⁷⁰ UNA, *UN Commissions, Committees, Conference Files*, S-0848-0001-0001, Microfilm of Andrew Cordier Papers, Missions and Commissions - Middle East, Verbatim Minutes of meeting of the Advisory Committee of UNEF, 4. december 1956.

⁷¹ UNA, *UN Commissions, Committees, Conference Files*, S-0848-0001-0001, Microfilm of Andrew Cordier Papers, Missions and Commissions - Middle East, Verbatim Minutes of meeting of the Advisory Committee of UNEF, 4. december 1956.

⁷² RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Dagens Nyheder*: "Suez klar om 3 maaneder eller 1 aar" 14.12.1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569 og *Ekstrabladet*: "Saa damper Bjærgningsflaaden bort" 18.12.1956.

⁷³ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Børsen*: "Allierede bjærgningsfolk i Suez under FN-beskyttelse" 19.12.1956 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Politiken*: "Stor flaade klar til Suez-udrykning" 22.12.1956

⁷⁴ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Memorandum af telefonsamtale mellem Goth-Bendtzen i New York og Svitzers Hovedkvarter i København 4. december 1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Brev fra Goth-Bendtzen til Hector Kiær 21. december 1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Brev (nr. 5) fra Hector Kiær til Goth-Bendtzen 28. december 1956 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Brev fra Goth-Bendtzen til Hector Kiær 7. januar 1957.

- ⁷⁵ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Memorandum af telefonsamtale mellem Goth-Bendtzen i New York og Svitzers Hovedkvarter i København 4. december 1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Rekommanderet brev fra Goth-Bendtzen til Hector Kiær i Athen på Hotel Grand Bretagne 7. december 1956 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Brev fra Goth-Bendtzen til Hector Kiær 7. januar 1957.
- ⁷⁶ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Memorandum af samtale mellem Direktør Goth-Bendtzen og statsaut. Revisor Christian Nielsen om spørgsmålet om aktieselskab og interessentskab 8. december 1956.
- ⁷⁷ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Forsikringer, Diverse forsikringer under Suez arbejdet, 1956-1957, Kasse 565, Forsikringspolice med Sir William Garthwaite Insurance Ltd. 9. januar 1957.
- ⁷⁸ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Telegram fra Goth-Bendtzen til Hector Kiær 21. december 1957 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Brev fra Goth-Bendtzen til Hector Kiær 7. januar 1957.
- ⁷⁹ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, i Ingeniør Hee, Bjergningsprogram med skibenes arbejde dag for dag mm., Kasse 563, Udateret uddrag af UNSCO og britiske situationsrapporter for vrug nummer 22 ved kilometer 40.
- ⁸⁰ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Dansk Dampskibsrederforening til medlemmerne, Memorandum om Wheeler-planen 19. januar 1957.
- ⁸¹ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Dansk Dampskibsrederforening til medlemmerne, Memorandum om Wheeler-planen 19. januar 1957
- ⁸² Se eksempelvis *New York Times*: "British tea habit is a costlier one (Thomas P. Ronan)" 1.1.1957, *New York Times*: "Oil famine felt all over the world (J.C. Carmical)" 3.1.1957, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, *Børsen*., "El Ferdan Broen er nu hævet fra Suez-kanalens bund" 5.1.1957, *New York Times*: "Suez crisis causes oil price rise here (J.C. Carmical)" 6.1.1957, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Avisudklip, Kasse 569, Danmark Handels- og Søfartstidende "Danmark særlig hårdt ramt af Suez-krisens problem (Lis Groes)" udateret og *New York Times*: "British map shift to supertankers" (Thomas P. Ronan)" 27.1.1957.
- ⁸³ UNA, *UN Commissions, Committees, Conference Files*, S-0848-0001-0001, Microfilm of Andrew Cordier Papers, Missions and Commissions - Middle East, Verbatim Minutes of meeting of the Advisory Committee of UNEF, 4. januar 1956.
- ⁸⁴ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Brev fra Goth-Bendtzen til Hector Kiær 7. januar 1957.
- ⁸⁵ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Brev (nr. 9) fra Hector Kiær til Goth-Bendtzen 13. januar 1957.
- ⁸⁶ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, Brev fra Goth-Bendtzen til Hector Kiær 22. januar 1957.
- ⁸⁷ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev fra Goth-Bendtzen til Svitzers bestyrelse 24. januar 1957.
- ⁸⁸ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev fra Oscar Schacter, Direktør for FN's General Legal Division til Svitzer og Smit 15. januar 1957 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Udateret memorandum om kontakt med A.P. Møller om New York Sales Tax.
- ⁸⁹ Se eksempelvis RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev fra Goth-Bendtzen til Svitzers bestyrelse 1. februar 1957 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev fra Ingeniør Hee og Smits Ingeniør Langelaar til alle UNSCO-kaptajner 11. februar 1957.

⁹⁰ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev fra Ingeniør Hee og Smits Ingeniør Langelaar for *Smit Svitzer Suez Salvors* til UNSCO's ledelse 11. februar 1957 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance O-S, Kasse 561, Brev fra Smit til Svitzer, 23. marts 1957.

⁹¹ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Dansk Dampskibsrederforening til medlemmerne, Memorandum om Wheeler-planen 19. januar 1957.

⁹² RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev til Svitzer fra FN 8.12.1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev til Svitzer fra FN 11.12.1956 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, UN Department of Public Information, UN Press feature 175-G: "32 ship of seven nations write 'New salvage history'".

⁹³ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev til Svitzer fra FN 8.12.1956, RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance A-K, Kasse 559, Brev til Svitzer fra FN 11.12.1956 og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Materiale vedr. Suez-rydningen, Korrespondance K-O, Kasse 560, UN Department of Public Information, UN Press feature 175-G: "32 ship of seven nations write 'New salvage history'".

⁹⁴ Se eksempelvis *New York Times*: "Optimism on Suez spurs the market" 3.4.1957.

⁹⁵ Bamberg: *British Petroleum*.

⁹⁶ *New York Times*: "Last Suez wreck is raised by U.N." 8.4.1957.

⁹⁷ FN A/3719

⁹⁸ Al-Qaq: *Managing World Order*, 24.

⁹⁹ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 125-års jubilæum, Kasse 632, udateret takketelegram fra Dag Hammarskjöld og RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 125-års jubilæum, Kasse 632, lykønskning fra Dag Hammarskjöld 17. marts 1958.

¹⁰⁰ RA, *Svitzers Bjergnings- Enterprise A/S (05089)*, Avisudklip mv. vedr. 125-års jubilæum, Kasse 632, brevskafe 21. august 1957.

¹⁰¹ Halperin and Palan: *Conclusions*, 248.

¹⁰² Halperin and Palan: *Conclusions*, 248.