

Rederikoncernen C.K. Hansen – rolle og betydning indenfor dansk skibsfart 1830-1925

AF ASGER KJELLERUP HANSEN

I denne artikel analyseres rederikoncernen og befragtningsvirksomheden C.K. Hansen og dens betydning for udviklingen af dansk skibsfart i perioden 1830–1920, med særligt fokus på overgangen fra sejlskibsfart til dampfart samt de bredere økonomiske og reguleringsmæssige forandringer forbundet med fremvæksten af tidlig kapitalisme i slutningen af 1800-tallet. C.K. Hansen placeres i en større industriel og økonomisk kontekst. Analysen bygger på primære kilder som firmadokumenter, private breve og memoirer samt relevant sekundærlitteratur inden for erhvervshistorie og økonomisk teori. Den teoretiske ramme tager udgangspunkt i Joseph Schumpeters entreprenørbegreb. Centrale emner omfatter firmaets overgang til dampskibe, opbygningen af handelsruter til Storbritannien og det stigende pres fra større aktører som C.K. Hansen ved fremkomsten af nye konkurrenter. Artiklen belyser også de økonomiske udfordringer, som C.K. Hansen stod overfor, især efter Første Verdenskrig. Konklusionen fremhæver, at C.K. Hansen spillede en pionerrolle i dansk skibsfart i anden halvdel af 1800-tallet, men måtte vige pladsen i 1920'erne på grund af øget konkurrence og ugunstige konjunkturer. Nedgangen skyldtes bl.a. fejlvurderinger af de økonomiske konjunkturer efter krigen.

Indledning

I 1903 blev en ung A.P. Møller tilbudt en stilling som befragtningschef i den gamle handelsvirksomhed C.K. Hansen. Ifølge daværende seniorchef C. K. Hansen spurgte den unge A. P. Møller noget benovet Johan Hansen Junior ”*Tror De nu, jeg kan magte den*”, hvortil Johan Hansen Junior svarede ”*Jo, det gaar nok.*”¹ De C.K. Hansenske rederier Dannebrog, Dampskibsselskabet 1896 og Neptun havde i starten af 1900-tallet en af de største flåder i det danske erhvervsliv på 42 skibe.

I dag forbindes danske rederier ofte med A.P. Møller og Mærsk-koncernen, men i det perspektiv overses andre aktører, der lagde fundamentet for branchens udvikling. C.K. Hansen var en af disse aktører. Ikke alene indgik virksomheden tidligt i dampskibsfarten og etablerede nogle af de første faste ruter til Storbritannien, virksomheden fungerede også som springbræt for senere nøglefigurer i dansk erhvervsliv, herunder A.P. Møller. De første skibe i Møllers flåde var indkøbt fra C.K. Hansen, og flere af hans forretningsforbindelser udsprang fra det netværk, han opbyggede som befragtningschef i firmaet C.K. Hansen i årene før 1912.

C.K. Hansen udvikledes som koncern fra en traditionel handelsvirksomhed til et moderne rederi og medvirkede, gennem organisationen Baltic and White Sea International Maritime Council (BIMCO) senere til etableringen af de reguleringsmekanismer i den europæiske fragt, som fortsat er en anvendt standard i dag. Virksomhedens transformation fra stiftelsen i 1856 til 1925 skete også i en periode præget af strukturforandringer, markedseksponering, højfartskapitalisme og krise. Fokus var ikke blot på vækst og innovation, men også på tilbagegang og tilpasning, herunder den

Asger Kjellerup Hansen, f. 1998, cand.mag. i historie fra Saxo-Instituttet, Københavns Universitet 2025. Artiklen bygger på forfatterens speciale. Arbejder nu i Center for Økonomi – Socialforvaltningen, Københavns Kommune.

skæbnesvangre periode efter Første Verdenskrig, hvor koncernen, ligesom store dele af dansk skibsfart, blev ramt af krak og mistede sin tidligere position.

Kilder, problemstilling og teorier

Artiklens kildemateriale består primært af materiale fra Rigsarkivet, herunder statusbøger,² hovedbøger³ og generalforsamlingsreferater⁴ fra C.K. Hansens tre rederivirksomheder.⁵ Derudover indgår privatbogen⁶ fra Johan Hansen Senior og en scrapbog ført af medejer Christian Harhoff.⁷ Disse dokumenter giver indsigt i virksomhedens økonomiske udvikling, interne beslutningsprocesser og eksterne relationer.

Da de økonomiske nøgletal og beslutningsprotokoller i sig selv sjældent forklarer de bagvedliggende strukturelle forhold, suppleres kildematerialet med samtidige avisartikler tilgået via Mediamstream.⁸ Det belyser konjunkturudviklingen, politiske forhold og markedsændringer, som var med til at forme rederiets dispositioner. Avismaterialet rummer naturligvis egne tendenser, hvorfor kilderne er kontekstualiseret i forhold til politisk ståsted.

Privatbogen bidrager med værdifulde oplysninger om rederiets netværk og personlige relationer i erhvervslivet. Her fremgår eksempelvis spændinger i forholdet til DFDS og konkrete forsøg på at påvirke britiske samarbejdspartnere. Scrapbogen har især været nyttig i forhold til belysningen af Dannebrog A/S' aktionærer og deres konflikt med rederiet efter første verdenskrig. Endeligt har John F. Myhres erindringer om BIMCO's stiftelse kastet lys over den tidlige internationale regulering af fragtmarkedet, et forhold, som er ringe belyst i forskningslitteratur eller i de øvrige primærkilder.⁹

Det samlede kildemateriale repræsenterer således både virksomhedens eget blik og samtidens eksterne vurderinger, og det afspejler både de kommercielle, politiske og personlige faktorer, der prægede dansk skibsfart i perioden 1830–1925.

Analysen tager afsæt i Joseph Schumpeters entreprenørteori, hvor økonomisk forandring drives frem af enkeltaktører, som gennem innovation skaber nye kombinationer af teknologi, organisation og markedsadgang. Centralt står begrebet "kreativ ødelæggelse," hvor nye løsninger ikke blot skaber vækst, men også undergraver eksisterende strukturer.¹⁰

Udviklingen i skibsfarten i perioden 1830-1872

Udviklingen i skibsfarten og dens vilkår

I første halvdel af 1800-tallet var dansk skibsfart domineret af små, lokalt forankrede sejlskibsruiter. Flåderne bestod ofte af enkelte skibe ejet af handelsvirksomheder i provinsens købstæder, hvor både kaptajnen og flere af lokalindbyggerne ejede andele i fartøjet, og hvor flåden ikke var større end en håndfuld skibe. Dampskibsfarten havde endnu ikke vundet indpas. I 1856 udgjorde dampskibe blot 4% af den danske handelsflåde. Først omkring år 1900 havde dampen fortrængt sejlet som den dominerende teknologi¹¹. Denne teknologiske overgang var dog mere end en teknisk og økonomisk omstilling. Sejlskibsfarten var tæt vævet sammen med de lokale økonomier. Overgangen til dampfart betød ikke blot ændrede driftsformer, men også et brud med traditionelle sociale og erhvervsmæssige strukturer i provinsen. Det medførte centralisering, kapitalkrav og professionalisering, forhold der hurtigt marginaliserede mindre aktører. Derfor blev overgangen til dampfart i første omgang et overvejende Københavnsk fænomen. I 1870 var 75% af dampskibsflåden fra København, mens de fleste sejlskibe kom fra provinsen.¹²

Sejlskibe opererede som udgangspunkt kun i Nord- og Østersøen.¹³ Fra dansk side holdt man sig i starten af 1800- tallet dog for det meste inden for egne farvande. Sejlskibe blev på den ene side brugt til den mere risikobetonede trampfart, hvor man sejlede mellem skiftende havne med henblik på kunne påtage sig vekslende opgaver. Da dampskibene kom frem blev de på den anden side først og fremmest brugt til linjefart, hvor man gennem etablerede ruter sejlede fast mellem to havne. På trods af, at dampfarten på dette tidspunkt udgjorde en lille andel af den danske handelsflåde, lykkedes det i løbet af første halvdel af 1800-tallet at opbygge et omfattende dampskibsnet, der blev begyndelsen på linjefarten langs Østersøens kyster og senere til Storbritannien.¹⁴ Dette net fik en særlig betydning, da konjunkturerne begyndte at vende i slutningen af 1850'erne.

De økonomiske og politiske vilkår for etableringen af dampfarten

Indførelsen af Næringsloven i 1857 markerede et opgør med det merkantilistiske system, der havde kendetegnet Danmark, og afskaffede købstædernes privilegier. Dette banede vejen for friere erhvervsudfoldelse og brød de lokale monopoler, som havde været grundlaget for mange små, sejlskibsbaserede handelsvirksomheder, da de typisk var knyttet til en bestemt købstad med havn.

Ophævelsen af disse privilegier blev begyndelsen på enden for de små lokale transport- og handelsvirksomheder, da de ikke længere var beskyttet imod dampfartens voksende betydning, og de nye ejerforhold dette ville medføre.



*Christian Kjellerup Hansen (1810-1868).
Portrætfoto i C.K. Hansens arkiv: Personlige
papirer (æske 235), Rigsarkivet.*

Det betød dog ikke, at de små lokale partrederier og deres karakteristiske ejerforhold forsvandt fuldstændigt. Som tidligere nævnt blev de større selskabsbaserede rederier først for alvor den dominerende virksomhedstype i starten af 1900-tallet. Partsrederierne var resistente overfor økonomiske kriser, fordi deres forretningsform var tillidsbaseret. Investorerne bestod hovedsageligt af andre lokale, der havde en familiær eller personlig relation til skibsrederen. Investorerne var således ikke kun motiveret af økonomisk gevinst, men af familiære eller lokale tilhørsforhold¹⁵.

Med liberaliseringen fulgte også bedre adgang til kapital. I stedet for at være afhængige af Nationalbankens konservative kreditpraksis, kunne erhvervsdrivende nu henvende sig til Privatbanken, der i højere grad imødekom behovet for investeringer i moderne skibsfart og infrastruktur. Dermed blev det muligt at finansiere både dampskibe og etableringen af faste ruter. Næringslovens mere dynamiske rammer og adgangen til finansieringskapital medførte en høj vækst i Danmark. Med undtagelse af krigsårene 1863 og 1864 var det danske samfund i 1860'erne præget af gunstige konjunkturer, som især landbruget nød godt af og som medførte stigninger i produktionen, stigende priserne og en stigende afsætning til udlandet.¹⁶ Landbrugets nye gunstige vilkår gjorde det muligt for rederierne at etablere handelsruter til Storbritannien, hvortil man nu eksporterede levende kreaturer og animalske fødevarer.

De udenrigspolitiske vilkår for etablering af dampfarten

Med tabet af hertugdømmerne i 1864 mistede Danmark ikke alene territorium, men også omkring to femtedele af sin handelsflåde. Tabene skabte et behov for at genetablere handelsflåden og de danske handelsrelationer.

Det betød dels, at der skulle opbygges en ny handelsflåde og dels, at man ikke længere ønskede at handle med eller sende levende kvæg til Tyskland. I stedet begyndte man at eksportere landbrugsvarer direkte til England.¹⁷ Som en konsekvens vedtog Rigsdagen i 1868 loven om at bygge Esbjerg havn, der blev færdiggjort i 1874.¹⁸

Rutenettet, som dampskibsselskaberne havde opbygget i løbet af 1850'erne, fik en stigende relevans i takt med at man fra dansk side nu ønskede at handle med England og andre lande langs Østersøen, i stedet for at indgå handelsrelationer med Hertugdømmerne og Tyskland.

Storbritannien oplevede i midten af 1800-tallet en stor velstandsstigning og en stor befolkningstilvækst. Pludselig havde Storbritannien både midlerne til at indgå langt flere handelsrelationer med Danmark og et langt større behov for danske varer såsom danske svin og andre forarbejdede animalske produkter.

C.K. Hansens rolle

C.K. Hansen blev stiftet i 1856 som en mindre handelsvirksomhed, men kom i løbet af få år til at spille en central rolle i den igangværende overgang til dampfart og etableringen af faste ruter til Storbritannien. Allerede i 1859, hvor dampskibe kun udgjorde 4 % af den danske handelsflåde, anskaffede virksomheden sin første damper *El Ole*, der besejlede ruten mellem København og Newcastle.

Virksomheden var også blandt de første i dansk skibsfart, der tog telegrammet i brug som kommunikationsmiddel. I 1854 blev den første telegraflinje oprettet i Danmark mellem Helsingør og Hamborg. Allerede i 1860 anvendte C. K. Hansen telegrammet systematisk til at registrere skibstrafik gennem Øresund, hvilket gjorde det muligt at tilpasse ruteføring og afgangstider med større præcision.



Rederiets hovedkontor på Toldbodvej 5 (nu Esplanaden 15) var tegnet af arkitekten G.F. Hetsch og opført i 1856. Her fotograferet i 1905 Foto: Peter Elfelt. Københavns Museum.

Virksomhedens tidlige engagement i Englandsfarten, skal ses i lys af erfaringer og netværker fra kulbranchen. Stifteren, Christian Kjellerup Hansen, havde i 1850'erne opbygget en formue gennem bunkring af kul til udenlandske dampskibe i Københavns havn. Storbritannien var i midten af 1800-tallet blandt de største eksportører af kul, da store del af den britiske handelsflåde var dampskibe, som var afhængige af bunkring.¹⁹ Derfor kom C.K. Hansens netværk overvejende til at bestå af britiske leverandører og rederier.²⁰

Fra begyndelsen af 1860'erne udvidede virksomheden sine ruter markant. I 1863 etableredes en ruteforbindelse til Leith, og i 1872 fulgte ruten til Hull, begge vigtige knudepunkter for eksport af danske landbrugsvarer til det britiske marked. Den C. K. Hansenske virksomhed kom til at spille en ledende rolle i etableringen af handelsruter til Storbritannien. I 1866 blev C.K. Hansen slået til Ridder af Dannebrog for sit bidrag til etableringen af direkte eksportforbindelser til Storbritannien,²¹ dette var to år før beslutningen om at etablere Esbjerg Havn.

C.K. Hansens arbejde indenfor søfarten fra 1830'erne til 1860'erne var udtryk for en Schumpetersk entreprenør, der var forud for sin tid. Han var tidligt med på anvendelsen af dampskibsfart samtidig med, at han var blandt de første, der satsede stort på at eksportere danske landbrugsvarer til det engelske marked. C.K. Hansen var således både med til at opdage nye markeder i Storbritannien samtidig med, at han forstod at inkorporere den nyeste teknologi i sin forretningsstrategi, ved at satse på dampskibe og anvende telegrammet som kommunikationsmiddel. På den måde var C.K. Hansen en af de entreprenører, der var med til at integrere dampskibsfart i markedet på et tidspunkt, hvor man overvejende brugte sejlskibe.²²

Fortrængningen af sejlskibsfarten i perioden 1873-1895?

Den lange depression

Fra midten af 1870'erne blev de europæiske økonomier ramt af en længerevarende lavkonjunktur, kendt som den lange depression. Udgangspunktet var krakket på Wienerbørsen i 1873, som førte til faldende priser, særligt på korn, og en generelt lavere vækst i forhold til den forudgående periode. I 1860'erne havde en række forhold skabt stor optimisme: industrialiseringen skabte mere effektiv produktion, dampskibsfarten og jernbanerne gjorde transport billigere, og tilførslen af råvarer fra nye markeder udvidede udbuddet. Det gav anledning til overinvestering og spekulation i forventning om fortsat høj vækst. Da konjunkturerne vendte i 1870'erne, blev mange aktører fanget i en økonomisk struktur, de ikke længere kunne tilpasse sig.

Flere virksomheder gik konkurs, blandt andet bankierfirmaet G.A. Gedalia i 1875, som følge af manglende tilpasning og overdreven gældsætning. Den markedsbaserede kreditgivning blev strammere og investorerne blev mere tilbageholdende. Tabene på investeringer i værdipapirer, herunder aktier i virksomheder med overeksponering mod eksportmarkeder og råvarer, førte til en generel nedkøling af lånemulighederne.²³

Samtidig ændrede markedets grundvilkår sig. Transporten til England blev billigere som følge af jernbanernes udbredelse og dampskibenes effektivitet, hvilket pressede priserne på f.eks. kul og kreaturer.

Dampfarten fortrænger sejlskibene

Selvom væksten aftog og den økonomiske pessimisme bredte sig under Den lange depression, fortsatte rederierne med at ekspandere. I perioden gennemgik Rusland under zar Alexander II en omfattende modernisering, som åbnede landet for europæiske investeringer. I 1861 afskaffede zaren livegenskabet,²⁴ og i 1876 blev havnebyen Libau (i dag Liepāja) forbundet med det russiske jernbanenet. Dette muliggjorde direkte handel med zarriget via Østersøen og mindskede afhængigheden af tyske havne som Königsberg. Den forbedrede adgang til Rusland førte til øget skibstrafik i regionen.

Samtidig optog danske rederier ruter til Middelhavet. I begyndelsen af 1880'erne blev der igen opbygget danske rutenet til sydeuropæiske havne. DFDS begyndte eksempelvis at anløbe Sicilien via Antwerpen i 1883 og udvidede i 1887 ruten til også at omfatte Lissabon.²⁵

Udviklingen i udenrigsfarten viser en markant vækst i både antallet af danske dampskibe og deres tonnage i perioden 1870 til 1890.

Danske dampskibe i udenrigsfart fordelt på tramp- og rutefart²⁶

	1870 dampskibe	1870 tonnage	1890 Dampskibe	1890 Tonnage
Trampfart	4	1.819 tons	64	45.681 tons
Rutefart	19	5.677 tons	80	52.926 tons
I alt	23	7.475 tons	144	98.607 tons

Samtidig voksede trafikken langs Øresundskysten og på de danske indenrigsruter, som dog stadig i høj grad fortsat blev varetaget af små, lokale handelsvirksomheder. Et eksempel er Det Helsingørske Dampskibsinteressentskab, som besejlede ruten mellem Helsingør og Helsingborg.

Langt de fleste af disse små virksomheder blev enten udkonkurreret eller opkøbt af DFDS i perioden 1870-1890.²⁷ De små rederier forsøgte at konkurrere via lavere takster, men DFDS havde

flere indtjenende ruter som kunne absorbere eventuelle tab på mindre lukrative ruter. Denne mulighed havde de mindre rederier ikke og derfor bukkede de under.²⁸

I 1875 etablerede DFDS også sine aktiviteter på Englandsfarten og benyttede den samme aggressive strategi, hvilket resulterede i virksomhedens dominans på både indenrigsruter, Øresundstrafik og de vigtigste engelske forbindelser ved udgangen af 1800-tallet. DFDS' fremmarch markerede overgangen fra små, lokale handelsvirksomheder til storskalabaserede rederier.

C.K. Hansens rolle

C.K. Hansen var på dette tidspunkt fortsat en mindre handelsvirksomhed med en begrænset dampskibsflåde. Trods de økonomiske udfordringer under Den Lange Depression lykkedes det virksomhedens nye ledelse at omstrukturere forretningen og påbegynde overgangen til etablering af eget rederi. Da grundlæggeren C.K. Hansen døde i 1868, overtog sønnen Johan Hansen virksomheden med Olaf Hansen som kompagnon. Sidstnævnte, ofte skrevet Olof Hansen, var ikke et familiemedlem, men var søn af en brændevinshandler i Helsingør. Da han døde i 1897 omtalte Johan Hansen ham som mangeårig kompagnon og ven.²⁹

De brugte de første 15 år på at styrke mægler- og befragtningsdelen, før de i 1883 tog initiativ til etableringen af det selvstændige rederi Dannebrog A/S.

Dannebrog A/S blev stiftet som aktieselskab med en bredere kreds af investorer, hvor C.K. Hansens interessenter ejede en tredjedel af aktierne, og virksomhedens indehaver fungerede som rederidirektør. Denne opsplitting betød, at koncernen nu bestod af to dele: mægler- og befragtningsvirksomheden C.K. Hansen og rederiet Dannebrog A/S. Modsat sin far ønskede Johan Hansen ikke at drive et linjerederi, i stedet ønskede han at drive et trampederi.³⁰

Valget af trampfart kom som en nødvendighed af de ændrede økonomiske vilkår i rederibranchen. Konkurrencen på linjefarten, især til Storbritannien, var blevet intens, ikke mindst på grund af DFDS' ekspansion. C.K. Hansen mistede i 1868 den strategisk vigtige forbindelse til det britiske rederi Bailey and Letham i Hull, som i stedet indgik samarbejde med DFDS. Denne udvikling gjorde det klart, at direkte konkurrence med større linjerederier som DFDS ikke var en bæredygtig strategi for det nye rederi.³¹

Dannebrog A/S blev derfor grundlagt med en mere forsigtig forretningsmodel, hvor ambitionen i første omgang var konsolidering frem for ekspansion. Johan Hansen drev rederiet konservativt og tilpassede driften til tidens økonomiske usikkerhed. Dette afspejles i virksomhedens nøgletal, hvor nettoresultatet af driften i perioden fra 1883 til 1896 lå mellem 100.000 og 200.000 kr. årligt, og flådens langsomme vækst fra tre til syv skibe. Udbyttet til aktionærerne forblev i den tidlige fase under 10 %.³²

Trods den langsomme vækst viste strategien sig at være frugtbar. Johan Hansen formåede at finde en niche i trampfarten og sikrede dermed, at C.K. Hansens virksomhed kunne overleve og udvikle sig i en periode præget af økonomisk lavkonjunktur og stigende konkurrence. Etableringen af Dannebrog A/S markerede således både en organisatorisk og strategisk fornyelse af virksomheden.

Johan Hansen var ikke nødvendigvis en "firstmover", hvad angår skiftet til rederivirksomhederne, men han læste markedet korrekt. Han så et øget behov for skibsfartshandel på trods af den økonomiske pessimisme. Derfor var det ikke længere tilstrækkeligt udelukkende at drive C.K. Hansen som en handelsvirksomhed, der kun besad få skibe. I stedet var det nødvendigt at udvikle et separat selskab for den voksende rederibranche. Johan Hansen formåede også at tilpasse sig den øgede konkurrence med rederier som DFDS, ved at skifte fra rutefart til trampfart.



C.K. Hansen blev begravet på Holmens Kirkegård, hvor der blev rejst en pompøs mindesten. Dagens Nyheder beskrev den 13. juli 1906 som "en statelig Mindestøtte over en gammel Grav." C.K. Hansens gravsted blev flyttet til Vestre Kirkegård. Foto i C.K. Hansens arkiv: Personlige papirer (æske 235), Rigsarkivet.

Nye konjunkturer - perioden 1897-1918?

1897-1918 Det store systemskifte

I 1897 opstod der nye gunstige konjunkturer. Stormogulen Tietgen havde haft sin glansperiode under Den lange depression. Hans imperium af virksomheder, som bl.a. rummede DFDS, havde vokset sig store og hans bank Privatbanken var på det tidspunkt et mere dynamisk og forretningsorienteret alternativ til Nationalbanken.

Privatbanken var dog blevet overhalet af den ligeledes dynamiske og forretningsorienterede Landmandsbanken og Tietgen var i sine ældre år nu udfordret af en yngre generation af erhvervsfolk, såsom H. N. Andersen og Isack Glückstadt, der i endnu højere grad var villige til at tage risici.³³



Johan Hansen senior (1838-1913), C.K. Hansens søn, der efter faderens død overtog firmaet med Oluf Hansen som kompagnon. Portrætmaleri af Carl Bloch. Bemærk C.K. Hansen i oval ramme på væggen. Foto: Wikipedia.

Den øgede adgang til kapital og investeringslyst førte til en mere intens konkurrence i rederibranchen. Nye aktører trådte ind på markedet, og det voksende udbud af skibskapacitet pressede fragtraterne ned.

Fra 1901 begyndte fragtraterne at falde, og i 1907 kulminerede det som følge af en international bygge- og handelskrise, i en depression på fragtmarkedet. Rederierne var plaget af en mangel på laster, stigende renter på kassekreditter, høje lønninger om bord på skibene og strejker i sydeuropæiske og svenske havne.

Udviklingen skal ses i lys af Schumpeters begreb ”kreativ ødelæggelse. Rederiselskaber samt brug af dampskibe blev i stigende grad normalt i takt med, at andre entreprenører begynder at tilpasse sig de nye vilkår. Investeringerne strømmede til sektoren, ikke kun i rederier, men også i tilknyttede brancher som fragtfremstilling, havnedrift og skibsbygning. Det, der tidligere var konkurrencemæssige fordele, blev nu forudsætninger for blot at kunne operere i markedet.

For en virksomhed som C.K. Hansen betød det, at den tidligere rolle som teknologisk og organisatorisk pioner ikke længere var gældende. Deres innovation var blevet normalen blandt andre rederier. Derfor var C.K. Hansen nødt til at skifte strategi, hvis de ønskede at beholde deres plads på markedet.³⁴

Hvordan udnyttede C. K. Hansen højfartskapitalismen

I slutningen af 1800-tallet ændrede C.K. Hansen og rederivirksomhederne kurs. Det var slut med lavrisici forretninger og konsolidering, da man nu havde opbygget en forretning, der var tilstrækkeligt kapitalstærk til at selskabet kunne påtage sig større risici.

I 1896 etablerede Johan Hansen datterselskabet Dampskibsselskabet af 1896 for at optage sin ældste søn, Johan Hansen Junior, i rederivirksomheden. Året efter døde medejer Olaf Hansen, hvilket førte til, at både Johan Hansen Junior og hans bror Robert Hansen blev optaget som kompagnoner. Johan Hansen Senior blev dermed overordnet leder, mens sønnerne fordelte ansvaret mellem sig. Johan Hansen Junior med ansvar for rederivirksomheden,³⁵ og Robert Hansen med ansvar for befragtningsvirksomheden.³⁶

De C.K. Hansenske virksomheder udnyttede den intensive konkurrence ved at påbegynde en aggressiv ekspansion.

C.K. Hansens opkøb af konkursramte konkurrenter

Den internationale krise stillede en række af C.K. Hansens konkurrenter, både store og små, i en vanskelig økonomisk situation, hvilket man forstod at udnytte i C. K. Hansen.

Fra 1909 til 1912 lykkedes det C.K. Hansen at opkøbe skibe fra tre forskellige konkurrenter. I 1909 købte man tre dampere fra det konkursramte Dansk-Dampskibsselskab til en betydeligt nedsat pris på 945.000 kr. Det lykkedes også Johan Hansen at sammenlægge Dampskibsselskabet H. Kirschner, der var i en lignende økonomisk situation med C.K. Hansens rederi Neptun, hvilket betød en forøgelse af flåden med fire dampskibe for kun 600.000 kr.³⁷

I 1910 begyndte Johan Hansen Junior at sikre sig midler til, at overtage skibe og agentur fra de kollapsede fiskerske rederier. Konsul Peter L. Fisker havde forsøgt at etablere en konkurrerende rute til Sydamerika, parallelt med DFDS' Skandinavien-Amerika Linje. Men øget konkurrence og høje driftsomkostninger i kombination med tung gældsfinansiering førte i sidste ende til virksomhedens konkurs.³⁸ Det lykkedes Johan Hansen at få kontrol over Fiskers agentur i London og 9 af skibene fra det fiskerske rederi Hekscher og Søn, som ellers stod overfor tvangsauktion.³⁹

Resultatet af disse opkøb var en kraftig ekspansion af flåden. I 1914 rådede C.K. Hansen over 42 skibe og havde dermed Danmarks næststørste rederiflåde.⁴⁰ Krisen, der havde været ødelæggende for mange aktører i branchen, blev en mulighed for de virksomheder, der havde kapital og handlekraft til at agere.

Grunden til, at det ikke var lige så ødelæggende for C.K. Hansen som for andre rederier, kan forklares med, at virksomheden drev en række andre ruter samtidig og at befragtnings- og mæglervirksomheden var i stand til at sikre virksomhedens samlede indtjening og opretholde dens kapitalstærke tilstand. C.K. Hansen udgjorde ved starten af Første Verdenskrig den største trampfartsvirksomhed i Danmark.

C.K. Hansens forsøg på at erobre nye markeder - Amerikafarten

Selvom C.K. Hansen formåede at udnytte konkurrenternes vanskelige økonomiske forhold i starten af 1900-tallet led virksomheden også en række store tab i forsøget på at trænge ind på nye markeder via linjefarten til Amerika.

I 1896 opstod en ny mulighed, da Dampskibsselskabet Thingvalla, der stod for emigrationsfart mellem København og New York, kom i økonomiske vanskeligheder. Tietgen, der sad i Thingvallas bestyrelse, havde længe ønsket, at DFDS skulle overtage ruten, men selskabets ledelse var forbeholden. Thingvalla havde været ramt af alvorlige uheld, herunder tabet af *Hekla* i 1883 og en dødelig kollision mellem *Thingvalla* og *Geiser* i 1888. Desuden havde konkurrencen fra en ny rute fra Stettin til New York reduceret passagergrundlaget.⁴¹

Da DFDS nægtede at betale den krævede pris på 2,5 mio. kr. for *Thingvalla* og kun tilbød 962.000 kr. samt 200.000 kr. i goodwill, skred Privatbanken ind og tilbød C.K. Hansen overtagelse

af driften. Privatbanken ville samtidig finansiere en modernisering af flåden. Hos C.K. Hansen forberedte man sig på overtagelsen og foretog blandt andet bygningsudvidelser ved rederiets kontorer. Thingvalla blev drevet af C.K. Hansen fra 1896 til 1898.

Trods aftalen endte Privatbanken alligevel med at sælge linjen til DFDS. Årsagen til skiftet er ukendt, men et muligt motiv kan være, at bankens nye direktør Axel Heide ønskede at samle kontrollen i hænderne på DFDS frem for at styrke en konkurrent. En anden forklaring kan være Olaf Hansens død i 1897. Som konsul i Amerika og medejer i virksomheden havde han været en central drivkraft bag ambitionerne om Amerikafarten. Med hans bortgang synes interessen for projektet at være blevet svækket.⁴²

C.K. Hansens forsøg på at generobre tabte ruter - Englandsfarten

I 1902 gjorde C.K. Hansen endnu et forsøg på at trænge ind på linjefarten, da rederiet Thomas Wilson and Son overtog Bailey and Letham i Hull og dermed også linjen mellem Hull og Esbjerg.⁴³ Johan Hansen så en mulighed for at genvinde ruten fra DFDS via et samarbejde med Wilson and Son. Derfor begyndte han en målrettet korrespondance med Wilsons repræsentanter. I brevene lagde Hansen vægt på, at DFDS ikke kunne håndtere de stigende mængder af eksportvarer fra Esbjerg, særligt kreaturer, bacon og smør. Han tilbød Wilson and Son samarbejde om at etablere en ny rute til lavere fragtrater og med større volumen, hvilket ville gavne begge parter og udfordre DFDS' position.⁴⁴

Som en del af strategien forsøgte Hansen også at underminere DFDS' ledelse. I sin korrespondance med Wilson og Son fremstillede han direktør Jakob Brandt som en svag og autoritær figur, der havde mistet kontrollen over både organisation og forretningsrelationer.⁴⁵

Wilson and Son valgte dog at fastholde deres relation med DFDS. I stedet foreslog de en sammenlægning af linjerne, hvor C.K. Hansen skulle levere varer i samarbejde med DFDS. Dette faldt ikke i god jord hos Johan Hansen, da det i praksis reducerede hans rolle til underleverandør. I et sidste forsøg på at presse Wilson truede han med at afbryde al forbindelse, hvis ikke de brød med DFDS. Det var dog et bluff, som Wilson and Son gennemskuede. De holdt fast i forbindelsen til DFDS og Johan Hansen måtte modvilligt at indgå i sammenlægningen med DFDS.⁴⁶

Højfartskapitalismens udfordringer

C.K. Hansens dobbeltrolle

Perioden med højfartskapitalisme medførte hård konkurrence blandt rederierne, og der var kun udsigt til, at konkurrencen ville blive intensiveret yderligere. Som konsekvens af den intensive konkurrence var fragtraterne blevet så lave, at det ikke var muligt at vedligeholde et sundt marked. Derfor var der brug for forandringer i form af en regulering af fragtmarkedet eller ved fælles overenskomster, hvis man ønskede et marked, hvor det ikke kun var de største rederier, der kunne overleve. På sigt kunne forholdene føre til en økonomiske krise, der også ville kunne skade de største rederier.

C.K. Hansen spillede en dobbeltrolle i perioden med højfartskapitalisme. På den ene side forstod virksomheden at udnytte konkurrerende rederiers økonomiske vanskeligheder, ved enten at opkøbe virksomhederne eller deres skibe til nedsat pris for på denne måde at opbygge C.K. Hansens rederiers flåde. Endvidere var virksomheden med til at presse fragtraterne ned i forsøget på at trænge ind på nye markeder.

På den anden side var Johan Hansen Junior med til at grundlægge organisationen BIMCO, der etablerede en række fælles overenskomster for fragterne særligt i Østersøområdet. Johan Hansen Junior spillede på den måde en afgørende rolle i etableringen af en regulering for fastsættelsen af fragtrater, og var således en af initiativtagerne til at etablere en mere transparent regulering af det fragtmarked, som C.K. Hansen og rederierne havde nydt godt af.

BIMCO

På trods af de strukturelle forandringer levede de gamle handelsvilkår videre. Befragtning og havneoperationer var fortsat præget af lokale særregler, og stevedorerne, der var ansvarlige for lastning og losning havde forskellige vilkår afhængigt af land og havn. I eksempelvis Finland var stevedorerne stærkt organiserede, hvilket gjorde havneydelserne dyrere og mere komplekse for udefrakommende rederier.

De forskellige vilkår gjorde det muligt for købmænd at spekulere i fragt, ofte skete dette ved at udnytte rederiernes manglende viden om lokale forhold, ved f.eks. at lyve om eller undlade at videregive bestemt information om lasten til den ansvarlige reder.

I januar 1905 modtog Johan Hansen Junior en henvendelse fra Thomas Cairns, der var medejer af rederiet Cairns and Noble og repræsentant for britiske skibsredere. Briternes bekymring var især, at de faldende fragtrater truede med at undergrave hele markedets bæredygtighed. Cairns opfordrede til, at europæiske rederier organiserede sig for at etablere fælles standarder og betingelser for fragt. Johan Hansen tog initiativet og samlede i februar samme år 102 rederier fra ti forskellige lande i København.

Dagsorden bestod af to punkter, hvor minimumsfragtrater var det først punkt. Det andet punkt var etableringen af en international organisation for skibsredere i Østersøen og Nordsøen med henblik på skabe fælles betingelser i standardkontrakter.⁴⁷ Deltagerne blev enige om moralsk bindende minimumsriter, man turde ikke gøre dem juridisk bindende af frygt for at skræmme medlemmer væk. I praksis blev raterne ofte ignoreret, og initiativet måtte opgives.⁴⁸

Formuleringen af fælles standardkontrakter kom derimod til at have en stor effekt på fragtmarkedet, da man nu havde etableret et forum, der på tværs af de forskellige faginteresser kunne drøfte fælles fragtbetingelser, standardkontrakter og forretningsgange.⁴⁹

I 1908 blev den første standardkontrakt, *Baltcon*, vedtaget. Den omfattede blandt andet fragt af fosfat, tidsbegrænsning for befragtning og bestemmelser om arbejdsnedlæggelser. I årene efter fulgte yderligere fællesdokumenter herunder en håndbog om befragtning i Østersø- og Hvidehavshavne i 1909 og en fælleskontrakt for træfragt i 1910.⁵⁰

BIMCO bidrog også til at styrke tilliden mellem rederierne. Ifølge generalsekretær J.F. Myhre spillede samarbejdet en vigtig rolle i nedbrydningen af mistillid og interessekonflikter. Han fremhævede især den britiske reder Walter Runcimans tale i London i 1906, hvor han hævdede, at det var lykkedes BIMCO at forene skibsrederne i et internationalt broderskab.⁵¹

BIMCO's opståen afspejlede de strukturelle forandringer i rederibranchen, hvor søfarten tidligere bestod af små lokalt forankrede virksomheder med egne regler i hver havn, medførte dampskibsfarten og de selskabsbaserede rederier en mere sammenhængende infrastruktur.

BIMCO gjorde det muligt at beskytte skibsrederne mod uærlige købmænd samtidig med, at man kunne forhandle på vegne af alle rederierne, der var medlem af organisationen. Dette sikrede mere ensartede vilkår for rederierne og en større gennemslagskraft ved forhandlingsbordet.⁵²



Johan Hansen junior (1860-1943) blev tredje generation i virksomheden. Han blev i 1908 Danmarks første handelsminister – Minister for Handel og Søfart. Foto: Peter Elfelt, Det Kongelige Bibliotek (Wikipedia).

Handelsregulering og politisk gennembrud

Allerede i 1881 fremsatte Grosserer-Societetet et ønske om oprettelsen af et handelskammer, der skulle fungere som bindeled mellem staten og handelsstanden. Formålet var at indsamle og formidle viden om markedsforhold og kommercielle betingelser, så erhvervsfolk kunne handle mere kvalificeret i en tid, hvor søfarten og handlen stadig var præget af fragmenterede regler og lokale særforhold. Ideen om et handelskammer var nært beslægtet med de udfordringer, som også blev adresseret i BIMCO, manglen på fælles spilleregler og uigennemskuelige markedsvilkår, der hæmmede både tillid og effektivitet.

Handelskammeret blev tænkt som et rådgivende organ med mandat til at påvirke lovgivningen. Bl.a. ønskede Grosserer-Societetet afskaffelse af skibs- og havneafgifter i København samt justeringer af toldsatter⁵³. Etableringsforslaget blev i første omgang positivt modtaget af konseilspræsident Estrup, men faldt bort under den politiske forfatningsstrid i 1880'erne. I 1897 blev ideen genfremsat, denne gang i form af oprettelse af et egentligt Handelsministerium, men forslaget blev afvist som for omfattende. Ministeriet skulle ifølge oplægget varetage alt fra handelstraktater og aktielovgivning til metrologi og lærlingeordninger.⁵⁴

Modstanden mod ideen var ikke kun begrænset til Christiansborg. Også inden for handelsstanden var der splittelse. I 1906 skrev Dansk Handels- og Kontormedhjælper Tidende, at et Handelsministerium ville være samfundsskadeligt, da det ville være et indgreb i den frie handel og et brud med liberalismens grundprincipper.⁵⁵

En uventet begivenhed i 1908 endte dog med at få betydning for og sætte fokus på regulering af erhvervslivet. Den 8. september meldte tidligere justitsminister P.A. Alberti sig selv til politiet for bedrageri, hvor han tilstod et underslæb for 15 mill. kr.⁵⁶

Den danske handelsstands fællesrepræsentation greb øjeblikket og rettede en direkte henvendelse til kongen om oprettelsen af et handelsministerium. Konge og regeringen besvarede

ønsket med en kongelig resolution om oprettelse af et ministerium for handel og søfart. Samme dag blev Johan Hansen Junior udnævnt som Danmarks først Handels- og Søfartsminister.⁵⁷

BIMCO og Den Danske Handelsstands fællesrepræsentation er udtryk for voksende interessegrupper, der repræsenterede købmændene og skibsrederne. I takt med at skibsfarten og handlen voksede, kom der øget pres på politikerne for at tilgodese rederibranchen og den danske handelsstand på lige linje med landmændene, der fik deres eget ministerium i 1896.⁵⁸ Etableringen af Handels- og Søfartsministeriet var udtryk for inddragelse af denne interessegruppe i statens regulering af erhvervslivet.

Johan Hansens udnævnelse til handelsminister havde dog en utilsigtede konsekvens for virksomheden C.K. Hansen. Beslutningen om, hvem der skulle overtage Johan Hansens rolle, førte til en fremmedgørelse af befragtningschefen A.P. Møller. På trods af hans høje stilling indenfor virksomheden blev A.P. Møller slet ikke inddraget i diskussionerne om, hvem der skulle overtage Johan Hansens rolle. I stedet valgte man at besætte stillingen inden for familiens egne rækker, nemlig [navn indsættes] A.P. Møller følte sig personligt tilsidesat og desillusioneret over den manglende påskønnelse af hans arbejde hos C.K. Hansen. Det kulminerede i, at han opsagde sin stilling i 1912 for i stedet at drive egen virksomhed.⁵⁹

En kort politisk karriere

Johan Hansen Juniors politiske karriere blev kort. Allerede i 1909, altså året efter hans udnævnelse som handels- og søfartsminister, faldt Neergaard-regeringen som følge af intern uenighed i Venstre om forsvarspolitikken. En ny regering under Ludvig Holstein-Ledreborg forsøgte at samle partiet bag en forsvarsordning, men blev hurtigt væltet af et mistillidsvotum. I oktober samme år overtog den radikale Zahle-regering ledelsen. Under den urolige periode gav Johan Hansen afkald på at komme i betragtning som handelsminister i fremtidige Venstreregeringer.⁶⁰

Selvom Johan Hansen ikke længere var interesseret i det politiske liv, så var det hans opfattelse, at hans tid som handelsminister i væsentlig grad kom til at påvirke både C.K. Hansen og hans ry. Dette hang sammen med den såkaldte Skjoldborgsag.

Skjoldborgsagen

Under Første Verdenskrig indførte Storbritannien forbud mod, at danske skibe hjembragte varer, som ikke var bestemt til forbrug i Danmark. Tiltaget skulle forhindre, at varer indirekte nåede tyske havne og dermed underminerede den britiske handelsblokade. Et brud på forbuddet blev betragtet som en trussel mod Danmarks neutralitet og kunne i værste fald inddrage landet i krigen.⁶¹

I 1915 anløb dampskibet *Skjoldborg* Frederikshavn, mens det afventede nye ordrer. Befragteren, konsul Chr. G. Hansen, søgte tilladelse hos den korresponderende reder Johan Hansen Junior, til at sende skibet til Lübeck. Efter nøje overvejelser valgte Johan Hansen ikke at tilbageholde skibet med risiko for at overtræde udførselsforbuddet.⁶²

Til Johan Hansens overraskelse blev han og Chr. G. Hansen begge idømt bøder på 10.000 kr. og mødt med hård kritik i Folketinget. Socialdemokratiets medlem Stilling, foreslog skærpede straffe mod såkaldte "klausulædere", en betegnelse for erhvervsdrivende, der overtrådte udførselsforbuddet. Han kaldte sagen en skamplet på den danske handelsstand. Johan Hansen reagerede ved at forsøge at rejse sag mod Stilling for ærekrænkelse,⁶³ men måtte opgive, da Folketinget nægtede at ophæve Stillings parlamentariske immunitet.⁶⁴

Johan Hansen opfattede sagen som politisk motiveret hævn fra tidligere radikale og socialdemokratiske modstandere, der ønskede at miskreditere ham for hans tid som

handelsminister.⁶⁵ Han fastholdt, at *Skjoldborg* havde handlet i overensstemmelse med branchens normer, og at opholdet i Frederikshavn var så kortvarigt, at sagen ikke burde falde under forbuddet.⁶⁶

Skjoldborg-sagen var ikke unik. Samme år blev direktøren for Dansk Kulkompagni, Albert Jensen, og grosserer Carl E. Nilsen dømt for forsøg på at eksportere kobbertråd til Tyskland. Her faldt der dom om fængselsstraf, frakendelse af søret og bøder.⁶⁷

Blandt de såkaldte "Klausulædere", der altså betegnede virksomhedsejere, der forbrød sig imod udførselsforbuddet, kan Johan Hansen Junior vel bedst betegnes som en blandt mange.⁶⁸ Det forhold, at Johan Hansen var af den opfattelse, at *Skjoldborg*sagen foregik indenfor rederibranchens normer, er udtryk for, at en betydelig gruppe skibsredere i praksis var villige til, at bryde med udførselsforbuddet, hvis det førte til en stor nok profit. Første Verdenskrigs høje fragtrater sammenholdt med udførselsforbuddet lovede ualmindeligt høje gevinster, hvis man var villig til at risikere bøder og fængselsstraf.

Angrebet på Johan Hansen var formentlig et forsøg på at slå ned på "klausulædere", og da Johan Hansen tidligere havde været handelsminister, fik sagen en særlig skandaløs karakter. Det er vigtigt at bemærke, at Alberti-sagen var foregået blot 7 år tidligere. Derfor fik sager om tidligere ministre, der brød loven, særlig opmærksomhed.



TELEFONER:
Centr. 72 (10 Ledn.)
Statstelefon 13
Telegram-Adr.
HANSEN



KØBENHAVN
Amaliegade 35

C. K. HANSEN
DAMPSKIBSREDERI

Dampskibs-Ekspedition, Klarering. Havari-Agentur.
Befragtning. Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.
Korresponderende Reder for Dampskibsselskabet „Dannebrog“

Bunkerkul-Afd. Telegram.-Adresse. **Bunkerdepot**

KØBENHAVNS-BUNKERKUL-DEPOT
Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.

Annonce fra 1928 vidner om C.K. Hansens koncernens omfattende aktiviteter. Annoncen blev bragt i Marineforeningens medlemsblad "Under Dannebrog", marts 1928.

Skibsfarten og det store markedskrak efter Første Verdenskrig

Rederierne og Første Verdenskrig

Perioden op til Første Verdenskrig var præget af store risici, og tilsvarende store profiler i den danske rederibranche. Krigsudbruddet i 1914 forstærkede disse tendenser markant. Stormagternes overgang til krigsøkonomi medførte akut mangel på materiale og et pres på internationale forsyningskæder. Samtidig steg fragtraterne til historisk høje niveauer, især på ruter til de krigsførende lande, hvor behovet for varer var størst. Fragtindekset viser en tidobling af raterne mellem 1913 og 1918.⁶⁹

Omkostningerne fulgte dog med, da rederierne måtte betale høje risikotillæg til søfolk og tegne dyre forsikringer. Herudover blev man ofte nødt til at sejle lange omveje for at undgå farlige farvande truet af miner og ubåde. Endelig gjorde mangel på materiale det dyrere at købe nye skibe, hvilket hurtigt blev aktuelt for mange rederier særligt efter 1916, hvor Tyskland erklærede den totale ubådskrig, som, at alle fartøjer på vej mod England og senere over Atlanten risikerede, at blive sænket af de tyske ubåde.

Alligevel oversteg fragtraterne tabene og, i mange tilfælde også de ekstraomkostninger, hvilket gjorde perioden til et økonomisk højdepunkt for en række danske rederier. For C.K. Hansens selskaber blev krigen en guldalder. Dannebrog A/S kunne i 1919 notere et nettooverskud på over 21 millioner kroner.⁷⁰ En medvirkende årsag var den særlige genanskaffelsesordning, som sikrede rederierne høje erstatninger for forliste skibe. Da mangel på materiale mod krigens slutning forhindrede nybygninger, blev kompensationerne i stedet indsat på nyanskaffelseskonti. Erstatningssummerne overgik ofte langt den bogførte værdi af skibene, f.eks. mistede Dannebrog i 1917 *Kalundborg*, som var nedskrevet til 130.408 kr., men fik udbetalt en erstatning på 1.021.405 kr.⁷¹

Krigens økonomiske dynamik satte også gang i omfattende spekulation. De stigende fragtrater og høje aktieudbytte gjorde rederiernes aktier til attraktive spekulationsobjekter. Søren Mørch beskriver perioden som: ”...under krigen da næsten enhver aktie kunne blive solgt.”⁷²

Vilkårene under 1. Verdenskrig førte dog også til at mange virksomheder gik konkurs, f.eks. Kirschner, de Fiskerske rederier og DS-Danmark, og førte også til, at mange aktionærer kom i store økonomiske vanskeligheder på grund af deres fejlslagne spekulationer.

På den ene side var spekulatøren med til at sikre rederierne de nødvendige midler til at fortsætte med at ekspandere på et marked, der var ustabil. På den anden side endte spekulatøren også med at have fatale konsekvenser for en række rederier, herunder C.K. Hansens rederier.

Dannebrogs aktionærer

Efter Første Verdenskrig fremstod Dannebrog A/S som et af de mest indtjenende rederier i Danmark. I 1919 opnåede selskabet et nettooverskud på over 21 millioner kroner. Selvom man havde fået store indtjeninge fulgte der også store omkostninger. Den C.K. Hansenske flåde var blevet halveret under krigen, fra 42 til 20 skibe. Søsterselskaberne Neptun og Dampskibsselskabet af 1896 led størstedelen af tabene, hvilket førte til en fusion med Dannebrog A/S som led i forsøget på at genetablere en samlet flåde.⁷³

Udbyttet til aktionærene var også steget markant under krigen. Fra niveauer på 10–20 % før 1914 til mellem 50 og 60 % i krigsårene.⁷⁴ Den høje udbetaling var en nødvendighed for at tiltrække og fastholde investorer i et marked præget af usikkerhed og høje risici.

Dampskibsselskabers udbytter 1914-1919⁷⁵

	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Dannebrog	12%	40%	60%	55%	50%	135%
1896	12%	40%	60%*			
Neptun	12%	40%	75%*			
DFDS	8%	25%	35%	35%	35%	60%
Ø.K.	10%	30%	45%	45%	30%	40%
Torm	12%	100%	100%	80%	75%	70%
Norden	8%	30%	60%	65%	65%	65%

*fusioneret med Dannebrog 1917

På trods af det forhøjede udbytte, var der et flertal blandt aktionærene i Dannebrog A/S, der mente, at det ikke var tilstrækkeligt. Bestyrelsen havde under pres fra aktionærene forslået et udbytte på 70% svarende til knapt 11 mil. kr.⁷⁶ I marts 1920 på en ekstraordinær generalforsamling krævede et flertal af aktionærene en bonusudbetaling oven i det foreslåede udbytte på 70%. Resultatet blev en samlet udbetaling på 135%,⁷⁷ svarende til over 20 millioner kroner, hvilket oversteg årets driftsresultat og førte til et alvorligt indhug i selskabets egenkapital. C.K. Hansens ledelse sad kun på en tredjedel af aktierne i Dannebrog A/S og kunne ikke forhindre beslutningen.⁷⁸

Spørgsmålet er hvorfor aktionærene valgte at sætte udbyttet op til et niveau, der kunne være direkte skadeligt for virksomheden? En af Dannebrog A/S' aktionærer Dethlef Jürgensen udtalte til Nationaltidende, at både han og mange andre aktionærer var havnet i store økonomiske vanskeligheder på grund af børsmarkedets nedtur. Derfor var udbyttet fra Dannebrog A/S, ifølge Jürgensen, en nødvendighed.⁷⁹ Jürgensen gav i et opfølgende læserbrev i Nationaltidende også udtryk for at Dannebrog's gevinster kun var kommet bestyrelsen og direktørerne til gode, hvor han stillede spørgsmål ved, hvorfor Dannebrog A/S' bestyrelse og direktører fik udbetalt så høje tantiemer, og hvorfor man skulle bruge penge på at købe nye skibe i udlandet, når markedet, ifølge Jürgensen, var ugunstigt. Samtidig mente han, at det var aktionærene, der havde båret de største risici ved at investere på et så usikkert tidspunkt.⁸⁰

Man kan også se 1919 generalforsamlingen i lyset af rygterne om, at Landmandsbanksdirektøren Emil Glückstadt stod bag initiativet. Ifølge Bo Bramsen og Hans Chr. Johansen sikrede Glückstadt sig gennem fuldmagter aktiemajoriteten i Dannebrog A/S. Glückstadt var allerede økonomisk presset på grund af Landmandsbankens usikre økonomiske tilstand, og derfor søgte han, hvor det var muligt, at hæve sine udbytter i andre virksomheder.⁸¹ Glückstadt gjorde angiveligt det samme med DFDS, hvor han gennem Landmandsbankens aktiemajoritet fik sat DFDS' udbytte op til 60%, hvilket sikrede en samlet udbetaling af aktieudbytte på 18 mil. kr.⁸²

Glückstadts involvering er et eksempel på, hvor ustabil markedet var blevet efter Første Verdenskrig og et eksempel på de metoder, der blev gjort brug af blandt spekulanterne, hvor det for mange var det et spørgsmål om overlevelse og at ingen metoder derfor var for ufine.

Skibsværftsindustrien

Efter Første Verdenskrig herskede en forventning om en genetablering af de økonomiske forhold, som var set før krigen. C.K. Hansen satsede derfor på at genetablere sin position som en af

Danmarks førende tramprederier ved at genopbygge sin flåde. Ét af midlerne til denne genopbygning var etableringen af et nyt skibsværft i Køge.

I februar 1919 indledte Johan Hansen Junior forhandlinger om Dannebrog A/S' deltagelse i projektet, som blev iværksat i samarbejde med D/S Vesterhavet, D/S Skagerrak og D/S Progress.⁸³ Men satsningen i Køge viste sig hurtigt at være fejlbedømt. Allerede i 1919 blev bygningen af værftet forsinket af en længerevarende lockout i slutningen af 1919, hvilket også gjorde projektet betydeligt dyrere.⁸⁴ Samtidig blev værftet ramt af efterkrigstidens økonomiske ustabilitet. Den danske krone var bundet til den tyske mark, som blev svækket af inflation, mens andre valutaer stod stærkere. Det reducerede konkurrenceevnen og gjorde import af materialer markant billigere end dansk arbejdskraft og produktion.⁸⁵ Den engelske kulminestrejke i 1921 forværrede situationen yderligere ved at forsinke leverancer og øge omkostningerne.⁸⁶

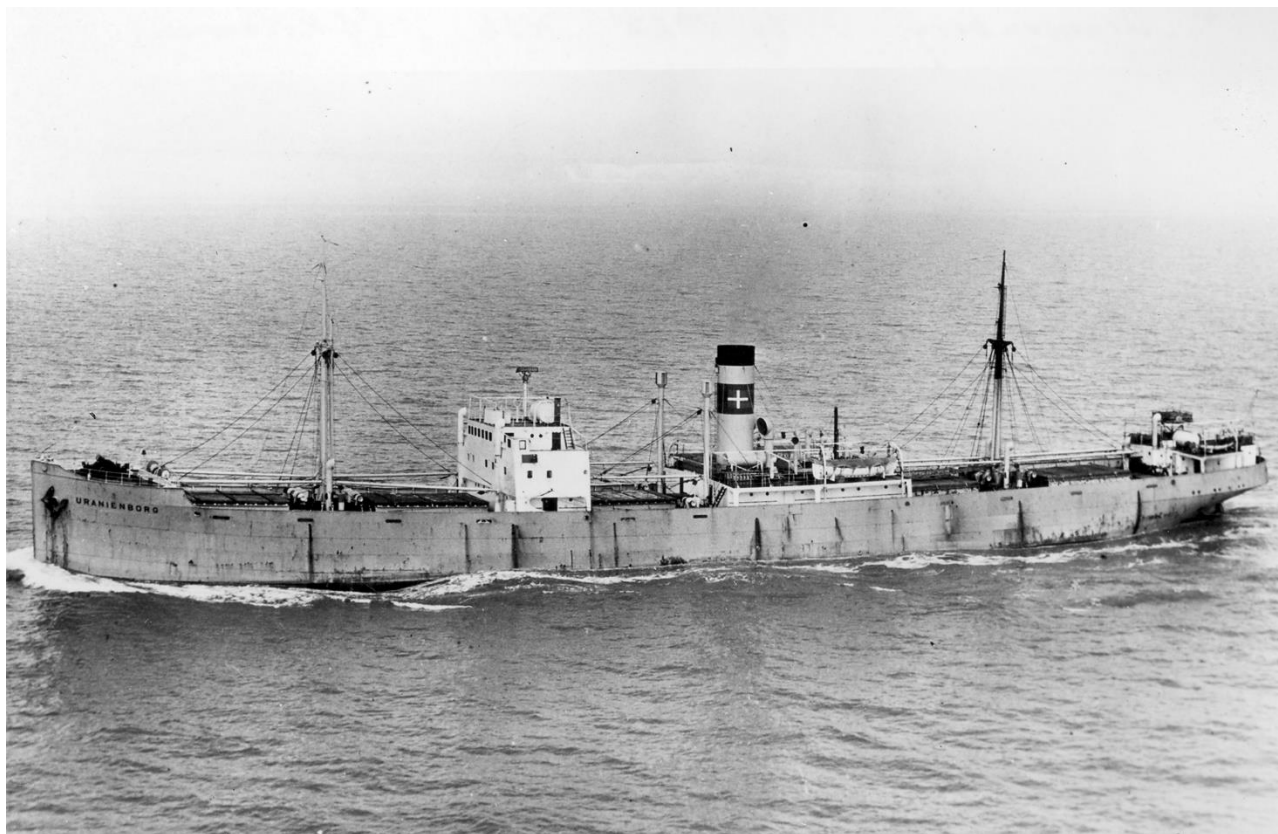
I 1923 måtte driften af Køge Værft opgives. På fire og et halvt år havde man kun færdigbygget fem skibe og udført enkelte reparationer.⁸⁷

Køge Værfts vanskelige vilkår var udtryk for en generel tendens. I løbet af 1920'erne oplevede værfterne stigende lønomkostninger, en prisstigning på materialer på grund af den eksisterende mangel og en konsekvens af en usikker konjunktur, der medførte et fald i efterspørgslen på skibe fra rederiernes side. I Marstal, Kalundborg, Korsør og Rødby gik værfterne konkurs, mens andre steder, som Svendborg, Aarhus og Aalborg, måtte rekonstruere. Kun værfterne i Nakskov og Odense overlevede uden væsentlige strukturelle ændringer.⁸⁸

Skibsværftsindustrien havde overvurderet efterspørgslen på skibe. Man havde handlet i forventning om afslutningen på Første Verdenskrig ville føre til fornyet vækst og behov for ny tonnage, men markedet viste sig fortsat ustabilt og mættet.



C.K. Hansen-koncernen 75 års jubilæum blev fejret med en stor fest på Den kongelige Skydebane 13. juli 1931. Foto i C.K. Hansens arkiv: Personlige papirer (æske 235), Rigsarkivet.



S/S Uranienborg blev bygget på Københavns Flydedok & Skibsværft og søsat i 1922. Det fik et langt liv i rederiets tjeneste, da det virkede helt frem til 1959. Bemærk rederiets skorstensmærke. Fotograf: Knud Fredfeldt. M/S Museet for Søfarts billedarkiv.

Sydamerika-ruten

I slutningen af 1920 etablerede C.K. Hansen en ny linjefart etableret mellem København og flere sydamerikanske havne, herunder Rio de Janeiro og Buenos Aires. Hvor C.K. Hansen tidligere havde fokuseret på kul og trælast, satsede man nu på import af eksotiske varer som kaffe, kakao, oliekager og bananer.⁸⁹ Det lykkedes at vedligeholde ruten i de første par år, men resultatet af linjefarten var ikke bedre end den mere fleksible trampfart. Ligesom med Køge Værft var investeringen båret af en forventning om økonomisk stabilisering i løbet af 1920'erne, en forventning, der aldrig blev opfyldt.

På generalforsamlingen i 1922 udtrykte Johan Hansen Junior fortsat optimisme. Han pegede på, at materialepriserne var faldende, og at efterspørgslen på fragt var stigende. Han forudså, at Sydamerika-ruten ville få voksende betydning og at verdenshandlen snart ville vende tilbage forholdene man så før krigen.⁹⁰

Men virkeligheden viste sig at være anderledes. Markedet forblev ustabilt, og fragtraterne holdt sig lave. Konkurrencen blev tiltagende, og i de følgende år blev Dannebrog A/S udkonkurreret på ruten og måtte trække sig.⁹¹

En væsentlig årsag til C.K. Hansens manglende succes på ruterne til Sydamerika var manglende erfaring. Dannebrog A/S havde ikke den nødvendige struktur og rutine til at operere effektivt som linjerederi. Virksomheden var vant til trampfartens fleksibilitet, men manglede det

logistiske og organisatoriske beredskab, som linjefarten forudsatte. DFDS havde derimod allerede før krigen havde opbygget et netværk af ruter til Sydamerika, blandt andet via opkøbet af Thingvalla og etableringen af faste ruter til Buenos Aires, Rio de Janeiro og Santos⁹².

C.K. Hansen skrumper som virksomhed

I løbet af 1920'erne blev det stadigt tydeligere, at de økonomiske vilkår ikke ville vende tilbage til tiden før Første Verdenskrig. Omkostningerne forblev høje, mens indtjeningen forblev lav. På generalforsamlingen i 1925 konstaterede Johan Hansen, at både det europæiske trælast- og kulmarked modsat tidligere forventninger ikke havde givet noget betydeligt overskud. Selvom flåden var blevet udvidet fra 21 til 31 skibe, udeblev den tilsvarende efterspørgsel. Perioden var i stedet kendetegnet ved arbejdsløshed, hvilket var særligt kritisk for et tramprederi som Dannebrog A/S, der levede af skiftende fragtopgaver.⁹³

Ved indgangen til 1930'erne var krisen forværret. I 1932 lå en tredjedel af den danske handelsflåde oplagt. Dette var også tilfælde for Dannebrog A/S, hvilket bl.a. gjorde, at man i folkemunde omdøbte Langelinie til "Dannebrogsgade".⁹⁴

Krisen medførte ikke virksomhedens konkurs, men tiden som Danmarks største tramprederi var forbi. Andre aktører overtog scenen, og C.K. Hansen måtte acceptere en plads som en væsentligt mindre spiller på markedet⁹⁵. C.K. Hansen kom aldrig igen til at spille så væsentlig en rolle i danske skibsfart, som virksomheden gjorde mod slutningen af 1800-tallet og starten af 1900-tallet.

En konkurrent, der kom væsentligt bedre ud af Første Verdenskrig, var A.P. Møller. Modsat resten af rederibranchen forudså A.P. Møller, at befragtningsforholdene under Første Verdenskrig ikke var holdbare. Han betonedede derfor sikkerhed frem for risikable forretninger, ingen ulovligheder såsom smugling og undgå så vidt muligt risikable ruter. A.P. Møllers konservative kurs kan sammenlignes med den kurs Johan Hansen Senior førte med C.K. Hansen i slutningen af 1800-tallet. Begge havde til mål, at opbygge deres virksomhed med pålidelige indtægtskilder og så vidt muligt undgå unødige risici.

A.P. Møllers forsigtighed stod i kontrast til de andre rederiers forsøg på at fortsætte den aggressive udvidelse man havde set i starten af 1900-tallet. Ligesom Dannebrog A/S så endte mange andre rederier med tårnhøje udbyttebetalinger grundet deres risikable forretningerne, og de færreste stod stærkt efter krigen.⁹⁶ På den måde er C.K. Hansens økonomiske tilbagegang ikke speciel, da det var normalen for mange rederier. Det unikke forhold var snarere A.P. Møllers evne til at forudse og undgå den fælde, som så mange skibsredere faldt i efter Første Verdenskrig.

Konklusion

Fra 1850'erne til begyndelsen af 1900-tallet spillede C.K. Hansen en afgørende rolle i den danske skibsfarts udvikling. Den gamle C.K. Hansen var en Schumpetersk entreprenør, som var tidligt med på anvendelsen af dampskibe og eksporten af landbrugsvarer til Storbritannien. Telegrammet blev tidligt taget i brug som kommunikationsmiddel, og hans villighed til at indarbejde nye teknologier og markedslogikker blev afgørende i en tid med stor omstilling.

Med dampskibets udbredelse og ophævelsen af købstædernes privilegier gik skibsfarten i anden halvdel af 1800-tallet ind i en ny fase, hvor de selskabsbaseret rederier kom til at spille en større rolle.

Johan Hansen Senior var en Schumpetersk entreprenør, som fandt frem til en mere effektiv organisationsform ved at adskille befragtningsvirksomheden og rederivirksomheden i to forskellige

selskaber, der hver især skulle imødekomme et voksende marked. Johan Hansen var ikke nødvendigvis en ”firstmover”, hvad angår skiftet til rederivirksomhederne, men han læste markedet korrekt. Han så et øget behov for skibsfartshandel på trods af den økonomiske pessimisme. Han var sammen med andre store rederier med til at sætte retningen for fremtidens skibsfart. C.K. Hansen blev dermed en del af det voksende selskabsbaserede rederivæsen, som kom til at dominere branchen.

Under Den lange Depression 1875-1895 begyndte dampfarten og rederierne for alvor at fortrænge sejlskibene og de små handelsvirksomheder, der var knyttet til sejlskibene. C.K. Hansen udnyttede højfartskapitalismens dynamik til at opkøbe pressede konkurrenter, udvide flåden og ekspandere aggressivt på nye markeder.

Virksomheden var også med til at professionalisere branchen gennem Johan Hansen Juniors arbejde i BIMCO, hvor standardkontrakter og fælles vilkår blev etableret som værn mod uigennemsigtighed og spekulation. Oprettelsen af Handels- og Søfartsministeriet i 1908, med Johan Hansen som første minister, indvarslede en ny tid. Ønsket om regulering erstattede troen på det frie markeds selvregulering. Det var begyndelsen på en udvikling, hvor rederibranchen søgte politisk støtte til at skabe stabilitet efter højfartskapitalismens kaotiske år.

Første Verdenskrig blev økonomisk set en guldalder for mange rederier, herunder Dannebrog A/S. Men perioden blev også skæbnesvanger. Allerede i 1919 blev store dele af overskuddet trukket ud af virksomheden af pressede aktionærer. Kombineret med fejlinvesteringer i skibsværfter, fejlslagne satsninger på nye markeder som Sydamerika og en vedvarende fejllæsning af de økonomiske konjunkturer, blev 1920’erne og 30’erne en lang periode med tilbagegang.

C.K. Hansen-koncernen overlevede krisen, men virksomhedens storhedstid var forbi. Flåden blev reduceret, tonnagen ældet, og virksomheden formåede ikke længere at konkurrere med de største aktører.

Utrykte kilder

Rigsarkivet (RA)

Alfragt A/S, Scrapbog vedr. familien Harhoff 1910-1966.

Alfragt A/S, Statusbøger 1888 – 1907, C.K. Hansen statusbog 1888-1907.

C.K. Hansen & Robert Hansen, Privatkopibøger 1889-1910.

C.K. Hansen: Personlige papirer (1813-1868), æske 235.

Den Danske Handelsstands Fællesrepræsentation, Sager vedr. oprettelsen af et handelsministerium 1883-1914.

Rederiselskabet Dannebrog, Hovedbøger 1883-1943.

Litteratur

Bramsen, Bo: *Hundrede år under Dannebrog 1883-1983*. Rungsted Kyst, 1983.

Ellemose, Søren: *Gullaschbaronen Dramaet om Harald Plum 1881-1929*. Odder, 2015

Graae, Poul: *Hundrede år på havene, Det Forenede Dampskibs-Selskab 1866-1966*. København, 1966.

Grube, Peter: *BIMCO igennem 100 år. Historien om en international maritim organisation*.

Søfartsmuseets årbog 2005, s. 9-30. (årg. 64).

Hansen, Bennet: *C. K. Hansen gennem hundrede år 1856-1956*. København, 1956.

Hansen, Johan Frederik Christian: *Generalkonsul Johan Hansen Memoirer*. København, 1935.

Haste, William: *Generalkonsul Johan Hansen fortæller*. København, 1940.

Hornby, Ove: *Dansk skibsfart 1870-1940 Nogle hovedlinjer i udviklingen*, Søfartsmuseets årbog 1988, s. 31-70 (årg. 47)

Dethlefsen, Henrik & Johansen, Hans Chr. & Møller, Monrad Andersen: *Dansk søfarts historie bind 5. 1870-1920*. København, 1998.

Lange, Ole: *Den hvide elefant, H. N. Andersen eventyr og ØK 1852-1914*. København, 1989.

Lange, Ole: *Stormogulen, C.F. Tietgen en finansmand, hans imperium og hans tid 1829-1901*. København, 2006.

Myhre, J. F: *Twenty years with the Baltic and White Sea Conference, Memoirs of J.F. Myhre*. Liverpool, 1927.

Mørch, Søren: *Det store bankkrak, Landmandsbankens sammenbrud 1922-1923*. København, 1990.

Røder, H. C: *Dansk skibsfarts renæssance, Dansk skibsfarts historie fra Københavns frihavns åbning 1894 til vor tid*. København. Tr. Ålborg, 1962

Sobel, Russel S. & Jason Clemens: *The Essential Joseph Schumpeter*. Fraser Institute 2020.

Thomsen, Erling: *Det danske dampskibsselskab Thingvalla 1880-1898*, Muset for søfarts årbog 2001, s. 121-144 (årg. 60)

Noter

¹ Haste: *General Konsul Johan Hansen fortæller*, s. 24.

² RA, Alfragt A/S, Statusbøger 1888 – 1907, C.K. Hansen statusbog 1888-1907.

³ RA, Rederiselskabet Dannebrog, Hovedbøger 1883 – 1943.

⁴ RA, Alfragt A/S, Scrapbog vedr. familien Harhoff 1910 – 1966.

⁵ Dannebrog, Neptun og 1896

⁶ RA, C.K. Hansen & Robert Hansen, Privatkopibøger 1889 – 1910.

⁷ RA, Alfragt A/S, Scrapbog vedr. familien Harhoff 1910 – 1966.

⁸ Folkets Avis, *Det Store dampskibs-krak*, 2. november 1911. Mediestream (16-7-2025).

⁹ Myhre: *Twenty years with the Baltic and White Sea Conference*, s. 21

¹⁰ Russel & Clemens: *The Essential Joseph Schumpeter*, s. 10-12, 38-42

¹¹ Hansen: *C. K. Hansen gennem hundrede år*, s. 36

¹² Valdersdorf Jensen: *Omvæltningernes tid*, s. 104-105, 120, 160-161

¹³ Johansen mm.: *Dansk søfarts historie bind 5*, s. 8-10

¹⁴ Hornby: *Dansk skibsfart, 1870-1940* s. 32

¹⁵ Valdersdorf Jensen: *Omvæltningernes tid*, s. 38-40

¹⁶ Lange: *Stormogulen*, s. 114-115, 157

¹⁷ Lange: *Stormogulen*, s. 158

¹⁸ Graae: *Hundrede år på havene*, s. 63

¹⁹ Gå i land og tage nyt kul ombord

²⁰ Hansen: *C. K. Hansen gennem hundrede år*, s. 15-18

²¹ Hansen: *C. K. Hansen gennem hundrede år*, s. 23

-
- ²² Russel & Clemens: *The Essential Joseph Schumpeter*, s. 17-18
- ²³ Ole: *Stormogulen*, s. 310-311
- ²⁴ Det forhold at godsejeren ejer bønderne på hans jord
- ²⁵ Graae: *Hundrede år på havene*, s. 55-58, 80
- ²⁶ Johansen mm: *Dansk søfarts historie* bind 5, s. 86 - tabel 20
- ²⁷ Johansen mm: *Dansk søfarts historie* bind 5, s. 61-70
- ²⁸ Graae: *Hundrede år på havene*, s. 70-75
- ²⁹ Orienteringsskrivelse maj 1897 fra Johan Hansen i RA, C.K. Hansen: Personlige papirer (1813-1868), æske 235. Olof Hansens fødsel i 1841 jf. kontraminiertalbog for Helsingør Domsogn, fødte mænd 1835-48, fol. 47 (<https://arkivalieronline.rigsarkivet.dk/da/billedviser?epid=21618427#389484,74219280>). Hans død i 1897, jf. kontraminiertalbog for Gentofte Sogn, døde mandkøn 1892-1906, fol. 53 (<https://arkivalieronline.rigsarkivet.dk/da/billedviser?epid=17114981#150214,24891171>).
- ³⁰ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 79
- ³¹ Hansen: *C. K. Hansen gennem hundrede år*, s. 29
- ³² RA, Rederiselskabet Dannebrog, Hovedbøger 1883 – 1943, Dannebrog hovedbog 1883-1886
RA, Rederiselskabet Dannebrog, Hovedbøger 1883 – 1943, Dannebrog hovedbog 1887-1892
RA, Rederiselskabet Dannebrog, Hovedbøger 1883 – 1943, Dannebrog hovedbog 1893-1897
- ³³ Lange: *Den hvide elefant*, s. 13-15
- ³⁴ Russel & Clemens: *The Essential Joseph Schumpeter*, s. 31-34
- ³⁵ Der kom til at bestå af dampskibsselskaberne Dannebrog, 1896 og Neptun
- ³⁶ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 36
- ³⁷ RA, C.K. Hansen & Robert Hansen, Privatkopibøger 1889 – 1910, s. 218-219, 197-198
- ³⁸ Johansen mm: *Dansk søfarts historie* bind 5, s. 217
- ³⁹ RA, C.K. Hansen & Robert Hansen, Privatkopibøger 1889 – 1910, s. 208, 289-300
- ⁴⁰ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 36
- ⁴¹ Thomsen: *Det danske dampskibsselskab Thingvalla* s, 123-124
- ⁴² Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 38-42
- ⁴³ Hansen: *C. K. Hansen gennem hundrede år*, s. 29
- Graae: *Hundrede år på havene*, s. 126
- ⁴⁴ RA, C.K. Hansen & Robert Hansen, Privatkopibøger 1889 – 1910, s. 117, 126-129
- ⁴⁵ RA, C.K. Hansen & Robert Hansen, Privatkopibøger 1889 – 1910, s 108-109, 130-131
- ⁴⁶ RA, C.K. Hansen & Robert Hansen, Privatkopibøger 1889 – 1910, s 140-143
- ⁴⁷ Nationaltidende, *Nordeuropæisk Sejlskibsrederiforbund*, 26. september 1906. Mediestream (16-7-2025).
- ⁴⁸ Myhre: *Twenty years with the Baltic and White Sea Conference* s, 10-15
- ⁴⁹ Grube: *BIMCO igennem 100 år*, s. 19
- ⁵⁰ Jyllandsposten, *The Baltic and White Sea Conference*, 6. februar 1909. Mediestream (16-7-2025).
- ⁵¹ Myhre: *Twenty years with the Baltic and White Sea Conference* s, 34-40, 50-54
- ⁵² Myhre: *Twenty years with the Baltic and White Sea Conference* s, 35, 60, 68
- ⁵³ RA, Den Danske Handelsstands Fællesrepræsentation, Sager vedr. oprettelsen af et handelsministerium 1883-1910:
Betænkning Paa Københavns Børs nedsatte Udvalg, til overvejelse af de spørgsmaal, der kunne føre til en videre udvikling af handel, industri og skibsfart, s. 40-43
- ⁵⁴ RA, Den Danske Handelsstands Fællesrepræsentation, Sager vedr. oprettelsen af et handelsministerium 1883-1910:
Fællesrepræsentationen for samvirken mellem repræsentanter for den danske handelsstand. 15. november 1897, s. 1-17
- ⁵⁵ Horsens Social-Demokrat, *Et handelsministerium*, 20. september 1906. Mediestream (16-7-2025).
- ⁵⁶ Ellemose: *Gullaschbaronen. Dramaet om Harald Plum*, s. 61-62
- ⁵⁷ RA, Den Danske Handelsstands Fællesrepræsentation, Sager vedr. oprettelsen af et handelsministerium 1883-1910:
Sag 648 handelskammer og handelsministerium, s. 1267- 1292.
- ⁵⁸ Russel & Clemens: *The Essential Joseph Schumpeter*, s. 39-40
- ⁵⁹ Valdersdorf Jensen: *Omvæltningernes tid*, s. 177, 186

-
- ⁶⁰ Haste: *Generalkonsul Johan Hansen fortæller*, s. 48
- ⁶¹ Hornby: *Dansk skibsfart 1870-1940*, s. 45
- ⁶² Berlingske politiske og avertissements tidende, *Skjoldborg Sagen*, 26. april 192. Mediestream (16-7-2025).
- ⁶³ Østsjællands Folkeblad. Dagblad for Storehedinge-, Faxe- og Kjøgekredsen, *Skjoldborgaffæren*, 17 januar 1915. Mediestream (16-7-2025).
- ⁶⁴ Fyens Stiftstidende, *Skjoldborg-affæren*, 3. marts 1915. Mediestream (16-7-2025).
- ⁶⁵ Hansen: *Generalkonsul Johan Hansen Memoirer*, s. 74-75
- ⁶⁶ Berlingske politiske og avertissements tidende, *Skjoldborg Sagen*, 26. Mediestream (16-7-2025).
- ⁶⁷ Folkets Avis København, *Smugler Affæren*, 17. februar 1915. Mediestream (16-7-2025).
- ⁶⁸ Social Demokraten, *Klausulædere*, 6. august 1919. Mediestream (16-7-2025).
- ⁶⁹ Johansen mm: *Dansk søfarts historie bind 5*, s. 225 – tabel 47
- ⁷⁰ RA, Rederiselskabet Dannebrog, Hovedbøger 1883 – 1943, Dannebrog hovedbog 1919-1921
- ⁷¹ Johansen mm: *Dansk søfarts historie bind 5*, s. 225-229
- ⁷² Mørch: *Det store bankkrak*, s. 29 ll. 22-23
- ⁷³ RA, C.K. Hansen & Robert Hansen, Privatkopibøger 1889 – 1910.
- ⁷⁴ RA, Rederiselskabet Dannebrog, Hovedbøger 1883 – 1943, Dannebrog hovedbog 1912-1915
RA, Rederiselskabet Dannebrog, Hovedbøger 1883 – 1943, Dannebrog hovedbog 1916-1918
- ⁷⁵ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 78
- ⁷⁶ Nationaltidende, *Aktionærerne i Dannebrog faar a conto 35 pct*, 6. november 1919. Mediestream (16-7-2025).
- ⁷⁷ Solidaritet, *Et og andet*, 14. marts 1920. Mediestream (16-7-2025).
- ⁷⁸ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 79
- ⁷⁹ Nationaltidende, *Aktionær eller Børsjobber?* 24. november 1922. Mediestream (16-7-2025).
- ⁸⁰ Nationaltidende, *Aktionær eller Børsjobber?* 27. november 1922. Mediestream (16-7-2025).
- ⁸¹ Graae: *Hundrede år på havene*, s. 166
- ⁸² Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 80
- ⁸³ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 82
- ⁸⁴ Østsjællands Folkeblad. Dagblad for Storehedinge-, Faxe- og Kjøgekredsen, *Linder Lock-outen*, 9. december 1919. Mediestream (16-7-2025).
- ⁸⁵ Mørch: *Det store bankkrak* s. 38
- ⁸⁶ Berlingske politiske og avertissements tidende, *Dampskibsselskabet Skagerak*, 12. marts 1922. Mediestream (16-7-2025).
- ⁸⁷ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 82-84
- ⁸⁸ Johansen mm: *Dansk søfarts historie bind 5*, s. 50
- ⁸⁹ Sorø Amts Dagblad, *En ny dansk dampskibslinje*, 4. november 1920. Mediestream (16-7-2025).
- ⁹⁰ Dagbladet (København), *Generalkonsul Johan Hansen om skibsfartssituationen*, 29. marts 1922. Mediestream (16-7-2025).
- ⁹¹ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 88-89
- ⁹² Graae: *Hundrede år på havene*, s. 116-117
- ⁹³ RA, Alfragt A/S, Scrapbog vedr. familien Harhoff 1910 – 1966, s. 22
- ⁹⁴ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 101
- ⁹⁵ Bramsen: *Hundrede år under Dannebrog*, s. 100-101
- ⁹⁶ Valdersdorf Jensen: *Omvæltningernes tid*, s. 193-206