

DANSKE FOREGANGSMENN
I BERGENSK DAMPSKIPSFART –
PETER JEBSEN
WILLIAM HANSEN

Av

LAURITZ PETTERSEN

I det følgende skildrer direktøren for Bergens Sjøfartsmuseum, cand. philol. Lauritz Pettersen, den vigtige overgang fra sejlskibs- til dampskibsfart, som den foregik i Bergen, Norges på den tid største søfartsby. Han fremdrager et par danskfødte redere, som hver på sin måde kom til at spille en betydende rolle som foregangsmænd, og analyserer de kræfter, der lå i denne overgangstid, og den mentalitet, som besjælede tidens førende personligheder.

OVERGANGEN fra seil til damp og kommunikasjonsvesenets utvikling i slutten av forrige århundre skapte en ny rederstand i Bergen. Det var ikke lenger tilfredsstillende med en korresponderende reder eller „bokholder”, som han ble kalt i Bergen, til ved siden av andre gjøremål å ivareta driften av et fartøy. Rederivirksomheten krevet en ganske annen årvåkenhet, innsats og energi og ikke minst fritt spillerom for den som skulle ha den daglige ledelse.

Denne Bergens nye, virkelige rederstand som gjorde byen til landets største sjøfartsby og den ledende i overgangen fra seil til damp, var i hovedsaken rekruttert fra to kretser. Det var skipsførere som bragte med seg sin lange praktiske erfaring fra sjøen, og det var kjøpmenn og forretningsmenn som i mange år hadde drevet skipsfart som bi-geschäft. Vanlig var det også at en skipsfører og en forretningsmann slo seg sammen om en rederibedrift.

Utda samlet og skeptisk mot utenbys innblanding og innflytelse

som den bergenske forretningsstand alltid har vært, har den likevel hatt evnen til fornyelse og vekst ved å oppta innflyttere som har kunnet innordne seg det som til enhver tid har vært ansett som god forretningsskikk i Bergen.

Særlig er det utenlandske innflyttere som på denne måten gjennom århundreder har fornyet forretningsstanden i Bergen. Når utlendingene tydeligvis har innordnet seg bergensk forretnings-ånd og -system lettere enn egne landsmenn, skyldes det vel mest den ting at retrettmulighetene for utlendingene var adskillig mindre. Hadde man først brutt opp hjemmefra og prøvd lykken i Bergen, hadde man faktisk dømt seg selv til livsvarig Bergen og fikk gjøre det beste ut av det. Vi ser da også at en rekke av de driftigste forretningshus i Bergen i dag er grunnlagt av utlendinger som slo seg ned her i tiden fra ca. 1600–1900.

Den nye rederstand ble imidlertid i liten grad rekruttert blant de nye innflyttere, men som alltid ellers var der også her unntagelser som bekrefter regelen. Innenfor hver av de to grupper som denne nye rederstand var rekruttert fra, skipsførere og forretningsmenn, treffer vi to innflyttere som gjør seg sterkt bemerket, og begge er danske.

Peter Jebsen kom til Bergen allerede som 19 åring. Han var født i 1824 i Broager i Sønderjylland. Hans far var bonde, men flere av de yngste i familien søkte ut til andre yrker. Peter Jebsen var først i tjeneste hos en slektning som hadde manufakturhandel i Hamburg, og herfra kom han til Bergen som handelsbetjent i 1843. Hamburg var Bergens hovedforbindelse i alle vesentlige forretningsmessige og økonomiske transaksjoner med utlandet, og det er derfor ikke så underlig at Jebsen fant å ville prøve å skape seg en fremtid i Bergen. Skipsfart var ikke det som stod ham i tankene da han kom til Norge, det gikk nærmere 20 år før han begynte å interessere seg for denne næringen. Det var manufakturbransjen han kjente best, og det ble tekstilindustriens muligheter i Norge som først kom til å oppta ham. Allerede 3 år etter han slo seg ned her, hadde han reist det første bomullsveveriet i Arna, et stykke utenfor Bergen. Startkapitalen var

Peter Jebsen, født 1824 i
Broager, død 1892 i Bergen.

*Peter Jebsen (1824–1892),
shipowner of Bergen.*



400 spesiedaler, en ubendig vilje og stor energi. Flere fabrikker fulgte etter og da Jebsen flyttet fra Arna inn til Bergen i 1864 var han en meget holden mann.¹

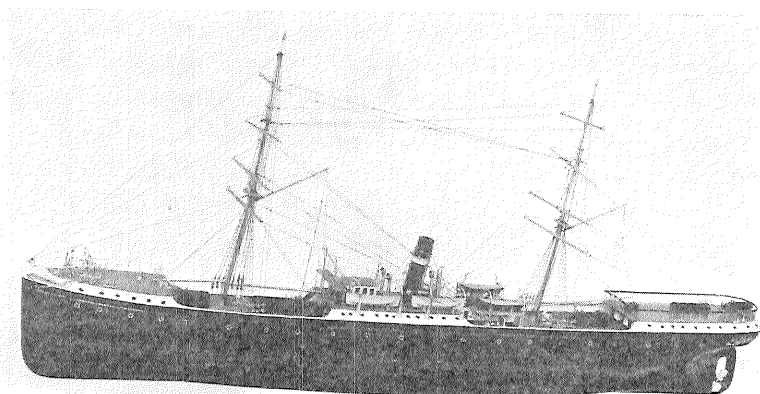
For kjøpmenn og forretningsmenn i Bergen med kapital var det vanlig å ta parter i skip, og Peter Jebsen ble i så måte ingen unntagelse. Allerede i 1860-årene hadde han parter i over 50 seilskip.² Overgangen til dampskip som skjøt fart i Bergen på denne tid, krevde imidlertid større kapitalinvestering enn det man var vant til når det gjaldt seilskuter. For Peter Jebsen betød dette at han kom til å engasjere seg sterkt i bergensk skipsfart fra midten av sekstiårene. Hans investeringer i denne næringen ble nå av et så stort omfang at han ønsket selv å drive eller ha kontrollen med de foretagender han satte sine penger i. Både for ham og de andre nye redere som begynte sitt virke på denne tiden, var hovedmålet nemlig å skaffe seg et

godt utkomme og å forrente sin kapitalinnsats best mulig, ikke å bygge opp en norsk handelsflåte fordi dette i seg selv kunne være ønskelig.

Innenfor norsk skipsfart var der imidlertid dengang som nå foretagender hvor der er sterkere samfunnsmessige hensyn å ta enn i vanlig forretningsvirksomhet, hensyn som begrenser den risiko man kan tillate seg og som i tilsvarende grad begrenser utbyttet. Det gjelder blant annet rutefarten som er livsviktig for opbyggingen av landets næringsliv og for landets forbindelse med omverdenen. Jebbens lett forklarlige forståelse av denne del av vår skipsfart førte ham tidlig inn i styret for Det Bergenske Dampskibsselskab.

Vi kan si at Jebben drev skipsfart etter to retningslinjer; innenfor Det Bergenske Dampskibsselskab etter en forsiktig stadig hensynta-gende linje, og i sine egne foretagender etter en rent forretningsmessig, privatkapitalistisk linje. Stort sette klarte han på en rent utrolig måte å holde disse to beskjeftigelser fra hverandre, men det ville ikke vært menneskelig om det ikke i noen tilfeller kan synes som om personlige hensyn har vært utslagsgivende hvor interesser kom i konflikt.

Jebben ble medlem av direksjonen for Det Bergenske Dampskibsselskab allerede i 1860, 4 år før han flyttet inn til Bergen. I 1870 ble han direksjonens formann, en funksjon han beholdt til sin død i 1892.³ Formannshvervet var den tid mest å ligne med den stilling selskapets administrerende direktør har i dag. Jebben hadde i hvert fall administrasjonen vel under sin ledelse. Det Bergenske hadde en rik utvikling i den tid Jebben stod for selskapets ledelse. Mer enn noen annen enkeltperson har han æren for gjennomføringen af stamlinjen Hamburg – Bergen – Trondheim – Finnmark. En tilfredsstillende utvidelse av ruten til Finnmark møtte motstand. For å presse saken frem stiftet Jebben sammen med noen andre forretningsmenn i Bergen i 1862 Det Nordlandske Finmarkske Dampskibsselskab. Allerede året etter ble dette selskapet overtatt av Det Bergenske Dampskibsselskab som derved forpliktet seg til å utvide rutene på det nordligste Norge. Et konkurrerende selskap som begynte sin virksomhet i



D/S „Kong Sverre”. Bygget 1873 av Backhouse & Dickson, Middlesborough. Tonnasje: 2.386 br. t., ca. 3.500 t.d.w. Rederi: A/S Det Norsk-Amerikanske Dampskibsselskab, Bergen. – Modell 1:96 i Bergens Sjøfartsmuseum.

S/S “Kong Sverre” of Bergen, built in 1873, flagship of the Norwegian-American Steamship Co.

1871, Det Bergensk-Nordlandske Selskab, ble erhvervet i 1882, og det skyldtes også i første rekke Peter Jebsens innsats.⁴

Foruten i kysttrutefarten og ruten på Hamburg utvidet Det Bergenske i Jebsens tid sitt rutenett til England. I den vesentligste del av Jebsens tid i Det Bergenske, fra 1873 til 1890, var konjunktorenes utvikling ugunstig for skipsfarten. Tendensen var fallende for priser og frakter i hele dette tidsrommet. Når det likevel lyktes å utvide selskapets virkefelt og utvide og fornye tonnasjen, må det blant annet skyldes en klok ledelse. I 1860 hadde selskapet 3 skip, i 1870 5 skip og ved Jebsens død i 1892 17 skip. Den største ekspansjon skjedde således i den økonomisk vanskeligste periode. Det er tydelig at selskapet søkte å bekjempe vanskelighetene ved aktiv innsats og moderne materiell.

Sin egen rederivirksomhet med dampskip begynte Jebsen i 1868 da han anskaffet dampskipet „Saga” på 450 br. tonn.⁵ Den vanlige rederiform på denne tid var partrederiet som hadde både sin styrke og svakhet i enkelt deltakernes personlige interesse i det enkelte skip. Kapitalen var lettere å skaffe, men skipet tyngre å drive. P. Jebsen

var av de første redere som så fordelene i både aksjeselskapet og flerskipsrederiet. Vi ser at han som en av de første utenom rute-selskapene stiftet aksjeselskaper som eiet og drev flere av de skip han disponerte. I alt disponerte han 13 skip og av disse tilhørte 5 A/S Norsk Lloyd og 4 A/S Det Norsk-Amerikanske Dampskibsselskab som var de største av hans aksjeselskaper. En del av de andre skipene tilhørte enkeltskipsaksjeselskaper og en del partrederier.⁶

Størst interesse knytter det seg til Det Norsk-Amerikanske Dampskibsselskab som ble stiftet i 1871 og i løpet av 3 år anskaffet fire etter tidens målestokk store dampskip på ca. 1500–2000 br. tonn, 2000–3500 t. dw. Skipene ble i sommersesongen satt inn i emigranttrafikken Norge–U.S.A. og gikk i resten av året i vanlig oversjøisk trampfart. Utvandringen fra Norge nådde i årene 1866–70 det store antall av 75.000 personer. Alene i 1869 utvandret 18.000 personer.⁷ Selv om norske seilskuter førte mange emigranter til U.S.A., var de fleste henvist til å reise med engelske skip. Jebsen så mulighetene som her lå for lønnsom beskjeftigelse av norske skip og anskaffet sine 4 store dampere. Begynnelsen var god da utvandringen fortsatt holdt seg oppe. I 1873 utvandret ca. 10.000 nordmenn til U.S.A., men allerede i 1874 var tilbakegangen markert da antallet falt til ca. 4.600 og i 1875 til vel 4.000.⁸ Dermed sviktet grunnlaget for en lønnsom fart med emigranter til Amerika og seilingene opphørte i 1876. Da hadde selskapet fraktet 8.622 passasjerer over Nord Atlanteren.⁹ Selskapets flaggskip „Kong Sverre” forliste allerede i 1875, men de andre skipene fortsatte i trampfart og dannet grunnstammen i en gruppe store bergenske trampskip som fikk stor betydning for norske interessers innpass i den oversjøiske trampfart, særlig på Østen. Et av skipene „St Olaf” seilte allerede i 1871 som det første norske skip gjennom Suez-kanalen.¹⁰ Det er blitt beklaget mange ganger at et stort nasjonalt tiltak mislyktes da Det Norsk-Amerikanske Dampskibsselskab måtte opphøre med sine seilinger på Amerika. Det må være rettere å se på tiltaket ikke som et „nasjonalt tiltak,” men som en konjunktur-basert forretning som ble nøkternt avviklet da forutsetningen for lønnsom drift ikke lenger var til stede.

Sine øvrige skip beskjeftiget Jebsen vesentlig i nordeuropeisk fart. På dette markedet opparbeidet han også nærmest faste ruter for enkelte av sine skip, men her basert på laster som var mere stabile enn emigranter. Fra Vest-Norge eksporterte han kis til Belgia og England og tok kull med tilbake.

På grunn av mange gjøremål overlot Jebsen i 1880-årene disponeringen av en del sine mindre skip til en annen reder i Bergen.

Jebsens interesse i bergensk dampskibsfart var langt fra begrenset til de skip han selv disponerte. Foruten disse var han medeier i 55 av 218 dampskip anskaffet til Bergen i årene fra 1865 da han tok sin første part i et dampskip til 1892 da han døde, det vil si at han var direkte økonomisk interessert i $\frac{1}{3}$ av byens dampskipsflåte foruten at han som stor aksjeeier var formann i direksjonen for landets den gang største ruteselskap.¹¹ Til dette kom så de parter som han fra tidligere hadde i seilskip. De skip Jebsen disponerte ved sin død ble ikke holdt samlet i en rederibedrift men overført til andre redere.

Jebsens dyktighet og sterke økonomiske stilling førte tidlig med seg at han fikk mange tillitshverv i samfunnet. Da han bodde i Arna var han ordfører i Haus kommune, og i Bergen var han i mange år medlem av bystyret. I periodene 1874-76 og 1880-82 representerte han Bergen på Stortinget.

Peter Jebsen kom fremmed og uformuende til Norge. Utelukkende basert på sin egen energi og dyktighet skapte han en fremtid for seg og sin familie samtidig som han utviklet to av sitt nye fedrelands næringsveier, industri og skipsfart, på en måte som det har all grunn til å være ham stort takknemmelig for.

Samme år som Peter Jebsen døde startet en annen danske sin rederivirksomhet i Bergen. Det var *William Hansen* som var født 1855 i København, sønn av brenderieier Mads Hansen i Helsingør. 14 år gammel reiste William Hansen til sjøs og seilte i mange år på Vest-Indien med skip tilhørende Moses & Søn G. Melchior. Han tok sin styrmanns- og skippereksamen og begynte som styrmann i Det Forenede Dampskibsselskab. Han tjenestegjorde også et år som løytnant i den danske marine.

I november 1883 giftet han seg i Bergen med Anne Margrethe Troye og i desember fikk han D/S „Schweigaard” å føre. Skipet ble levert fra Bergens Mekaniske Verksted til skipsreder M. J. Schelderup, Bergen. Rederen var onkel til Hansens kone, og dette forklarer nok hvorledes han fikk ansettelse i rederiet og dets nyeste skip å føre.¹² William Hansen førte „Schweigaard” til 1892 da redere døde og rederiet ble oppløst. Rederiet hadde da 8 skip, og av disse overtok William Hansen disponeringen av de 4. Dermed hadde han etablert en rederiforretning som i løpet av kort tid skulle bli en av byens største. Allerede året etter fikk han levert sin første nybygning, en tredamper på 750 t. dw. som ble oppkalt etter skipsbyggeren, A. Dekke. Årene etter fikk han bygget to tredampere til ved samme verft. Disse fartøyene ble meget anvendt i isfarten på England og kontinentet i sommersesongen og i fart med sild og fisk den øvrige del av året. Flere tredampere bygget han imidlertid ikke, alle de etterfølgende skip var jern- og ståldampskip. De fleste av sine skip fikk Hansen levert som nybygninger. Av de 24 skip han anskaffet fra 1893 til 1920 var bare 4 innkjøpt second-hand tonnasje.¹³

Norske redere hadde til denne tid bygget opp sin dampskipsflåte vesentlig ved å kjøpe second-hand tonnasje i utlandet, og i tiåret 1900–1910 ble det fortsatt kjøpt inn ca. 40 % gammel tonnasje.¹⁴ Dette var i det lange løp et drawback for norsk skipsfart, og William Hansen var en av dem som iherdig arbeidet for å bygge opp en mer moderne og konkurransedyktig flåte. Bortsett fra de nevnte tre tredampere var alle de andre skipene på mellom 1000 og 2100 t. dw. De var i første rekke beregnet på fart i Nordsjøen, Østersjøen og Middelhavet, men etterhvert fant Hansen også annen beskjeftigelse for dem. Norsk deltagelse i trelastfarten på Hvitehavet hadde lenge vært liten etter at seilskutene var trengt ut av traden, men tok seg opp igjen nå i begynnelsen av århundredet. Nye lasteplasser kom til lenger øst, og i 1904 lastet Hansens D/S „Hafnia” som første skip i Petsjora. Trelasten ble vanligvis ikke ført særlig langt utenom Nordsjøområdet, men rutene strakte seg stadig lenger, og rederiets skip kom tidlig med i farten med trelast til Vest-Afrika.

William Hansen, født i
København 1855, levede i
Bergen 1883–1920, død 1931
i København.

*William Hansen (1855–1931),
shipowner of Bergen.*



En tid før verdenskrigens utbrudd i 1914 ble flere av rederiets skip beskjeftiget i kryolit-farten fra Grønland til Danmark og Amerika. Mens trafikken på Danmark gikk over til utelukkende danske fartøyer, fortsatte rederiet i mange år med farten på Amerika. I amerikanske farvann fant skipene også god beskjeftigelse, særlig var de størrelsesmessig egnet for farten på Vest-Indien, og de deltok i sukkerfarten fra Jamaica, cattle-traden mellom Mexico og Cuba og i farten med kokusnøtter fra Trinidad til Philadelphia.

Verdenskrigen gjorde et dypt innhugg i William Hansens flåte. 11 av 20 skip krigsforliste.¹⁵ Allerede under krigen og umiddelbart etter begynte han gjenoppbyggingen av sin flåte som utover i 20-årene økte jevnt i antall skip og tonnasje. Da hadde William Hansen imidlertid trukket seg tilbake fra forretningen. Ved årsskiftet 1919/20 overlot han ledelsen av rederiet til sin sønn Johan Troye Hansen og flyttet

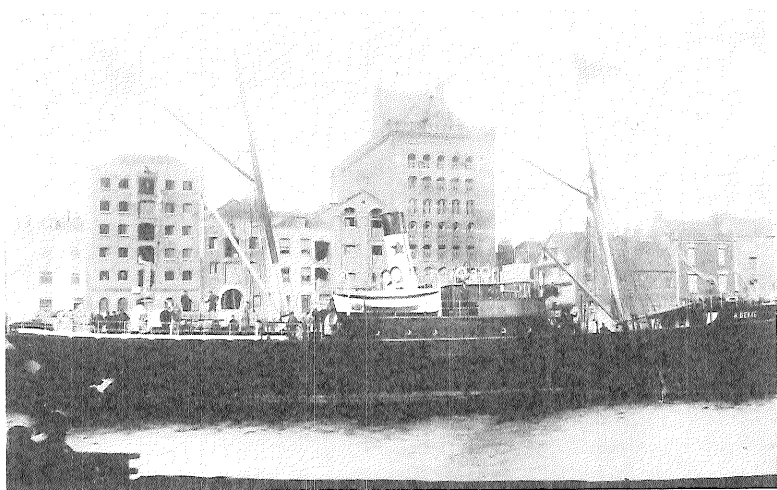
tilbake til Danmark. I 1922 ble han igjen dansk statsborger etter å ha vært norsk statsborger fra 1894. Sin tilknytning til Bergen holdt han imidlertid godt vedlike og besøkte byen svært ofte.

I sin tid som skipsreder i Bergen var William Hansens virksomhet ikke begrenset til hans eget rederi. Både for bergensk og norsk skipsfart i sin alminnelighet gjorde han en stor innsats. Således var han medlem av Bergens Rederiforenings styre i 17 år hvorav 5 år (1911–15) som formann. I Det Bergenske Dampskibsselskab var han styremedlem fra 1917–20. I flere år var han også medlem av Norges Rederforbunds hovedstyre og Norske Veritas' faste komité. Han var med å stifte „The Baltic & White Sea Conference” i 1905 sammen med Thos. Cairns, Newcastle, Adolf Carl, Johan Hansen og P. L. Fisker, København, og var med i hovedstyret like til han trakk seg tilbake fra rederivirksomheten. De siste 9 år var han konferansens visepresident og ble da han gikk av i 1920 utnevnt til ærespresident som anerkjennelse for sitt arbeid for organisasjonen. At så mange tillitsverv og oppgaver ble pålagt William Hansen skyldes så vel hans dyktighet som hans elskverdige og omgjengelige vesen, og han oppnådde en anerkjennelse som det blir få innflyttere til del i Bergen.

Hans interesse for andre menneskers ve og vel kom også til uttrykk i tre legater hvert på kr. 100.000,— som han opprettet i Bergen for sjøfolk, for fattige og for embetsmenns enker og barn.

William Hansens hjem i Hellerup ble i 1920-årene et møtested for mange nordmenn i Danmark. Han døde her 6/12 1931.

Vi har sett hvorledes to dansker ved sitt virke i Bergen på en bemerkelsesverdig måte har øvet den største innflytelse på utviklingen i norsk skipsfart i en av dens mest ekspansive perioder. Ulike som de synes å ha vært av sinn og legning ble deres innsats også av ulik art. Den eldste spredte sine forretningsinteresser på flere felt, og hans innsats i norsk skipsfart bestod kanskje mere i å vise nye veier og ta de første løft enn å føre videre det som var satt i gang. Den annens innsats var mere konsentrert om den spesielle næring han arbeidet i og de problemer den hadde, og de resultater han oppnådde føres videre i hans firma som er i full virksomhet fremdeles.



D/S „A. Dekke”. Bygget 1893 ved Georgernes Verft, Bergen. Tonnasje: 478 br.t., ca. 750 t.dw. Rederi: William Hansen, Bergen. „A. Dekke” var det første skip William Hansen bygget for egen regning.

S/S “A. Dekke” of Bergen, built in 1893, the first ship ordered by William Hansen.

NOTER

¹ Sandberg, Ø.: Peter Jebsen i Merkesmenn i Bergens næringsliv. Bergen 1948, s. 97.

² Ibid., s. 102.

³ Keilhau, W.: Norges eldste linjerederi. Bergen 1951, s. 253.

⁴ Ibid., s. 259.

⁵ Schelderup, W. M.: Fortegnelse over bergenske dampskibe i det nittende aarhundrede. Bergens Dampskibsassuranseforening 50 år, Bilag D, s. 19 ff.

⁶ Ibid.

⁷ Den norske sjøfarts historie b. 2, 3, Oslo 1951, s. 258.

⁸ Ibid., s. 262.

⁹ Semmingsen, I.: Veien mot vest II, Oslo 1950, s. 142.

¹⁰ Den norske sjøfarts historie b. 2, 3, Oslo 1951, s. 258.

¹¹ Schelderup, W. M.: Fortegnelse.

¹² Troye, E.: Slekten Troye, Bergen 1954, s. 77 og s. 85.

¹³ Norsk Veritas Register 1892–1920.

¹⁴ Petersen, Kåre: Norsk dampskipsfart blir en stormakt på havet. Trondheim 1949, s. 87.

¹⁵ Norsk Veritas Register 1914–1918.

DANISH PIONEERS IN NORWEGIAN STEAMSHIP MANAGEMENT PETER JEBSEN – WILLIAM HANSEN

Summary

The change from sail to steam in the last part of the 19th century created a new type of shipowner in Bergen, entirely devoted to the task of operating the ships. In earlier days this work had been connected with other professions. The new shipowners were recruited from two different groups, from that of ship-masters and young business-men. Through the ages business life in Bergen has been renewed by foreign immigrants, but this was, however, not so in the case of this new group of shipowners. As always there are exceptions, and two foreigners, a business man and a captain, both Danes, happened to influence shipping in Bergen in a significant way.

Peter Jepsen born 1824 in Broager, Southern Jutland, came to Bergen in 1843. In the beginning he was mainly interested in the possibilities of the textile industry in Norway, and in 1846 he founded his first factory outside Bergen. He was a self-made man, his capital to start with amounted to 400 spesiedaler (1 sp. = approx. 4 kr.). His industries expanded and as he grew rich he put money in shipping, at first in sailships but later mainly in steamships. The modern steamships required greater investments, and Jepsen soon found himself more and more interested in this trade where so much of his money was invested. Besides ordinary shipping Jepsen showed great interest in shipping rendering service to society and industry, namely that of regular passenger and freight service. In 1860 he was elected a member of the board of directors of Det Bergenske Dampskibsselskab and in 1870 he became its chairman, a position he held to his death in 1892. He was the motivating power behind the company's great expansion during these years both concerning the routes to Northern Norway and the fleet which increased from 3 to 17 steamers.

The first ship operated by his own company was bought in 1868, and this and 12 others to follow were operated on lines where high profit was the main object. He organized his ships in share-companies, a more modern and advanced method than usual in Bergen. Most interesting was his Norsk-Amerikanske Dampskibsselskab (Norwegian-American Steamship Company) which was founded with the aim of bringing Norwegian emigrants to America. Four fairly big ships were built about 1872–73, but a regular service had to be given up in 1876 when emigration decreased.

Jepsen's interest in steamships was not limited to his own ships. Out of 218 other steamers registered in Bergen between 1865 and 1892 he had shares in 55 and was thus financially interested in $\frac{1}{3}$ of the steamers belonging to Bergen.

Jebsen was a member of the Bergen town council for a long period and also represented Bergen in the Storting (Parliament) 1874-76 and 1880-82.

William Hansen settled as shipowner in Bergen in 1892, the same year as Jebsen died. He was born in Copenhagen in 1855, and 14 years old he went to sea.

In 1882 he married Anne Margrethe Troye from Bergen, and the following year he was appointed captain of S/S "Schweigaard" of Bergen owned by his wife's uncle, M. J. Schelderup. He was captain of the ship for nine years until the shipowner died and the company was dissolved. Hansen took over four of the company's ships and started his own firm which soon developed into one of the leading shipowning companies in Bergen. He had his first new ship delivered the following year, and up to 1920 24 ships were added to the fleet. Only four of these ships were second-hand tonnage, the rest were new. This was very remarkable as Norwegian shipowners in this period still bought more than 40 % of their ships as secondhand tonnage from abroad. Hansen's new ships were mainly between 1000 and 2000 tons d.w. intended for North Sea and Baltic trade. He found, however, new markets for his ships which soon traded further south and north than usual for the type. Many of his ships were also employed in the trade in American waters.

During The First World War Hansen lost 11 out of 20 ships. The rebuilding of the fleet was started immediately after the war and the fleet increased steadily through the 1920's. In 1920, however, Hansen left his firm to his son and went back to Denmark. He died there in 1931, but the company he started is still in operation in Bergen. Hansen was interested not only in his own company but in Norwegian shipping as a whole. He was a member of the board of Bergen Shipowners' Association for 17 years whereof 5 years as chairman, member of the executive committees of both Norwegian Shipowners' Association and Norske Veritas. He was among the founders of the Baltic and White Sea Conference.