

HELSINGØR VÆRFT 1882 - 1982

Af
HANNE POULSEN

Om et værft, der har været i virksomhed i hundrede år, kan skrives bøger om arbejdslivet, de tekniske fremskridt og om produktet. Når det gælder en så alsidig industrivirksomhed som Helsingør Værft, er det især svært at begrænse fremstillingen. Forfatteren har valgt at lægge hovedvægten på det samspil mellem reder og værft, der har skabt Helsingør Værfts specielle image.

Den 1. marts 1882 var det hundrede år siden, at de offentlige myndigheder indvilligede i at fremleje arealet mellem Kronborg og Barfoed & Rohmanns træskibsværft til aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri. Koncessionen til værftets oprettelse var i november 1881 blevet overdraget grosserer og skibsreder M.C. Holm og skibsbygmester Vilh. Dyhr.

Mads Holm, Værftets grundlægger

Mads Holm var født i Nykøbing Mors i 1827 som et efter tidens sprogbrug »uægte« barn af væverpige og kogerske Maren Nielsdatter, men i 1838 blev moderen gift med tøffelmager Lars Holm, der lyste drengen i kuld og køn. Mads Christians store interesse var skibsbyggeriet, og han kom i lære som skibstømrer hos skibsbygger Berthel Holm i Nykøbing. Mester var dog ikke tilfreds med sin læredreng, der måtte flytte til Thisted, hvor skibsbygger Strand helt anderledes forstod og påskønnede den lidt sære og allerede da ambitiøse lærling. Om Holm udtalte Strand senere, at da han havde været to år i lære, kunne han måle sig med de fleste svende. Mads Holm blev svend i 1846 og arbejdede et årstid på skibsbygmester Paghs værft i Ålborg, før han aftjente sin værnepligt til orlogs. Herefter tog Mads Holm til Helsingør og fik arbejde på træskibsværftet. Da en amerikansk bark, der var under reparation her, manglede en tømmermand, lod han sig forhyre og



Mads Christian Holm (1827-1892), skibsreder og grundlægger af Helsingørs Jernskibsværft og Maskinbyggeri. Maleri af Bertha Wegmann 1891. Original Helsingør Værft.

Mads Christian Holm (1827-92), shipowner and founder of the Helsingør Iron Shipbuilding Yard and Engineering Works. Portrait by Bertha Wegmann, 1891. Original in possession of the yard.

sejlede med dette skib til Boston, hvorfra han med et andet fortsatte til Californien sammen med udvandrere og guldgravere. Vel ankommet til San Francisco forlod også mandskabet skibet, som måtte blive liggende i havnen som utallige andre.

Nu var tømmersmand M.C. Holm i San Fransisco, og da her var

mest brug for hustømrere, tjente han ved dette arbejde så mange penge, at han kunne anlægge et skibsværft på det sted, hvor nu byen Oakland ligger. Rygterne om den første store verdensudstilling i Paris 1855 nåede Californien, og Mads Holm rejste tilbage til Europa for at se udstillingen. Fra Paris tog han til København, hvor han opholdt sig i vinteren 1855-56, og i foråret 1856 vendte han tilbage til sin fødeby nu som en rig og agtet mand. Hans mor var død i 1854, men han fandt sig nye venner med tilknytning til skibsfarten som agent Steenberg, dennes søn og den gamle konsul Schade. For Schade lod Holm en galease ombygge til sænkekølskonnerter efter amerikansk mønster. Men forholdene i Nykøbing var for trange og adgangen til skibstømmer for besværlig til, at Holm ville investere sine penge i et skibsværft her. Derimod lejede Holm et lille værft i Åbenrå, hvor han lod bygge en og måske flere sænkekølskonnerter¹.

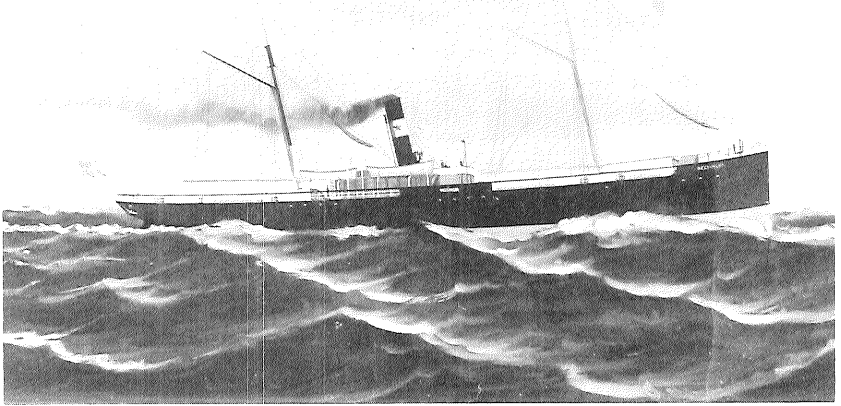
I Åbenrå fandt Mads Holm også sin hustru Emilie, som han blev gift med i 1861. Emilie Holm var datter af Boy Bendixen, en af Løjtlands velhavende kinakaptajner og redere. Emilies to søstre var gift med kinakaptajnerne Hans og Johann Matthiessen. Efter Boy Bendixens død 1861 lod de tre svigersønner for arven bygge barkskipet »Boy Bendixen«, opkaldt efter arveladeren. Det løb af stabelen 1862 og blev af Johann Matthiessen ført jorden rundt. Ved tabet af Sønderjylland i 1864 blev også Åbenrå tysk, men for den tysktalende og kosmopolitisk indstillede familie Bendixen betød nationalitetsskiftet en ændring til det bedre. Mads Holm var dansksindet, men det var ikke kun fædrelandskærlighed, der fik Mads Holm til med sin hustru i 1870 at flytte til København. Han så, ligesom andre driftige forretningsfolk havde set det, en mulighed for at udnytte den stigende efterspørgsel på skibs- og især dampskibstonnage, der kulminerede under den fransk-tyske krig 1870-71. Og hertil behøvede han et neutralt flag som dannebrog.

I 1866 var stort set alle danske dampskibsrederier blevet slået sammen til Det Forenede Dampskibs-Selskab, men adskillige nye selskaber blev stiftet i årene derefter. I 1869 blev dampskibsselskabet Danmark dannet, i februar 1871 stiftede Mads Holm dampskibsselskabet Norden, og samme år blev dampskibsselskabet Kjøbenhavn grundlagt. D/S Nordens første skib var en damper af samme navn. Den sejlede i kystfart på Kina, hvor Mads Holm havde sine forbindelser og et godt kendskab til mulighederne. Allerede året efter blev det muligt at købe yderligere to skibe. De var som det første på ca. 2000 brt. og bygget i Glasgow.

Nu var Mads Holm jo skibsbygger af profession, og det varede ikke mange år, før han begyndte at se sig om efter et sted, hvor han kunne bygge skibe til sig selv og andre og ikke mindst, hvor man kunne lade de sejlene skibe efterse og reparere. En etablering i København viste sig hurtigt at være umulig. Finansmanden C.F. Tietgen, der blandt sine foretagender talte Det Forenede Dampskibs-Selskab og Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, modsatte sig enhver form for samarbejde med den opkomling og mulige konkurrent, som han så i Mads Holm.

Holm vendte derpå sin interesse mod Helsingør. Gamle forbindelser var der ikke tale om. Han havde forladt byen som ung og ubemidlet skibstømrer, nu kom han tilbage som reder og grosserer og ligemand med de gamle købmandsfamilier. En kreds af borgere i Helsingør havde længe haft planer om at oprette et værft for bygning og reparation af dampskibe. Havnen var blevet udvidet, og et konsortium havde i 1863 anlagt en patent-ophalingsbedding. Holm gjorde tanken om oprettelsen af jernskibsværftet til sin egen, og efter langvarige og vanskelige forhandlinger fik han koncession til at anlægge et jernskibsværft. Sværest var det at få en egnet plads til skibsbyggeriet, den eneste mulighed ville være at overtage et stykke af den daværende eksercerplads ved Kronborg og anlægge værftet for enden af den udvidelse af det nordlige havnebassin, der foregik i årene 1877-85. Mads Holm stillede til slut byrådet over for et ultimatum. Hvis man ikke fik bevæget Krigsministeriet og Indenrigsministeriet til at afstå arealet senest 1. marts 1882, måtte tanken om et jernskibsværft opgives. Ved en byttehandel blev sagen gennemført, og på den forudbestemte dato blev et areal på 37.312 m² overdraget jernskibsværftet. På samme dag overtog Mads Holm også formelt pladsen, hvor Løves træskibsbyggeri havde ligget. Koncessionen overlod Mads Holm til et aktieselskab Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, og skibsbygmester Vilh. Dyhr blev af Mads Holm opfordret til at lede foretagendet. Dyhr var som Mads Holm født i Nykøbing Mors, men var blevet uddannet i England, hvorfra han i 1872 kom til værftet i Flensborg. Det var herfra Mads Holm kendte hans dygtighed som skibsbygger.

Anlægget af værftet var vel forberedt, og på selve overtagelsesdagen, den 1. marts 1882, blev fundamenterne påbegyndt til værftets anlæg. Et halvt år efter kunne man flytte ind i de tre værkstedsbygninger, der var tegnet af arkitekt Gnudtzmänn i tidens karakteristiske stil. Umiddelbart efter at bygningerne var taget i brug, blev are-



Værftets nybygning nr. 1 s/s »Helsingør«, under bygningen solgt til Det Helsingørske D/S og afleveret 1883. Ubetegnet gouache på H&S.

The first vessel built by the yard, the s.s. Helsingør. Sold while under construction to the Helsingør Steamship Co. and delivered 1883. Unsigned gouache, Danish Maritime Museum.

alet for beddingerne afgravet og jævnet, samtidig med at skibsbygningshallen blev rejst. En af de første installationer, der blev rejst, var den trebenede kajkran, der kunne løfte 45 tons. Den var nødvendig for at kunne modtage og anbringe de kedler og maskiner, som blev bragt af et af rederiet Nordens skibe. Kajkranen blev først fjernet i 1949. For reparation og eftersyn af skibe blev en tørdok af 103 meters længde anlagt fra august 1882 af et firma i Helsingborg. Den kunne dog først tages i brug i 1884 på grund af jordbundsmæssige vanskeligheder. Til nybygningerne blev rejst tre byggebeddinger på henholdsvis 35, 44 og 48 fods længde (ca. 11, 14 og 15 m).

Nu stod der et efter den tids forhold fuldt moderne skibsværft parat til at konkurrere med værftet i København. Det gjaldt om at vise omverdenen, hvad man formåede.

Aktieselskabet havde ved sin stiftelse en aktiekapital på 1,6 mill. kroner. Mads Holm var formand for bestyrelsen til sin død 1892 og

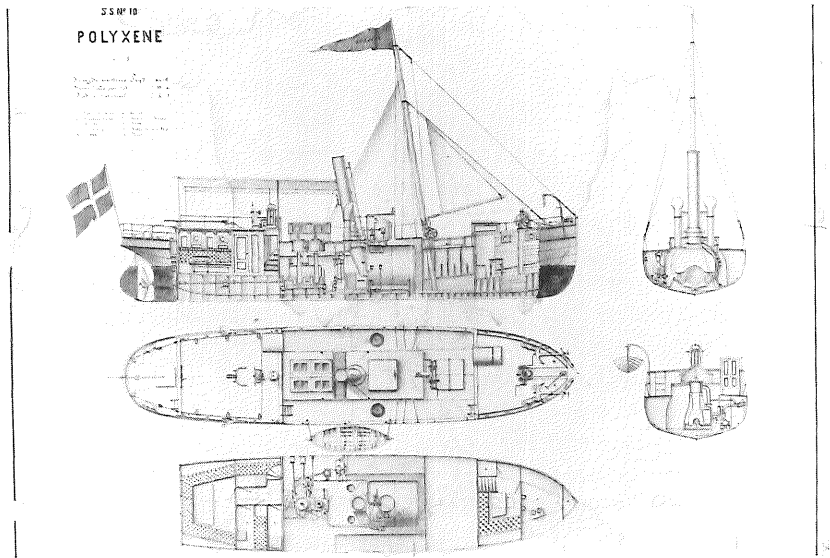
ledede værftet som direktør fra oktober 1887 til maj 1892, få måneder før sin død.

De første ti år

Nybygning nr. 1, en skonnertrigget fragtdamper på 1081 brt. blev under bygningen solgt til Det Helsingørske Dampskibsselskab, der i sine velmagtsdage få år før var det største rederi i provinsen. Den var forsynet med en dampmaskine på 500 IHK, som ligeledes var værftets maskine byggenummer 1. Nybygningen løb under stor lokal festivitas af stabelen den 5. juni 1883 og fik navnet »Helsingør«. Det følgende år løb fem fragtdampere af stabelen. Nybygning nr. 3 blev leveret til mæglerfirmaet H. Schuldt i Flensborg. Firmaet havde i 1882 fået to dampskibe bygget i Flensborg, og det ene forliste på sin første rejse. Gode råd var nu dyre, og budstikken gik. Schuldt må have kendt og forhandlet med skibsbygmester Vilh. Dyhr om bygningen af de to første skibe, før Dyhr rejste til Helsingør for at lede værftet. Så værftet i Helsingør leverede et erstatningsskib og vandt tid ved at bruge hovedparten af tegningerne til byggenummer 1, kun blev der installeret en lidt svagere maskine. Skibet overtog navnet »Fero« fra sin forgænger, men led desværre hurtigt også samme skæbne. I 1896 fik H. Schuldt igen leveret en nybygning fra Helsingør, denne gang et næsten dobbelt så stort skib².

Nybygning nr. 5 var »J.N. Madvig«, et fragtskib på 1779 brt. bestilt af D/S Danmark i København. Dette selskab var grundlagt 1869 af L.H. Carl for at besejle ruten London-Østersøen under skarp opmærksomhed fra Tietgen og C.P.A Koch. Tre skibe havde rederiet fået bygget i England og i årene 1870-79 fire hos B&W, men siden støttede rederiet værftet i Helsingør. I 1890, 1895 og 1903 leverede man skibe til rederiet, der i 1911 kom under samme ledelse som D/S Norden og i 1917 blev slået sammen med dette.

Et ganske lille fartøj, nybygning nr. 8 »Svanen« på 40 brt., en slæbedamper leveret til sukkerfabrikken i Nykøbing Falster, skal kun nævnes, fordi den er den ældste af værftets nybygninger, der endnu sejler; kun har den fået indsat dieselmotor. Ikke meget større end »Svanen« var »Polyxene«, nybygning nr. 10 og leveret 1884 til greve A.W. Knuth og opkaldt efter - ikke en dejlig dame i den græske mytologi - men grevens kusine. Den sejlede på Bandholm og øerne i godt 30 år med post, gods og passagerer, hvorefter den kom til Kalvehave-Koster overfarten og blev omdøbt til »Koster«. »Polyxene« var værftets første passagerdamper, og den blev som type efterfulgt af



Generalarrangement til s/s »Polyxene«, nybygning nr. 10, 1884. Ud fra sådanne meget udførlige tegninger blev kontrakten sluttet mellem reder og værft. Farvelagt tegning i privateje.

Plan of the s.s. Polyxene, No. 10, 1884. Contracts were completed on the basis of such detailed drawings, between shipowner and yard. Coloured drawing in private ownership.

»Mercur« på 41 brt., leveret 1885 til Hobro Fjordbådsselskab, og »Jarl« på 233 brt. til det Østbornholmske Dampskibsselskab i Hasle.

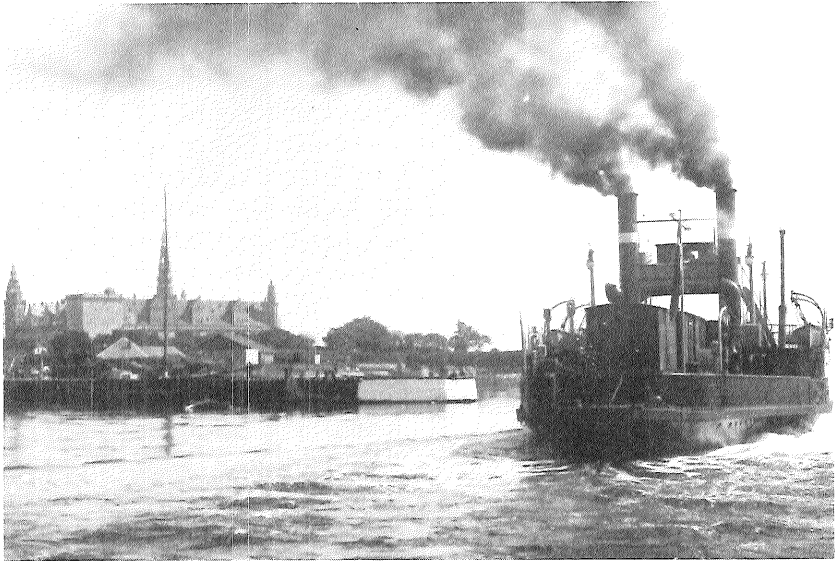
De generelt faldende konjunkturer gennem 1880'erne ramte også det nyetablerede værft. Ganske vist modtog man en del ordrer, men de fleste var på mindre skibe, således at værftets kapacitet ikke fuldt ud lod sig udnytte. Mads Holm henvendte sig til regeringen og fik udvirket, at en kommission fra Orlogsværftet på Marineministeriets vegne besigtigede og godkendte værftet. Som et resultat heraf modtog værftet den 1. marts 1886 en bestilling på to transportbåde til marinen. De blev leveret i juni 1886 som de første nybygninger til den danske stat. Herefter var der stilstand på værftet. Græsset groede højt omkring byggebeddingerne, og på værkstederne lod ledelsen riggerne lave sippetove og blokkemagerne dreje kosteskafter for at holde beskæftigelsen. Direktør Dyhr fratrådte sin stilling i september

1887, og Mads Holm overtog ledelsen. Den Danske Landmandsbanks Helsingørsafdeling trådte da hjælpende til og åbnede på eget initiativ værftet en kassekredit på en halv million kroner. For egen regning satte Holm nu en større fragtdamper i bygning. Den blev på stabelen købt af D/S Kjøbenhavn, et af konsul Fisker's selskaber, og døbt »Hafnia«. Rederiet var tilfreds og bestilte straks efter et søsterskib, »Russia«, der blev leveret 1889. Begge blev sat ind i oversøisk trampfart. I 1892 leverede værftet en lignende, men lidt større nybygning til dampskibsselskabet. Med rederiet H.M. Gerckens i Hamburg sluttede Holm allerede i december 1887 kontrakt om to mindre fragtdampere, der som »Gefle« og »Sundsvall« blev leveret 1888 og 1889. H.M. Gerckens sejlede en årrække på de svenske provinshavne, og for her at vise sin velvilje opkaldte man skibene efter de pågældende ankomsthavne. I årene indtil 1902 blev yderligere fem skibe bygget til rederiet. Også et andet tysk selskab, D/S Hansa i Bremen, fik i årene 1889-91 leveret tre større fragtskibe.

Fragtmarkedet fik i årene 1888-91 en pludselig og stærk opblomstring, og ordrerne på skibe strømmede ind. For året 1887-88 blev der for første gang udbetalt udbytte til aktionærerne i Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, nemlig 3%, og de følgende år 6, 8 og 10%, hvorefter det gik ned til ca. 5%. I 1889-90 leverede værftet fire søsterskibe, ganske små, ca. 390 brt., til D/S Østersøen, der var det nyeste af de Fisker'ske selskaber, oprettet 1888 på grund af de stigende konjunkturer også i Nord-Østersøfarten. Til sit eget rederi Norden fik M.C. Holm bygget et skib på 1632 brt. I overensstemmelse med rederiets navneskik at lade forstavelen være Nord- fik det ved søsætningen i 1890 navnet »Nordvest«. Af værftets bestyrelse modtog Mads Holm en model af skibet i sølv som tak for hans personlige indsats for at holde værftet igang i nedgangsårene. Desuden bestilte man hos malerinden Berta Wegmann et portrætmaleri af M.C. Holm til ophängning i direktionsværelset.

I 1890 blev også to ordrer effektueret til den danske stat, isbryderen »Mjølner« med en maskine på 1000 IHK og fyrskibet »C.F. Grove«. Af større betydning for værftet blev dog ordren på den enkeltsporede hjulfærge »Kronprinsesse Louise« med plads til seks jernbanevogne, afleveret 1891 til Helsingør-Helsingborg overfarten, som DSB havde overtaget i 1888. Denne opgave blev løst så godt, at færgen blev den første i en lang række på omkring 25 nybygninger til DSB.

Med efterspørgslen efter tonnage fulgte en fornyet interesse for de



Hjulfærgen »Kronprinsesse Louise« bygget til Helsingør-Helsingborg overfarten 1891 som den første færge til DSB. Bemærk de fire master med elektriske lamper, de var dengang en sensation.

The paddle ferry Kronprinsesse Louise, built in 1891 as the first ferry for the Danish State Railways, for the service between Helsingør and Helsingborg in Sweden. The electric lights on the four masts were a sensation at the time.

store sejlskibe, nu med skroget bygget af stål. Værftet i Helsingør påtog sig i 1891-93 at bygge fire barkskibe, to til Tyskland og to til Fanø, de sidste opkaldt efter det populære og stærkt søfartsinteresserede, kongelige par, prins Valdemar og prinsesse Marie. Bygningen af disse store sejlskibe var dog forbundet med så store omkostninger, at værftet ikke senere påtog sig lignende opgaver.

Mads Chr. Holm ledede som direktør værftet til maj 1892, men var formand for bestyrelsen til sin død i september samme år. Det er rimeligt at standse op og vurdere værftets indsats i den første tiårperiode, der falder sammen med Mads Holms »regeringstid«. Ser man på værftets liste over nybygninger og kunder og sammenligner med den tilsvarende liste over Burmeister & Wain's nybygninger, falder en markant forskel i øjnene. B&W bygger for danske kunder, for statsbanerne, marinen, toldvæsenet, Københavns havnevæsen, DFDS og Em. Z. Svitzer, samt for enkelte andre private redere. Så-

ledes blev fem skibe leveret til dampskibsselskabet Dannebrog. Først i 1891-92 blev et par skibe bygget til tyske kunder, det ene, »Hudiksvall«, til H.M. Gerckens. I disse år var Helsingørs kapacitet udnyttet til det yderste, så selv gamle kunder måtte man skuffe.

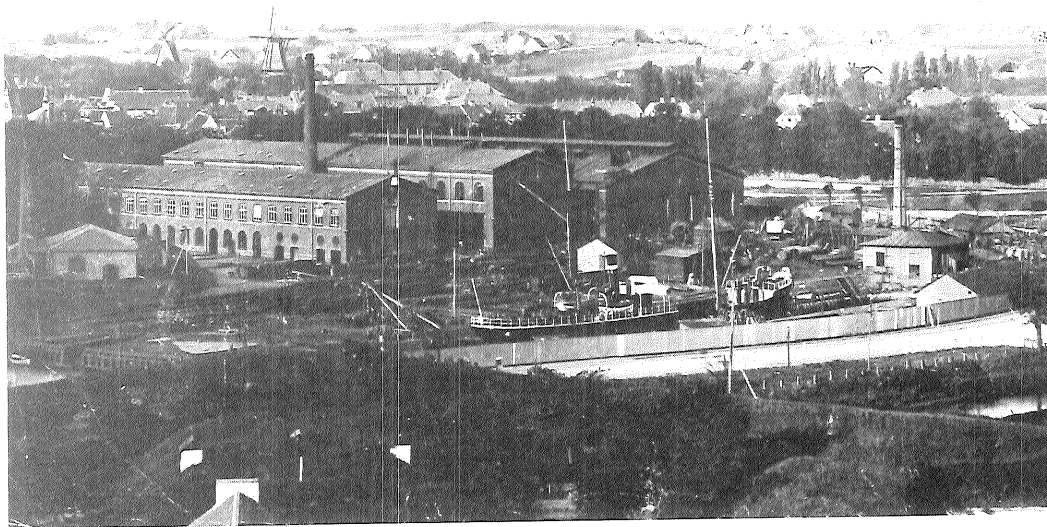
Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri modtog i perioden 1882-1892 24 ordrer fra danske kunder, ti fra tyske og fem fra det øvrige udland. De danske bestillere var de nye dampskibsselskaber, af disse kan nævnes de Fisker'ske selskaber, der næst efter DFDS var den største rederivirksomhed omkring århundredskiftet og med hensyn til trampfart den største. Mange af de danske ordrer var dog ganske små, så ser vi på bruttotonnagen, ændrer billedet sig således, at de danske kunder fik leveret 16.477 brt. og de tyske 11.538 brt. I det hele modtog udlandet langt over halvdelen af tonnagen, og det er næppe forkert at sige, at disse ordrer, i høj grad blev formidlet ved Mads Holm, men også af Vilh. Dyhr, var den marginal, der betød, at værftet kunne overleve den første og vanskeligste periode. Ser man frem over nybygningerne i det følgende årti, ændres billedet ikke meget. Kun leveres et stigende antal skibe til svenske og norske redere. Ny god kunde bliver D/S Neptun af Bremen, og til det baltisk-russiske D/S Helmsing og Grimm, som man tidligere havde bygget til, blev leveret endnu fire skibe. Dette firmas førstemand, Axel Carøe, var dansk.

Til sin efterfølger som direktør valgte Mads Holm S.C.W. Bindesbøll, der efter uddannelse i Ålborg og Malmø (Kockum) fungerede som chefkonstruktør hos R. Dickson i Middlesborough. Formand for bestyrelsen efter Mads Holms død blev ejeren af træskibsværftet, skibsbygmester Chr. Rohmann, der siden jernskibsværftets start havde været revisor for dette.

Efter de glimrende år 1888-91 fulgte en afmatning. Fragtmarkedet blev hæmmet af udførselsforbud, toldkrig og strejker. Dog lykkedes det værftets nye ledelse at opretholde en hæderlig beskæftigelse, også ved at gå uden for det egentlige skibsbygningsfag. Værftet havde tidligere bygget et par mindre jernbanebroer, og derfor turde man påtage sig det arbejde at udføre Langeliniebroen, den endnu eksisterende overførsel over jernbaneterrænet ved Østerport station. Broen blev indviet 1894, og værftet høstede stor anerkendelse for sin udførelse af opgaven, men økonomisk gav den underskud.

Værftet udbygges

Værftets hovedbeskæftigelse var dog blevet reparationerne. Det var

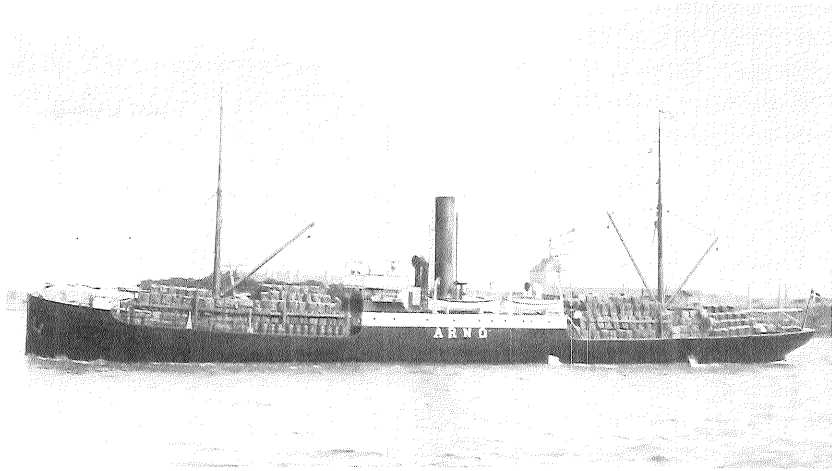


Helsingørs Jernskibsværft og Maskinbyggeri set omkring 1900 fra Kronborg ydre vold. Foran de tre værkstedsbygninger ligger en fragtdamper i tørdokken fra 1884.

The yard in 1900, seen from Kronborg's outer rampart. In front of the three workshops a cargo steamer is in the dry dock built in 1884.

herfra, man havde de faste indtægter. Man havde fundet en fast kundekreds, og beliggenheden var den bedste. Gang på gang havde man dog måttet afvise reparationer, fordi en havarist gennem længere tid optog tørdokken, og det var en stor ulempe, at Patent-ophalingsbeddingen ikke tilhørte værftet. En udvidelse af både areal og materiel var blevet tvingende nødvendig. Efter lange forhandlinger kunne værftet i 1896 overtage ophalerbeddingen, af Helsingør kommune leje det tilstødende areal, der rummede træskibsværftet samt lade anlægge en ny tørdok, der blev taget i brug i 1897. Den var 372 eng. fod (112 m) lang, og kunne rumme de største af de forbigående skibe til eftersyn og reparation.

Efter udvidelsen lykkedes det værftet ved en perfekt løsning af specialopgaver at gøre sig kendt i videre kredse. I december 1897 blev afleveret bjergningsdamperen »Herakles« til Bergnings- og Dykeri A/B Neptun i Stockholm. Af sagkyndige blev den i henseende til udstyr og indretning betegnet som den mest fuldkomne bjergningsdamper i Norden, og det danske firma Em.Z. Svitzers Bjerg-



s/s »Arno« leveret 1898 til DFDS's Middelhavsruiter. Var sammen med søsterskibet »Tiber« de første skibe af en meget lang række bygget på Helsingør Værft til DFDS.

The s.s. Arno, delivered 1898, for service in the Mediterranean, to the United Danish Steamship Co. With its sister ship, Tiber, it was the first of a large number of vessels which the yard built for DFDS.

ningsentreprise bestilte med det samme en bjergningsdamper magen til. I 1897 byggede værftet til D/S Bore i Åbo et passagerskib til fart mellem Stockholm og finske havne. Det var udstyret med alle tænkelige bekvemmeligheder og samtidig konstrueret som isbryder. Rederiet var så tilfreds med skibet, leveret januar 1898 som »Bore« (I), at det to år efter bestilte et søsterskib, »Bore« (II). Da »Bore« (I) i 1961 passerede København på sin sidste rejse på vej til ophugning i Lübeck - det skulle kun ophugges, fordi de lovpligtige klassearbejder ville blive for bekostelige - indbød man en repræsentant fra værftet til at bese skibet, der endnu »var et vidnesbyrd om det gode arbejde, der også i forrige århundrede blev præsteret i Helsingør«. »Bore« (I) var dog kun et af mange nybygninger fra værftet, der opnåede en høj alder.

Hjulfærgen »Kronprinsesse Louise« havde en årrække alene besjlet overfarten Helsingør-Helsingborg, da endnu en enkeltsporet hjulfærg »Kronprins Frederik« blev leveret til DSB i 1898.

Mere bemærkelsesværdigt var det dog, at værftet i dette og følgen-

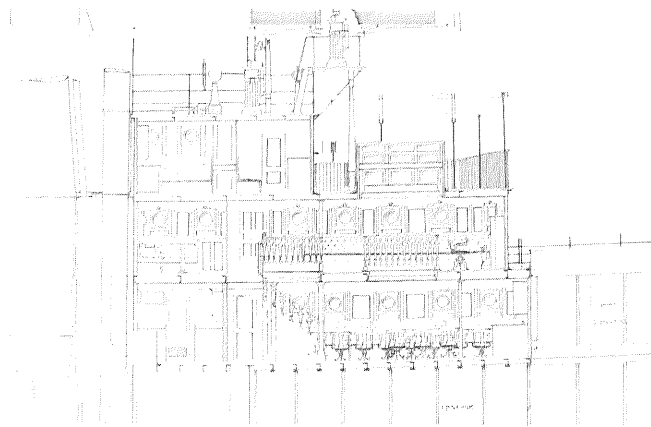
de år byggede to søsterskibe til DFDS, »Arno« og »Tiber«, til selskabets fragtruter til Middelhavet. Herefter blev to lægttere leveret til selskabet. Efter at C.F. Tietgen og M.C. Holm begge i 1892 havde forladt deres virksomheder, ophørte det modsætningsforhold, der havde været mellem de to ledere og deres foretagender. Årene fremover skulle vise et stadig tættere samarbejde mellem Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og DFDS, og med Burmeister & Wain et frugtbart interessefællesskab.

I januar år 1900 sluttede værftet kontrakt med DFDS om et kombineret fragt- og passagerskib til ruten Esbjerg-Newcastle. Det var den hidtil mest betydningsfulde opgave, værftet havde påtaget sig både med hensyn til skib og maskine. Skibet skulle kunne holde en fart af 15 knob for at gøre turen på 23 timer, derfor blev det efter beregning udrustet med en maskine på 3600 IHK, der fik sin damp fra fire kedler. Af passageraptering var der separatkahytter og saloner for 52 1. klasses passagerer samt - under dæk - plads for 174 emigranter. For lasten, smør og flæsk, var der ventilations- og klimaanlæg og et Hall's fryseapparat. Ruteskibet blev afleveret som »J.C. la Cour« den 5. august 1901.

Ved værftets udvidelse i 1896 havde man ønsket at bygge en særskilt og brandsikret bygning for kontorer og tegnestuer. Først i år 1900 blev dette dog økonomisk muligt. Bygningen blev rejst på det nylejede areal ud mod Allegade og taget i brug i maj 1901. Der blev også indrettet en træbygning med varme, hvor arbejderne kunne spise deres medbragte mad. Alle steder blev der indlagt elektrisk lys.

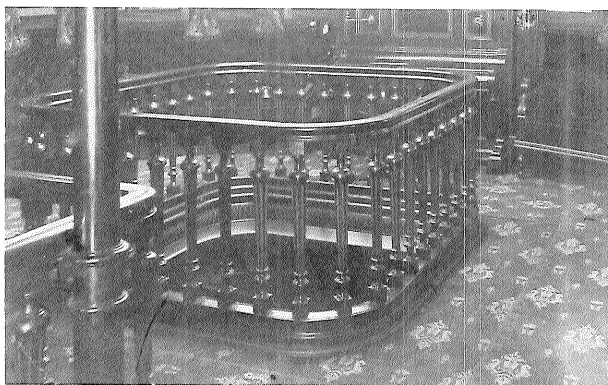
Med årene var både skibe og kedler blevet stadig større, og for at lette nitte- og stemmearbejdet, der hidtil var sket ved håndkraft, blev i 1901 installeret et pneumatisk anlæg, så arbejdet kunne ske ved trykluft. Ved denne arbejdslettelse, der dog først slog helt igennem omkring 1920, kunne også arbejdspriserne reduceres og værftets konkurrenceevne bedres. Den gamle kajkran, der var konstrueret til at løfte 45 tons, var heller ikke længere tilstrækkelig. Man besluttede da at anskaffe en tårndrejekran, der, drevet af damp fra skibsbyggeriets kedler, kunne løfte 80 tons. Denne stod færdig i 1906 og gjorde fyldest i mange år. Først i 1975 blev den revet ned.

I 1902 indtraf endnu en krise for skibsfarten, og der skete en voldsom nedgang i fragterne. Depressionens virkninger på værftet i Helsingør blev dog afhjulpet ved en ordre fra DSB på to togfærger leveret 1902 og 1903. Den første var dampfærgeren »Helsingborg« til Helsingør-Helsingborg overfarten. En mere betydningsfuld ordre var



Udsnit af generalarrangement for s/s »J.C. la Cour« 1901, bygget for DFDS som kombineret fragt- og passagerskib til ruten Esbjerg-Newcastle. På dette midtskibs udsnit ses øverst kaptajnens salon, herunder en antydet aptering for 52 1.klasses passagerer. Bemærk i konversationssalonen et opretstående klaver længst til højre. De 174 emigranter agter under dæk synes efter tegningen at have haft mindre plads. Farvelagt tegning i privateje.

Cross section of s.s. J.C. la Cour, 1901, built for DFDS, as a combined cargo and passenger ship for the Esbjerg-Newcastle service. In this midship section the captain's cabin is above. Below is sketched in accommodation for 52 first class passengers. In the saloon, on the extreme right, there is a piano. The 174 emigrants below deck appear, according to the sketch, to have less commodious accommodation. Coloured drawing in private possession.



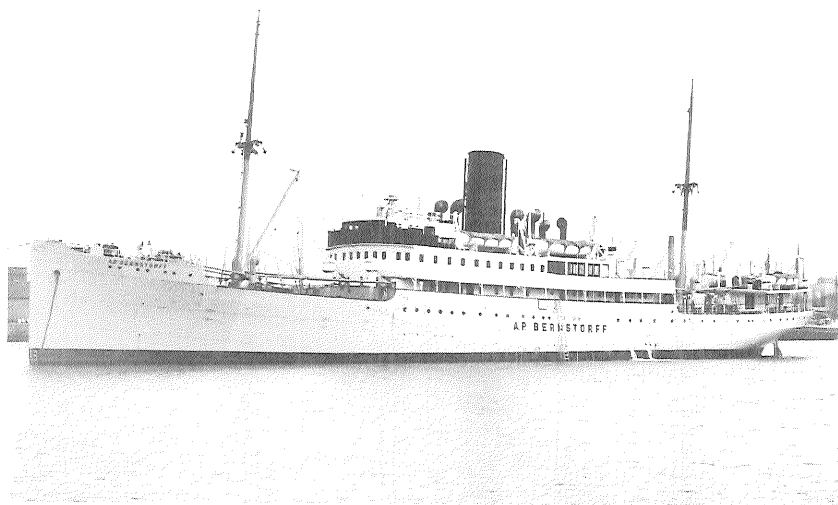
Et gammelt fotografi viser, hvordan trappeløb og konversationssalon omborg på s/s »J.C. la Cour« så ud i virkeligheden.

An old photograph of the staircase and saloon on s.s. J.C. la Cour.

dampfærgeren »Prins Christian« bygget til Gedser-Warnemünde overfarten. Den var for sin tid lidt af et teknisk vidunder. Den havde to drivskruer og holdt rigelig 14 knob ved to triple-expansionsmaskiner, der indicerede 2600 hestekræfter (IHK). Til jernbanevogne havde færgeren en effektiv sporlængde på 128,5 m og saloner til 1150 passagerer fordelt på 1., 2. og 3. klasse. De lave byggepriser, der var et resultat af den manglende efterspørgsel på tonnage, fik dog også en og anden reder til at supplere sin flåde til gunstige priser. D/S Vendila, grundlagt af firmaet Svendsen og Christensen 1898, havde fået sine første skibe leveret fra skotske værfter. Selskabet fik nu i 1904-05 bygget fire næsten ens fragtskibe på hver godt 1421 brt. på Helsingørs Jernskibsbyggeri, det var »N.F. Høffding«, »J.D.S. Adolph«, »Alfred Hage« og »T.M. Werner«, alle opkaldt efter danske købmænd. Til marineministeriet leveredes i 1906 fiskeriinspektionsskibet »Islands Falk«. Også i 1906 leverede værftet to søsterskibe, de største skibe værftet endnu havde bygget, »Kotonia« og »Boscia«, hver på 2624 brt. til de Fisker'ske selskaber Union og Dan. Konsul P.L. Fisker var i 1903 indtrådt i værftets bestyrelse, hvor han sad til 1910. Til og med 1906 kunne værftet holde en rimelig beskæftigelse og udbyttet til aktionærene, der siden 1891/92 havde været på 5-6%, var fortsat af denne størrelsesorden, indtil beskæftigelsen faldt stærkt i slutningen af 1907, og det så ud til, at værftet i vinteren 1907-08 ville stå helt uden nybygningsarbejde. For egen regning satte værftet da en fragtdamper på 1544 brt. igang. Den blev under bygningen købt af firmaet Schach Steenberg, København, og døbt »Skinfaxe«. Da værftet i 1908-09 igen byggede to skibe, blev de også overtaget af Steenberg som »Rimfaxe« og »Gulfaxe«. Yderligere bestilte firmaet endnu et skib, et søsterskib til »Gulfaxe«. Alligevel havde værftet i disse år tab og kunne hverken betale udbytte eller foretage afskrivninger. Først i løbet af 1911 indtraf den længe ventede bedring i fragtmarkedet, og efterspørgslen på tonnage steg.

Samarbejdet med DFDS

Som før nævnt var skibsreparationerne af stor vigtighed for værftets beskæftigelse. Efter værftets udbygning med henblik på at kunne betjene flere reparationskunder sluttede DFDS omkring århundredskiftet overenskomst med værftet om eftersyn af et bestemt antal dampere om året. Herved blev værftet istand til at udfylde ledig plads i dok og på bedding. Gennem de første 25 år havde værftet leveret 111 nybygninger og foretaget reparationer på 3068 skibe. Perioden



Passager- og fragtskib s/s »A.P. Bernstorff«, leveret 1913 til DFDS's Nordsøroute. Det var et efter sin tid meget moderne og elegant udrustet skib, hvis dampmaskine var den største, der endnu var bygget på værftet.

The passenger and cargo vessel s.s. A.P. Bernstorff, delivered 1913 to the United Danish Steamship Co. For its time a modern and elegantly furnished vessel, with the largest steam engine until then built by the yard.

sluttede netop med, at værftet i skarp konkurrence fik overdraget sit hidtil største reparationsarbejde, nemlig en forlængelse på $48\frac{3}{4}$ fod af dampfærgen på Gedser-overfarten, »Prinsesse Alexandrine«, der i den nye dok blev skåret over for og agter for maskinrummet og nye stykker indbygget. Samtidig blev færgen gjort dobbeltsporet for at kunne overføre flere jernbanevogne ad gangen.

Til DFDS leverede værftet i årene 1910-13 ti skibe, de fleste fragtskibe, men også flere kombinerede passager- og fragtskibe. Disse skibe til DFDS gav især meget arbejde til tegnestuerne, da rederiet forlangte at få alle tegninger indsendt til godkendelse. Mange ting, man plejede at udføre efter sædvane, måtte nu tegnes først. Den betydeligste af disse ordrer var det kombinerede passager- og fragtskib »A.P. Bernstorff«, der skulle indsættes på ruten Esbjerg-Harwich. Det var med sine 2316 brt. betydelig større end de andre skibe på ru-

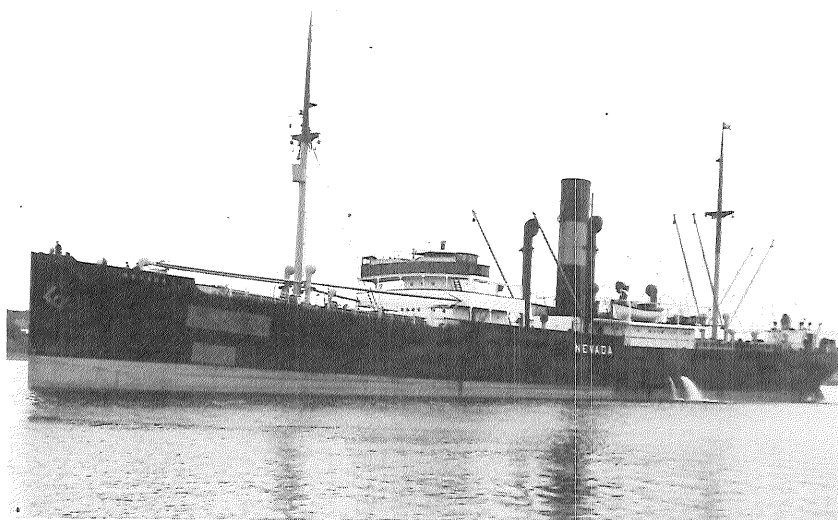
ten. Maskinen, en 3300 IHK tregangsmaskine, var den største dampmaskine, værftet til da havde fremstillet, og skibet kunne gå med en fart af 17 knob. Om forholdene i øvrigt var samtiden enig med redaktøren af Dansk Søfartstidende, der skrev: »Ombord er alt, såvel med hensyn til lasteforholdene som med hensyn til passagerernes bekvemmelighed, indrettet efter de nyeste og bedste principper«. Ikke mindst derfor fik »A.P. Bernstorff« sin plads i Danmarkshistorien, da det med medlemmer af regering og rigsdag sejlede bagefter kongeskibet til genforeningsfestlighederne i 1920.

I februar 1913 fik værftets bestyrelse meddelelse om, at et konsortium havde opkøbt så betydelige aktieposter, at man var i besiddelse af majoriteten af selskabets aktiekapital. I marts s.å. blev det oplyst, at de opkøbte aktier var overført til B&W, som derved var kommet i besiddelse af majoriteten af værftets aktiekapital. I rederikredse fandt man dog, at B&W's heraf følgende monopolstilling var særdeles uheldig og til skade for kunderne. Efter pres fra rederne overdrog direktør Knudsen fra B&W da halvdelen af B&W's aktiepost i værftet til DFDS. Efter de nye aktionærers ønske blev værftets bestyrelse udvidet fra 6 til 8 medlemmer, og direktør Høst fra DFDS og direktør Knudsen fra B&W blev indvalgt i bestyrelsen. B&W's hensigt med aktieopkøbet var et ønske om et nærmere samarbejde såvel teknisk som økonomisk mellem B&W og Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri. I august 1916 fik DFDS en henvendelse fra B&W, som ville overdrage sin aktiepost i værftet til selskabet. Efter nogen forhandling - også om den udbytteprocent, der skulle udbetales - overtog DFDS aktieposten, og udbyttet blev fastsat til 30%. Siden da har DFDS stået som hovedaktionær og har derfor haft en afgørende indflydelse på værftets forhold. Da rederiet J. Lauritzen i 1964 erhvervede aktiemajoriteten i DFDS, overgik indflydelsen til dette rederi.

Et direkte samarbejde med B&W skete inden for udviklingen af dieselmotorer. Fra (1918) 1919 var B&W og værftet i Helsingør partnere af Holeby Dieselmotorfabrik. I 1930 udtrådte Helsingør af dette samarbejde og sluttede i stedet i 1935 kontrakt med B&W om licens for bygning af B&W dieselmotorer på værftets maskinbyggeri.

Første verdenskrig

Under krigen 1914-18 gik tallet af nybygninger stærkt ned på danske værfter på grund af mangel på materialer, men værftet klarede sig tilfredsstillende ved reparationsarbejder. Nogle nybygninger løb dog af stabelen under stadig stigende vanskeligheder. I 1917 blev kun af-



s/s »Nevada« afleveret til DFDS i krigsåret 1917 som eneste nybygning det år. Det var det største skib, der til da var bygget på værftet.

The s.s. Nevada, delivered to DFDS in 1917, the only vessel to be built during that year of the war, and the largest ship until then to be built by the yard.

leveret et skib, det var fragtskibet »Nevada« til DFDS. Det var med sine ca. 7000 tons det største skib, værftet endnu havde bygget. »Nevada« var dimensioneret således, at det kunne gå i værftets nye dok, men arbejdsprocesserne blev besværliggjort ved, at værftets daværende anlæg ikke var indrettet på at bygge så store skibe. Da »Nevada« var søsat - med et skjold på agterstævnen for at tage farten af skibet - blev kølen lagt til passagerskibet s/s »Kjøbenhavn«, ligeledes bestilt af DFDS. Under dette bygningsarbejde kulminerede vanskelighederne med at skaffe materialer og udstyr. Således måtte værftet selv konstruere og udføre styremaskinen, der skulle have været leveret fra England.

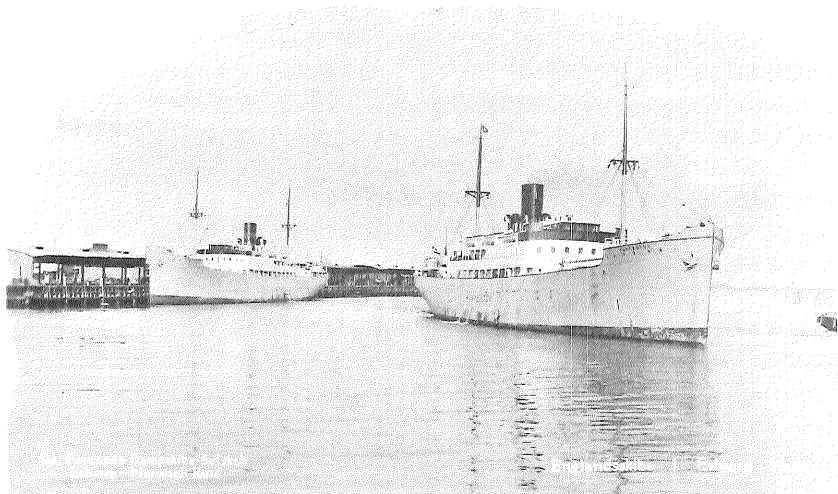
Adskillige danske rederier havde lidt store tab under krigen 1914-18. Mange skibe blev minesprængt, stukket i brand eller torpederet. D/S Dannebrog havde mistet omkring 24 skibe i trampfart på Nord- og Østersøen med kul eller træ. Da selskabet efter krigen søgte at genoprette tabet, blev ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

bestilt og i 1919-20 afleveret to mindre og en større fragtdamper, alle efter rederiets navneskik med endelsen -borg. D/S Torm's flåde var intakt indtil 1917, hvor man mistede fem dampskibe, mens de -rekvireret af England som neutral tonnage - sejlede med engelske officerer og engelsk mandskab. Til dette rederi, som ikke tidligere havde fået leveret nybygninger fra Helsingør, byggede værftet to søsterskibe i 1919-20. Desuden fik firmaet Schach Steenberg, der nu havde stiftet D/S Primula, til dette selskab leveret endnu en »Rødfaxe« og en »Gulfaxe«. Af DSB fik værftet i 1919 overdraget sin hidtil største ordre fra statsrederiet, nemlig en dobbeltskruet og dobbeltsporet jernbanefærge til Gedser-Warnemünde ruten. Den blev den første færge med høj bovport og fik en sporlængde på 157 m og plads for 1098 passagerer. Der var i mere end en forstand gods i de gamle nitte-de jernskibe; færgen, der fik navnet »Danmark« sejlede sin sidste tur på ruten den 15. april 1968.

Mellemkrigsårene

Efterkrigsårenes højkonjunktur varede ikke længe. Ved årsskiftet 1920-21 var fragtraterne gået så langt ned, at det var næsten umuligt at få fragterne til at dække udgifterne. Handelsflådens skibe blev oplagt i stort tal, og værfterne modtog kun få nye ordrer. Takket være adskillige ordrer på kombinerede passager- og fragtbåde, der med den stigende passagertrafik ikke var så afhængige af øjeblikkets fragtpriiser, kunne Helsingørs Jernskibsværft dog i de kriseperioder, der indtraf både i begyndelsen og i slutningen af 1920'erne, opnå rimelige resultater. Også på arbejdsmarkedet var der i disse år uro. På værftet i Helsingør var årene 1920-21 og 1924-25 ret urolige med lock-out og strejker for arbejdsstyrken, der i disse år lå mellem 800 og 1100 mand.

I 1923 påbegyndte man den modernisering af værftets bygninger og anlæg, som allerede længe havde syntes påkrævet. Af jernbeton blev i 1924 opført en ny skibsbygningshal i to etager, i den øverste blev indrettet afslagningsloft og værksteder. I den højloftede skibsbygningshal kunne man overalt benytte sig af hurtigkørende traverskraner, der var konstrueret med svingbar udlægger for også at kunne betjene mellembygningen og korrespondere med pladelageret øst for værkstederne. De oprindelige tre mindre beddinge blev erstattet af to helt moderne, betonfunderede, den længste på 133 meter, og mellem de to beddinge blev anlagt en bane med to elektriske 3-5 tons kørekraner. Nord for kontorbygningen blev opført en større



Efter ønske fra DFDS leverede værftet i 1925 og 1926 to last- og passagerskibe til overfarten Esbjerg-Harwich som dieselmotorskibe. I alt byggede værftet fire søsterskibe til denne overfart. Et lokalt postkort viser m/s »Parkeston« fra 1927 og et af søsterskibene.

In 1925 and 1926 the yard delivered to DFDS two cargo and passenger ships with diesel engines, ordered for the Esbjerg-Harwich service. Four ships of the same class were built for this route. This postcard shows the m.s. Parkeston, built 1927, and one of its sister ships.

bygning, hvori der bl.a. blev indrettet marketenteri og omklædningsrum for arbejderne og i kælderen en cykelstald. Reparationsafdelingen fik i 1928 en moderne ophalerbedding i stedet for den gamle fra 1863.

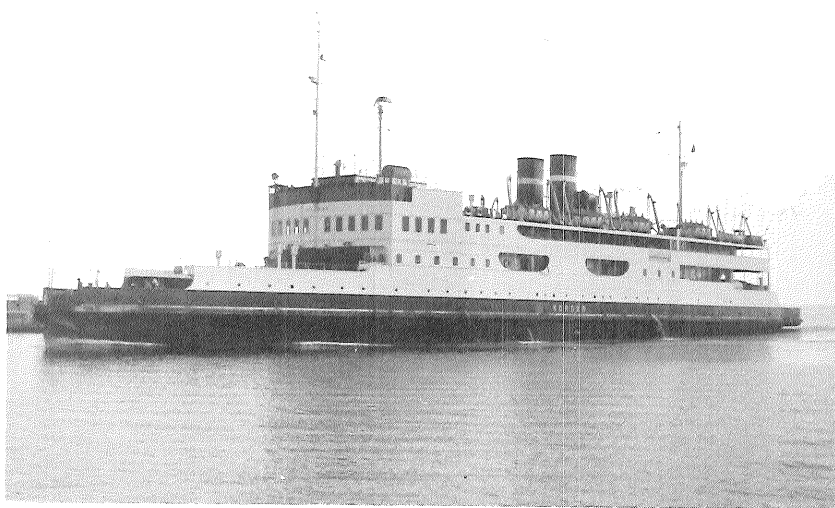
Før, under og i årene efter de store ombygninger leverede værftet en række ret ensartede last- og passagerdampere til rederiet Svea i Stockholm, der selv ejede Finnboda værft. Ni eksportbåde med indretning for 10-12 passagerer og udstyret med »gotiske« navne udgik fra værftet til dette rederi i årene 1911-28 tillige med flere maskin-anlæg.

Over halvdelen af det antal ordrer, værftet effektuerede i årene 1921-28, var passagerbåde med indretning for tillige at kunne medtage fragt. Tonnagemæssigt var der dog mere ligevægt takket være et par fragtmotorskibe i sværvægtsklassen som motortankskibet »Brit-

ta« til rederiet Mascot i Oslo, leveret 1928, på 6316 brt. og 8870 tdw. Også tankene skulle nittes, og under skibets bygning var det største antal nittere nogensinde beskæftiget på værftet. Af næsten tilsvarende dimensioner var m/s »Stanford« til et andet Oslo-rederi, Standard, leveret samme år. Af kombinerede passager- og fragtbåde blev 1922-23 til DFDS leveret søsterskibene »Bergenhuss« og »Trondhjem« på ca. 1400 brt. til selskabets besejling af Vestnorge. I de følgende år blev leveret en lang række store passagerskibe, der gennem en menneskealder gjorde værftet kendt i vide kredse for at udvikle en stadig større fitness inden for passagerapteringen og ekspertise med hensyn til et skibs fremdrift og evne til at manøvrere i havn. Samtidig med at værftet efter sin ombygning stod som et fuldt moderne skibsværft, gik man efter ønske fra DFDS over til at bygge dieselmotorskibe. Det første af ialt fire søsterskibe på 2762 brt. var »Parkeston« og »Jylland«, der henholdsvis 1925 og 1926 blev indsat på ruten Esbjerg-Newcastle. Det var en vanskelig opgave at konstruere de hurtiggående motorpassagerskibe, da man ikke ud fra teoretiske beregninger kunne bestemme hestekraften ved den forlangte fart, men måtte prøve sig frem ved forsøg i modeltanke. Dette måtte foregå i England og Tyskland, da man herhjemme først omkring årsskiftet 1958-59 fik en modelforsøgsstation, Danmarks hydro- og aerodynamiske Laboratorium. Det endelige resultat blev en teknisk nyskabelse udviklet i samarbejde mellem værftet og DFDS under ledelse af direktør J.A. Kørbing, der 1922 indtrådte i værftets bestyrelse.

I 1925 havde DFDS oprettet en direkte rute mellem København og Reykjavik. Ruteskibet blev bestilt i Helsingør, og i 1927 blev m/s »Dronning Alexandrine« indsat i denne fart, som det besejlede til 1965, hvor det blev ophugget. I perioder gik skibet ind til Leith og Thorshavn, og i 1951-60 gik det desuden til Grønland. Til indenrigsruten København-Århus leverede værftet i 1928 m/s »C.F. Tietgen«. Sejladsen på de indenlandske ruter foregik som natsejlads, hvorfor hovedvægten ved indretningen blev lagt på kamrene.

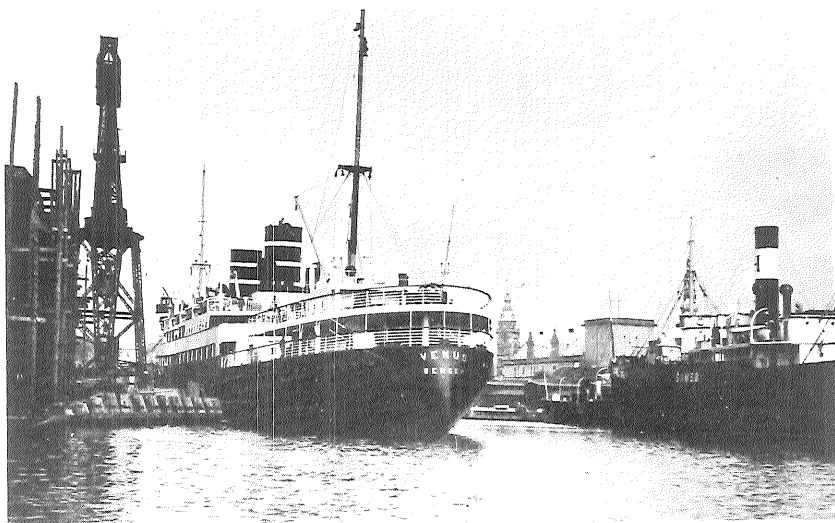
Erfaringerne med de to første Englandsbåde var så gode, at DFDS bestilte yderligere to skibe i samme serie, m/s »Esbjerg« og m/s »England« leveret 1929 og 1932. Også DSB mente nu, at det var forsvarligt at gå over til motordrift som værende mere økonomisk, og bestilte til Storebæltsoverfarten m/f »Korsør« til levering 1927. Denne nye type, som gennem en generation blev betragtet som prototypen på en Storebæltsfærge, blev forløberen for de senere kombinerede jernbane- og bilfærger, der alle er dobbeltskruede med direkte dieselmaski-



Motorfærgen »Korsør« leveret til DSB 1927 som den første af en række store jernbanefærger til Storebæltsoverfarten mellem Korsør og Nyborg.

The motor ferry Korsør, built for the Danish State Railways in 1927, the first of a number of large ferries built to transport trains across the Great Belt between Korsør and Nyborg.

neri. Typen blev gentaget med motorfærgerne »Nyborg« og »Sjælland« fra 1931 og 1933. De to sidste var omtrent søsterskibe og lidt større end »Korsør«, deres længde var ca. 100 m og effektive sporelængde 248 m. De havde plads til 1500 passagerer. Farten var 15-15½ knob. Takket være de gode resultater, værftet havde opnået med de dieseldrevne passagerbåde, fik man fra Det Bergenske Dampskibsselskab ordren på et skib til ruten Bergen-Newcastle, som skulle erstatte to passagerdampere, der hidtil havde betjent ruten. For at gennemføre dette måtte skibet kunne holde en fart af 19 knob over Nordsøen. At opgaven blev løst med bravour viste sig, da m/s »Venus« efter aflevering 1931 blev indsat på ruten og under alle vejrforhold gennemførte sine rejser programmæssigt. Såvel teknisk som med hensyn til passageraptering betegnede m/s »Venus« et højdepunkt, og ikke uden grund fik skibet hurtigt tilnavnet Nordsøens Dronning. Under 2.verdenskrig blev skibet ramt af en lufttorpedo i



M/s »Venus« under udrustning i 1930. Leveret 1931 til Det Bergenske D/S til fart over Nordsøen. Skibet blev på grund af sin hurtighed og sin elegante indretning kaldt »Nordsøens dronning«. T.h. s/s »Samsø« leveret 1930 til D/S Heimdal.

The m.s. Venus being fitted out, 1930. Delivered in 1931 to the Bergen Steamship Co. for the North Sea route. Because of its speed and elegant accommodation known as Queen of the North Sea. On the right s.s. Samsø, delivered 1930 to Heimdal Steamship Co.

tysk havn, men kom efter krigen til Helsingør og blev genopbygget, endnu en gang fuldt på højde med tidens krav.

Administrerende direktør for værftet var siden 1925 dr.techn. H.P. Christensen, hvis store viden inden for maskinområdet gjorde sit til, at værftet gennem årene gang på gang påkaldte sig opmærksomhed ved at udvikle stadig nye, bedre og mere økonomiske maskinanlæg. Adskillige allerede opfundne maskiner og kedler erhvervede man sig licensretten til at fremstille. I 1926 havde man opnået ret til at bygge kedler efter Stirling Boiler Company's patenter. Af disse landkedler har man leveret store anlæg til blandt andet elektricitetsværker. For fremstilling af marinekedler fik værftet licensretten til Babcock & Wilcox's patenter.

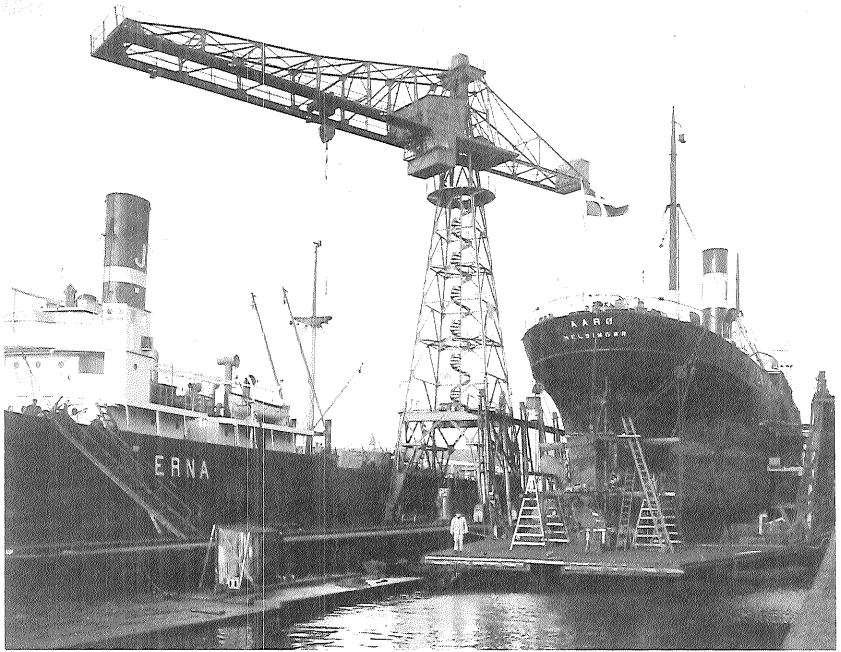
Ved siden af de store individuelle ordrer udviklede værftet fra slutningen af tyverne en speciel type fragtdampere, økonomiske både i

bygning og i drift. Længden var 252' (76,8 m) og lasteevnen stor i forhold til bruttotonnagen, 2500 tdw. Først blev tregangsmaskinen af værftets forbedrede konstruktion anvendt i disse skibe, men den blev erstattet af en Lentz ventilmaskine, efter at værftet i 1928 havde erhvervet licensretten til at fremstille denne ventilstyrede dobbelt-compound maskine. I s/s »Grete« og s/s »Ulla« leveret til D/S Vesterhavet (korresponderende reder J. Lauritzen) i 1931 blev økonomien yderligere forbedret ved, at man indbyggede en spildedampturbine af værftets eget patenterede system. Turbinen var ved kobling og kædetræk sat i forbindelse med skrueakslen og forbedrede maskinens økonomi med 15-20% ved at udnytte spildedampen fra denne. Desuden udmærkede dampmaskiner af denne type sig ved en støjfri og rolig gang.

Denne gode og økonomiske skibstype skaffede værftet flere redere som kunder, der ikke tidligere eller kun for længe siden havde modtaget en nybygning herfra. En ny kunde var firmaet Martin Carl, der var korresponderende reder for D/S Heimdal. Siden dampskibsselskabet blev grundlagt i 1895, havde man fået sine nybygninger leveret fra engelske og skotske værfter. Nu fik man i 1924-25 to fragtskibe af økonomiklassen, anskaffet med henblik på selskabets gamle ruter, Nord- og Østersøen om sommeren, Middelhavet om vinteren. Igen i 1929-30 leverede værftet to skibe til D/S Heimdal og flere ordrer fulgte. Som de to sidstnævnte, dampskibene »Sejrø« og »Samsø« havde haft ved leveringen, fik også de ældre skibe indlagt elektriske installationer og køleskabe, og de blev alle i 1935, da der igen var god gang i fragtmarkedet, sat i oversøisk fart med de mest forskelligartede fragter. Som et eksempel kan nævnes, at s/s »Samsø« i 1935 gik med stykgods fra Antwerpen til Østafrika og videre til Saigon, herfra til Dakar med ris, kom til Caronte med jordnødder, sejlede til England med espartogræs fra Oran og vendte hjem til Danmark med en last kul³. I 1927 indtrådte skibsreder Axel Carl i værftets bestyrelse, hvor han sad, til han i 1936 døde kun 41 år gammel.

Fragtskibe

Konsul Lauritzen i Esbjerg havde i 1893 fra værftet fået leveret fragtdamperen »Norma«, der blev det ene af de tre skibe, der var grundlaget for stiftelsen af D/S Vesterhavet. Først i 1930-31 fik selskabet igen bygget skibe på værftet, nemlig tre dampskibe af økonomiklassen. Lastrummene på disse både kunne, som før nævnt, tilpasses forskellige fragter, og rederiet J. Lauritzen lod i samarbejde med værftet de



To af værtets meget efterspurgte lastdampere på 2500 tdw. i økonomiklassen. T.v. s/s »Erna« leveret 1930 til D/S Vesterhavet. T.h. s/s »Aarø« leveret 1925 til D/S Heimdal.

Two of the economy class cargo steamers, 2500 tons, for which there was great demand. Left, s.s. Erna, delivered 1930 to Vesterhavet Steamship Co. Right, s.s. Aarø, delivered 1925 to Heimdal Steamship Co.

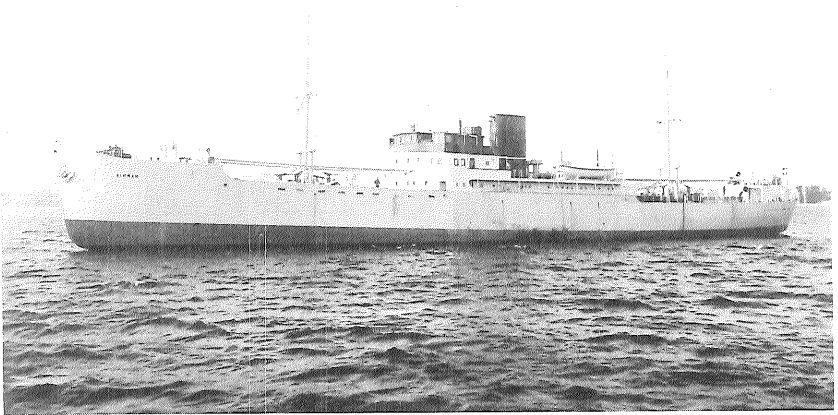
almindelige trampdampere udvikle til frugttransportskibe ved at indlægge elektrisk ventilation og køleanlæg og billiggøre driften med spildedampturbiner. Herved blev man i stand til at konkurrere med de store frugtselskabers dyre specialskibe.

I året 1931 gik rederiet fra trampfart ind for liniefart, og i forbindelse hermed skete en kraftig forøgelse af tonnagen. Linierne blev faste helårsruter med frugt fra forskellige Middelhavshavne til destinationer i Vest- og Nordeuropa, og snart blev rutenettet verdensomspændende. Fra tidligere hovedsagelig at have sejlet på Nord- og Østersøen samt til Middelhavet med trælast fra Finland satsede rederiet nu på frugtfarten fra Afrika og efterhånden især fra Sydamerika,

således at i 1935 var omtrent halvdelen af dets samlede flåde på 43 dampskibe og fem motorskibe indrettet til frugttransport⁴. Også D/S Torm gik ind i dette samarbejde med værftet i Helsingør, der som det første i Skandinavien gik ind for køleskibstypen, selvom både B&W og Nakskov Skibsværft hurtigt fulgte efter og fik deres del af ordrerne. I årene 1933-35 leverede Helsingør Skibsværft fem frugtdampere til D/S Vesterhavet og tre til D/S Torm. Værftet blev herved støttet af de to danske rederier, der vel i disse år havde klaret sig bedst trods en international krise for skibsfarten og for værfterne, forstærket da England og de skandinaviske lande »gik fra guldet«.

På grundlag af de erfaringer Helsingør Værft fik ved at udvikle en køleskibstype så at sige fra grunden, arbejdede man videre med typen, der nu også blev bygget som motorskib. D/S Torm var allerede i 1920'erne begyndt at indarbejde sig i frugtfarten fra Spanien og Italien, som selskabet efterhånden udvidede til Levanten og Persergolfen. Rederiet havde fået bygget adskillige skibe på Nakskov Skibsværft, men henvendte sig nu til værftet i Helsingør, fordi man havde behov for kølebåde, der kunne klare oversøisk frugttransport. Efter at have modtaget de tre ventilerede dampskibe, foretrak man at satse på motorskibe som m/s »Herdis« på 2775 tdw. leveret fra Helsingør 1935. Det kom samme år som første skib fra Persergolfen til New York med sæsonens første dadler⁵. Også udenlandske redere blev interesserede, og det var en triumf for værftet, da man i 1934 kunne levere det fuldt udviklede reefer-motorskib, automatisk ventileret, med isolerede lastrum og køleanlæg, »Iles de Los«, til rederiet Compagnie Fraissinet i Marseille, beregnet til at kunne transportere frisk frugt fra fransk Vestafrika til Marseille. Rederiet bestilte yderligere to reefer-både, og to tilsvarende blev leveret til redere i Haugesund i Syd Norge. Også J. Lauritzen fik to reefer-motorskibe leveret, »African Reefer« i 1935 og »Indian Reefer« i 1939. Det billige princip havde man dog måttet efterlade undervejs. Sammenligner man de to ordrer til J. Lauritzen, frugtkøledamperen »Helga« på 1700 brt. og 106.500 kubikfod kølelast, leveret 1933 og frugtkøleskibet m/s »African Reefer« på 1771 brt. og 128.100 kubikfod kølelast leveret 1935, blev prisen på den sidste 1.400.000 kr. mod 715.000 kr., altså næsten det dobbelte⁶.

Dampskibenes tid var dog ikke forbi. I årene 1936-37 leverede værftet til J. Lauritzen en serie på fem shelterdækkere på 2900 brt., elektrisk ventilerede lastrum og med kraftige turbo-compoundmaskiner. Sammen med serien blev specielt til Las Palmas ruten leveret



Reefer m/s »Vibran« af Haugesund, leveret 1935. Helsingør Værft var det skibsværft i Skandinavien, der først optog køleskibe til frugttransport som et speciale. En række køleskibe af denne type blev leveret til franske, norske og danske redere.

The reefer m.s. Vibran of Haugesund, delivered 1935. Helsingør Yard was the first in Scandinavia to specialise in the building of refrigerator ships for carrying fruit. A number of ships of this type were built for French, Norwegian and Danish owners.

en tilsvarende, men kun halvt så stor damper, »Linda«. Den havde samme »moderne« udseende som de øvrige med udfaldende stævn og krydserhæk, men fik på grund af sin ringe størrelse kælenavnet Pocket-reeferen⁷.

Mange værfter verden over byggede nu køleskibe, og i 1939 kneb det med at få kølelaster, der var blevet for mange reefer-skibe. Værftet havde dog op gennem 30'erne også efterspørgsel på fragtdieselmotorskibe, der ved et elektrisk drevet ventilationssystem og elektrisk drevne spil for hurtig losning og ladning var lige velegnede til frugtfart som til almindelig trampfart. Frem til 1941 fik D/S Torm fem af disse motorskibe for at sætte dem i stykgodsfart på Nord- og Sydamerika.

Nybygninger 1935-40

Til trods for en stadig voksende konkurrence kunne værftet i årene

op til anden verdenskrig dog holde en god beskæftigelse, og arbejdsstyrken var i 1939 kommet op på 2500 mand. I årene 1935-40 blev leveret 40 fartøjer af mange forskellige størrelser og typer: lægttere, færger, passagerskibe, køleskibe og almindelige fragtskibe, de fleste af disse med aptering til at medtage det efter konventionen tilladte antal på 12 passagerer. En meget interessant ordre var m/s »Svanetia«, det største passagerskib fra værftet siden afleveringen af m/s »Venus« i 1931. Det blev bestilt af en statslig importvirksomhed i Moskva og leveret 1937 til besejling af ruten Odessa-Alexandria. Skibet vakte international opmærksomhed ved at være et af de første passagerskibe, det kommunistiske USSR lod bygge i udlandet. Forholdene ombord var for skibsofficererne særdeles gode, men den vestlige verden undrede sig over passagerapteringen, der var inddelt i tre klasser til henholdsvis 44, 60 og på 3. klasse 104 passagerer, foruden at der var to luksussuiter. Værftet høstede stor anerkendelse for nybygningen, og det blev blandt andet bemærket, at roret og udformningen af agterskibet omkring dette var af »The Elsinore special streamlined type«, der havde en gunstig påvirkning på sejladsen især for et letlastet fartøj⁸.

For DSB blev til Storebæltsoverfarten leveret den enkeltsporede motorfærge »Freja« beregnet for overførsel af først og fremmest biler, men den havde også et spor til overførsel af et lyntog med tre vogne. Som noget nyt kunne den dobbeltskruede og isforstærkede færge ved at bakke bryde isen, når bæltet blev islagt. I de strenge isvintre 1940-41-42 ydede »Freja« en god indsats som isbrydende færge, og statsrederiet kunne glæde sig over sin forudseenhed. Samtidig med »Freja« havde værftet et andet passagerskib med egenskaber som isbryder på stabelen. Det var s/s »Aallotar« beregnet for passagertrafikken mellem Helsingfors og Stockholm. Dens skrog skulle bygges til at modstå Bottenhavets kraftige ismasser. I 1934 havde værftet leveret en sandpumper »Stenbjørn« til A/S Carl Nielsen, som igen i 1937 modtog et yderligere forbedret fartøj af samme type med sugerør, »Storebjørn«. En god repræsentant for værftets lastfartøjstyper var kuldampere »Ivan Kondrup«, 1937, med store luger for lastning og losning med grab og maskinen anbragt agter, således at skruetunnelen ikke gik gennem lastrummene.

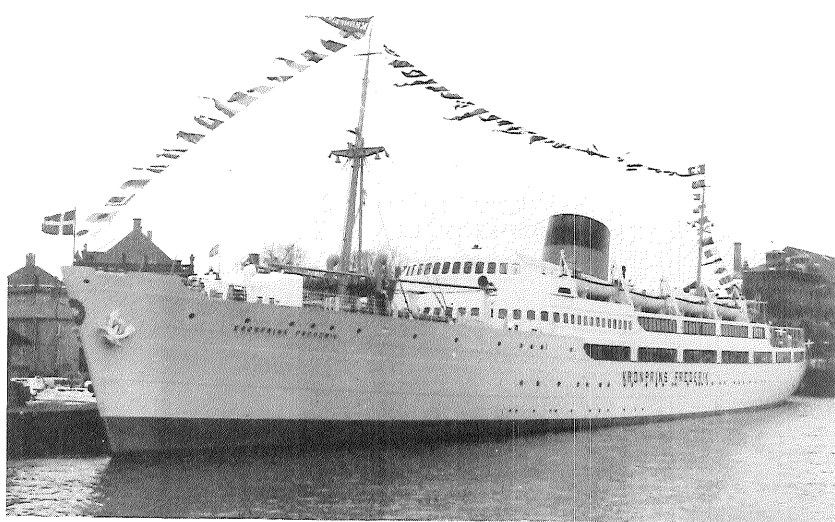
En større ordre fra DSB var motorfærgen »Storebælt« bestilt til levering 1939 som den fjerde i rækken af tresporede færger til Storebæltsoverfarten. Den blev tre meter længere end »Sjælland«, men så ellers ud som denne i det store og hele, selvom saloner, køkken og

anretterrum var bedre og mere moderne indrettet. Den største forandring lå i et ændret og betydelig stærkere maskineri, hvad der betød en forøgelse af farten til 16½ knob. De rejsende ville snarere hefte sig ved de to langskibs anbragte skorstene, der blev indledningen til en ny ændring af færgernes udseende, idet også »Sjælland«s skorstene blev fornyet og anbragt langskibs« efter schalburgtagen i 1943.

Sammen med J. Lauritzen og Torm var DFDS en stor ordretager. Selskabet fik i den omtalte femårsperiode leveret syv nybygninger. Det drejede sig om fire fragtmotorskibe, en fragtdamper og to passagerskibe. De fire fragtmotorskibe, to gange to søsterskibe på 2400 og 2500 tdw., blev leveret i 1936 og 1938, dvs. før og efter den spanske borgerkrig, til rederiets Levant-linie og Middelhavsruiter, og i 1939 fulgte et større fragtskib, s/s »Texas«, bygget til besejling af de østamerikanske havne. Efter den 1. september, i verdenskrigens optrækkende faser, oplevede man en så stor opblomstring af fragttransporterne fra Sydamerika, USA og Canada, at også de fire nye Middelhavsskibe, »Tunis«, »Marocco«, »Algier« og »Sicilien« midlertidigt blev sat ind i Atlanterhavstrafikken⁹.

Da passagertallet på selskabets rute Oslo-København udviste en stadig stigning på grund af den voksende interesse for at dyrke vintersport, blev de to gamle dampskibe »Kong Haakon« og »Dronning Maud« i 1937 erstattet af motorskibet »Kronprins Olav«. Dette skib, hvortil værftet havde udført sit første dieselmotoranlæg på B&W licensen, havde plads til 530 passagerer, kunne løbe 18 knob og besejlede ruten på 15 timer, dvs. 5-6 timer hurtigere end før. Den gamle Århusbåd »C.F. Tietgen« fra 1928 blev i 1939 udskiftet med m/s »Hans Broge«. Med henblik på den nye ferielov besluttede selskabet at foruden natsejladsen at foretage dagsejlad på Århusruten i sommersæsonen. Derfor fik det nye skib større maskinkraft end selskabets øvrige indenrigsbåde for at kunne tilbagelægge rejsen mellem København og Århus på 6½ time. Efter ombygning blev »C.F. Tietgen« igen sat i fart.

Omkring årskiftet 1938-39 fik værftet efter tilbud ordren på et hurtiggående dieselmotorskib til Esbjerg-Harwich ruten. Det skulle være et passagerskib af samme type som »Kronprins Olav«, men det skulle være betydelig større og kunne løbe endnu hurtigere. For at sammenligne med et af skibene på ruten, m/s »England«, den sidst byggede af de fire Englandsbåde, så skulle det nye skib løbe 19-20 knob mod 16, takket være en tilsvarende kraftigere maskine, samt have aptering til ca. 300 passagerer mod 200. De fire »gamle« motor-



M/s »Kronprins Frederik« lå færdigbygget ved udbruddet af anden verdenskrig for at blive sat ind på DFDS's rute Esbjerg-Harwich. Det blev gemt af vejen og først sat i fart 1946. Her ses det ud for Amalienborg med flag over alle toppe på kronprinsens fødselsdag den 11. marts 1946.

The m.s. Kronprins Frederik was ready at the outbreak of the Second World War for service on DFDS's route between Esbjerg and Harwich, but was put in mothballs until 1946. Here seen, next to the Palace of Amalienborg, dressed overall on the occasion of the Crown Prince's birthday, 11th March 1946.

skibe var endnu fuldt anvendelige, men den nye ordre blev begrundet med den rivende udvikling i passagertrafikken over Nordsøen, samtidig med at landbrugseksporsten var dalende. Når den nye rutebåd efter planen blev afleveret den 1. juni 1940, ville den være den danske handelsflådes hurtigste skib. Navnet skulle være »Kronprins Frederik«, og i den samlede planlægning indgik også et søsterskib, »Kronprinsesse Ingrid«.

Anden verdenskrig

Da tyskerne den 9. april iværksatte det overrumplende angreb på

Danmark og Norge, der blev indledningen til den fem år lange besættelse, betød det en brat afslutning på alle planer og beregninger. Alle danske skibe i fremmed farvand søgte allieret eller neutral havn for at undgå tysk beslaglæggelse. Også på de danske skibsværfter var nybygningerne især de større skibe stærkt udsat for at blive beslaglagt. Det meget store og hurtiggående fragtskib m/s »Cometa« bestilt af Det Bergenske D/S blev overtaget af tyskerne efter færdiggørelsen i 1941. Adskillige andre nybygninger blev da i næsten-færdig stand, men uden aksler og propeller, gemt af vejen til bedre tider. Det gjaldt Nordsørouteskibet »Kronprins Frederik« til DFDS og m/s »Tekla« til D/S Torm samt en serie fragtskibe til DFDS. Andre skibe blev dog leveret som normalt til rederierne efter færdiggørelsen i 1941-43. Det var et fragtskib til A/B Helsingborg, to kuldampere og en sandpumper til danske firmaer samt m/s »Eilbek« til Knöhr & Burchard i Hamburg.

Efter besættelsen var den største bekymring for de danske skibsværfter, at man nu så sig afskåret fra England, der var hovedleverandør af materialer til skibsbygningen. Direktør H.P. Christensen, der var formand for Skibsværftsforeningen, havde allerede i 1939 forelagt tanken om et dansk stålværk på skrotbasis. Dette værk blev som Det danske Staalvalseværk i Frederiksværk en realitet, og i 1942 kunne man påbegynde en udvalsning af profiler til skibsbygning, men mangelen på plader blev stadig mere følelig, efterhånden som lagrene slap op. Dette førte til forhandlinger mellem Skibsværftsforeningen og de danske og tyske myndigheder på regeringsbasis. Fra tysk side var man interesseret i at holde de danske skibsværfter igang, og de danske værfter var for at sikre beskæftigelsen og få del i de tyske leverancer af materiale nødt til at tage del i det tyske Hansa-program.¹⁰ Dette omfattede seriebygning af tre typer dampskibe på henholdsvis 3000, 5000 og 9000 tdw. Under forhandlingerne betingede Danmark sig, at man kunne få halvdelen af de under dette program byggede skibe til ejendom. De tyske skibe tilgik et tysk statsrederi, Schiffahrt-Treuhand G.m.b.H., for de danske nybygninger blev oprettet et dansk statsrederi, A/S af 6. Febr. 1943, som igen overlod skibene til de enkelte danske rederiers drift. Seks danske værfter blev involverede, B&W, Helsingør Skibsværft, Nakskov Skibsværft, Odense Stålskibsværft, Aalborg Værft samt Frederikshavns Værft og Flydedok. Efter planen skulle Helsingør Skibsværft bygge et stk. 3000 tonner (nybygning nr. 278) og 5 stk. 5000 tonnere (nybygning nr. 279-283). Værfterne var enige om at lægge arbejdskraft



M/s »Normandiet« fotograferet ved Helsingør Værft umiddelbart efter anden verdenskrig. Bygget efter det tyske Hansa-program som et af fem 5000 tonnere og efter krigen overtaget af Det Dansk-Franske D/S.

M.s. Normandiet, photographed at Helsingør Yard just after the Second World War. One of fine 5000 tonners built as part of the German Hansa programme. Taken over after the war by the Danish-French Steamship Co.

ten i de for danske hænder byggede skibe og trække bygningen af de tyske skibe i langdrag. Hertil kom de uundgåelige sabotagehandlinger mod skibene trods stadigt opsyn af gestapo. Af de for tysk regering byggede Hansa-skibe var ved besættelsens ophør kun to afleverede, og tre ikke færdigbyggede skibe var blevet slæbt bort. Disse og de øvrige efter programmet færdige eller næsten færdige skibe blev efter aftale med de allierede overdraget til danske og allierede rederier, fortrinsvis til de rederier, der havde mistet hele deres tonnage.

Tyskland havde under krigen et stort behov for tonnage, der skulle erstatte de store tab, landets flåde led ikke alene i åben sø ved miner og torpederinger, men også ved de allieredes bombninger af tyske havne. Adskillige skibe bygget på Helsingør Værft blev ført til Tyskland, hvor de blev stærkt beskadigede ved bombardementer. M/s »Venus« er nævnt, men også kuldampere »Ivan Kondrup« blev søn-

derbombet. De tre Englandsbåde »England«, »Esbjerg« og »Jylland« blev alle mere eller mindre ødelagt under deres nye, tyske navne, »Jylland« blev dagen før kapitulationen, den 3. maj 1945, sænket med 800 flygtninge ombord, og står nu på havbunden ud for Travemünde som et makabert udflugtsmål for sportsdykkere.

Under krigen havde værftet haft en pæn beskæftigelse, men produktionen havde været nedsat. Af et samlet antal på 21 skibe var de fem Hansa-skibe, og et par af disse blev først helt færdiggjorte efter krigen. Et af dem, nybygning nr. 282, der som s/s »Schaartor« var sat igang til Hamburg-Amerika Linien, havde ved krigens slutning endnu ikke fået installeret sin dampmaskine. Den blev i stedet forsynet med dieselmaskineri og overdraget Det Dansk-Franske D/S som m/s »Normandiet«.

Flådens genopbygning

Under krigen havde DFDS mistet 32 skibe af sin flåde, der i 1939 havde bestået af 96 skibe. Til antallet af overlevende skibe kom dog snart m/s »Kronprins Frederik«, der blev hentet frem fra Sydhavnen for at blive gjort sejlklar. Skibets maskinrum var næsten tomt, og man måtte fra mange steder, dog hovedsagelig fra USA skaffe materiel og maskiner. Desuden fik man tilladelse til at »strippe« vraget af s/s »Bremen«, der lå udrændt i Bremerhaven for de nødvendige kobberør og kabler¹². Selvom radaranlægget, der i øvrigt blev det første i et dansk skib, endnu ikke var fremskaffet, blev skibet sat i fart i 1946. Men på grund af materiale-mangel varede det yderligere tre år, før søsterskibet »Dronning Ingrid«, der var kontraheret 1945, kunne afleveres. »Kronprins Frederik« var bygget under samme motto som de fleste af værftets tidligere, tilsvarende nybygninger: større fart og bedre komfort. Farten, indtil 20½ knob, var vel den højeste nogensinde for et danskbygget skib og frembragt ved 2 stk. 10 cyl. B&W motorer bygget i Helsingør på licens som hovedmaskineri. Komforten for de 309 passagerer bestod i større kamre med færre køjer og vaskekumme med varmt og koldt vand, ventilation og på hvert dæk baderum og w.c.'er. Salonerne også på 3. klasse havde møbler af cubamahogny betrukket med blå læder, og i 1. classes rygesalon sørgede om aftenen 66 PH-lamper for en dæmpet belysning. Professor Kay Fisker var selskabets arkitekt ved skibets indretning. Ved præsentationen beundrede de besøgende de stoffer, træsorter og elektriske maskiner, der var indkøbt før krigen, og som ikke kunne skaffes i 1946¹³. Skibet blev indsat i ruten Esbjerg-Harwich og samsejlede her med



Værftets ledelse besigtiger m/s »Kronprins Frederik« efter, at skibet var blevet genopbygget på værftet 1953-54 efter sit ophold på bunden af havnen i Harwich. Fra venstre: direktør i DFDS L.O. Normann, værftets direktør H.P. Christensen og direktør for DFDS J.A. Kørbing.

The yard's managing board inspecting the m.s. Kronprins Frederik after it had been rebuilt at the yard in 1953-54 after being raised from the bottom of Harwich harbour. Left to right: L.O. Normann (Director, DFDS), H.P. Christensen (Yard Manager) and J.A. Kørbing (Director, DFDS).

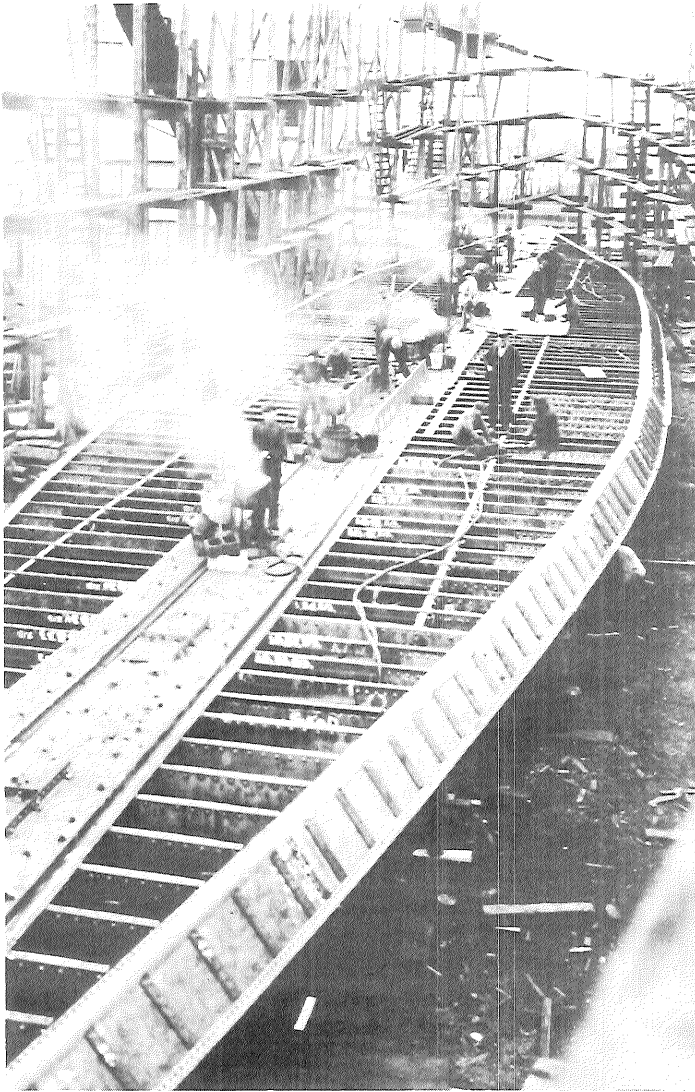
m/s »Parkeston«, det eneste af de fire søsterskibe, der havde overlevet krigen.

D/S Heimdal gik ud af krigen med kun et skib i behold, det ældste og mindste. Den nybygning, man havde kontraheret med værftet i april 1942, var blevet forsinket på grund af det tyske Hansa-program og derfor først leveret i 1947. Nybygning nr. 277, »Axel Carl«, var fra begyndelsen en repetition af den forliste nybygning nr. 261 af samme navn, en damper med lang bro over 2-lugen og »raised quarterdeck«, men værftet foreslog i overensstemmelse med de nyeste tekniske fremskridt dels nogle nye vandrørskedler, og at man gik over til olie-

fyring, dels at man skulle svejse de lodrette stød i skibssiden, mens de vandrette stadig skulle nittes. Beboelsen for og agter blev forbedret i overensstemmelse med skibstilsynslovgivningen, og antallet af nautiske instrumenter og andre hjælpemidler blev betydeligt forøget som følge af de tekniske fremskridt, krigen havde fremskyndet. Det var elektrisk log, Sperry's gyroskop-kompas, telemotorsystem med olietryk i stedet for de gammeldags rorledninger med kæde-træk, ekkolod, højtaleranlæg, radar og radiotelefon. På grund af materiale-situationen turde værftet først i 1946 give kontrakt på en nybygning til levering i 1948. Denne blev egentlig bestilt som et søsterskib til de to »Axel Carl«, men typen blev undervejs ændret til en åben shelterdækker med større lastevne. Da materialerne var specificerede, kunne dette kun lade sig gøre ved at gå ind for en fuldsvejset yderklædning, hvorved materialet til overlappningerne blev sparet¹⁴.

Efter anden verdenskrig gik de danske værfter i stigende grad over til at svejse stålpladerne sammen med elektroder i stedet for at nitte dem sammen med nagler. Man opnåede herved en materiale- og vægtbesparelse på 15%. Metoden havde længe været under udvikling, men redere og klassifikationselskaber havde indtaget en skeptisk og afventende holdning. Allerede i 1933 blev i det populære søfartstidsskrift *Vikingen* bragt en redegørelse for de to metoder. Svejsningen frembød så mange fordele, at artiklens forfatter ikke var i tvivl om, at fremtidens skibe ville blive svejsede, men med overgangen til svejsning ville der blive stillet nye krav til værfterne. Først skulle tegningerne på en helt anden detaljeret måde end hidtil angive arbejdets udførelse, dernæst skulle montageforholdene på beddingerne tilgodeses, et udviklet transportsystem med kraner skulle transportere og anbringe de sektioner, der i forvejen var blevet samlet til større enheder i skibsbygningshallen¹⁵. Mange redere og kapitajner var dog stadig skeptiske over for svejsemetoden. Man talte således om, at svejsede skibe lettere brækkede over i hård sø. Modstandere af den nye teknik henviste også til »Kronprins Frederik«, der efter sigende var et bedre søskib end det helsvejsede søsterskib »Kronprinsesse Ingrid«, fordi en betydelig vægt lå i de nittede skibssider. »Kronprinsesse Ingrid«, der var 300 tons lettere, havde til gengæld en bedre lastevne.¹⁶

Helsingør Skibsværft stod parat til at levere helt eller delvis svejsede skibe til de redere, der måtte ønske det, og i overensstemmelse hermed foretog man de påkrævede nyanskaffelser og udvidelser af værftets kapacitet. Gennem Marshallhjælpen blev to 40 tons kraner



Et mindre nittet skib under opbygning. På tanktoppen står naglevarmerne med de rygende esser. Forholdere og nittere er ved at nitte plader og bundstokke. Bemærk luftslangerne til de trykluftsdrevne maskiner.

Small riveted vessel under construction. On the tank top rivet heaters with smoking forges. Holders and riveters are riveting shell plates and floors. Note the air tubes on the pneumatic machines.

med udlægger i efteråret 1948 købt i Amerika og opstillet på værftet. Den ene »Marshallkran« kunne som en slags kørende portalkran nå ind over skibe, der lå på strækningerne 9 og 11 samt i nye dok. Den anden blev opstillet på kranbanen mellem de to beddinger og havde som hovedopgave at transportere de svejsede sektioner, der blev bygget i hallen, og hænge dem på plads i nybygningerne. Dispositionen af værftets skibsbygningsværksted blev ændret således, at en større del blev frigjort til svejseplaner, for at forarbejderne og svejsningen kunne ske under tag. Opbevaringen af de færdige sektioner, indtil de blev monteret på skibene, måtte ske uden for værkstedet. Først i 1967 blev bygget en svejsehal.

Grønlandsskibe

Da værftet før krigen havde gjort sine erfaringer med hensyn til at bygge skibe, der kunne sejle i isfyldt farvand, kontraherede Grønlands Styrelse to skibe til besejling af henholdsvis Grønlands østkyst og Grønlands vestkyst, da forsyningsruterne kom igang igen fra Danmark efter krigen. Den første ordre var det diesel-elektriske »G.C. Amdrup«, der skulle besejle østkysten, hvor farvandet kun var isfrit en lille del af året. Det blev bygget af eg på Frederikssund Skibsværft, der var et datterselskab af Helsingør Værft. Efter søsætningen foregik udrustningen i Helsingør i 1947. Det andet, ruteskibet m/s »Umanak«, et kombineret passager- og lastfartøj blev bygget af stål og leveret 1949. Skroget var konstrueret i en afrundet form, for at det kunne glide af for isflagerne, i stedet for at disse ville skære skibssiden op ved en kollision. Tankegangen var rigtig, men skibet rullede til gengæld lidt mere, end passagererne syntes, det var behageligt.

Køleskibe

På grund af flådernes store tonnagetab var der nu igen også et marked for reefer-skibe, og værftet leverede i september 1949 m/s »Fruit Monarch« til rederiet Per Gjerding i Bergen. Dette rederi var grundlagt 1913 og gik før krigen i tankfart. Efter krigen besluttede rederen, ligesom også et par andre af byens redere gjorde det, at gå ind i frugtfarten som noget nyt. »Fruit Monarch« lastede 3370 tdw. på fire frugtdæk forude og tre agter. Et freonanlæg nedkølede den luft, der gennemstrømmede de isolerede lastrum, for at kulsyreindholdet ikke skulle blive for højt og derved fremme frugtens forrådnelse¹⁷. Det var imidlertid for sit smukke og strømlinede ydre, det hvidmalede skib vakte beundring. Det blev også i udlandet betegnet som et af

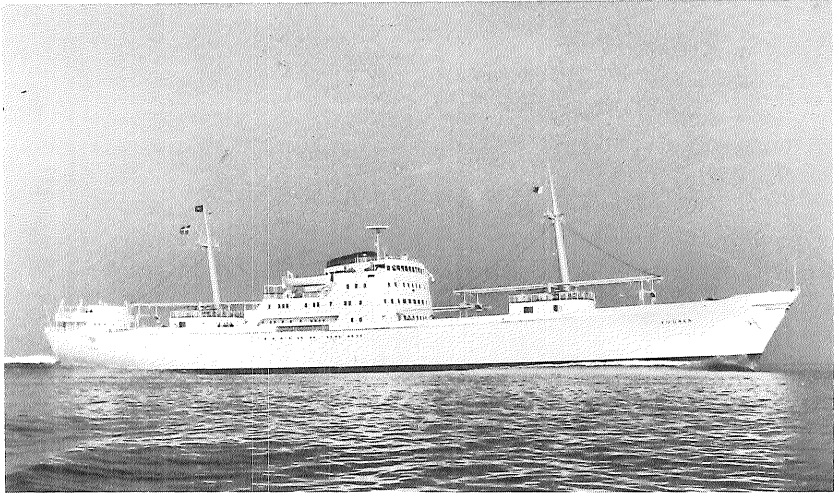
de smukkeste skibe, der var udgået fra værftet. Det norske rederi havde kontraheret to søsterskibe, men den internationale konkurrence var for hård. Rederiet måtte afvikle sine forpligtelser snart efter modtagelsen af det første skib. »Fruit Monarch« blev solgt til Italien, og »Fruit Queen« blev under bygningen overtaget af Transatlantic (A/B Trans) i Göteborg og løb af stabelen som m/s »Coolangatta«.

Rederiet J. Lauritzen havde som tidligere nævnt specialiseret sig i frugtfart mellem Sydamerika og Europa. Tre af rederiets flåde på syv reefer-både gik tabt under krigen i allieret fart. I 1950 blev det besluttet at udvide køleskibsflåden, og tre reefer-skibe blev bestilt, et fra Helsingør og to fra Ålborg Skibsværft. Som det første af disse blev »Mexican Reefer« afleveret fra Helsingør i 1952. Dette skib, der var væsentlig større end sine forgængere, skulle som disse indsættes i frugtfarten. Typen var en åben shelterdækker med lang bak. For at få plads til den nu påbudte udvidede aptering blev midtskibsopbygningen ført agterover. Også huset på bakken, der tjente til beboelse og opholdsrum for den menige besætning, blev udvidet meget. I 14 isolerede lastrum kunne luften køles ned til -20° , således at køle- og fryselaster af enhver slags kunne transporteres sikkert.

En nybygning af samme type, m/s »Coolgardie«, blev i 1956 leveret til koncernen Trans A/B, som havde modtaget »Coolangatta«. Denne moderne lastkølebåd havde også isolerede lastrum, hvor temperaturen kunne holdes nede på -20° , men skibet var hovedsagelig beregnet på transport af bananer og anden frugt.

Til en anden gammel køleskibskunde, D/S Torm, blev leveret en nybygning i 1959. Det var m/s »Yugala«, vel nok Danmarks hurtigste fragtskib. Det blev det sidste traditionelle køleskib, der udgik fra værftet, men blev samtidig det smukkeste vidnesbyrd om værftets formåen inden for denne skibstype. De 18 lastrum kunne køles ned til -20° , men skibet var indrettet til al kølelast, og til banantransport blev indbygget 10 sideporte i øverste dæk. Der var en meget smuk aptering for besætningen, og da skibet det meste af tiden skulle sejle under tropiske forhold, var beboelsen forsynet med et moderne ventilationsanlæg med luftkonditionering.

På de ældre kølebåde - også på de første, der blev bygget efter krigen - var isoleringsmaterialet kork bag en træklædning. Disse materialer frembød stor brandfare, og under bygningen af »Fruit Monarch« udrød da også brand i et lastrum. Ved udrustningen af »Mexican Reefer« og i de følgende nybygninger blev til isoleringen benyttet



Køleskibet »Yugala«, leveret 1959 til D/S Torm. En væsentlig egenskab ved køleskibene var deres hurtighed. Derfor skulle skibene være slanke. Det strømlinede ydre med den udfaldende stævn understregede, at det var skibe, der kunne sejle hurtigt. Skibenes hvide og helt lyse farver gav et indtryk af kølighed.

Yugala, a refrigerator ship delivered in 1959 to the Torm Steamship co. Speed was an important factor in such ships so they were built on slim lines. The stream-lined appearance, with raking stem, showed that these were ships built for speed. White or pale colours conveyed an impression of coolness.

glasuld i stedet for kork og aluminium i stedet for træ. Herved blev den tidligere brandfare fjernet. Også skibenes store aptering blev efter påbud i sikkerhedslovgivningen delt op med brandsikre skodder.

DFDS

Efter krigen kunne DFDS tage de fire fragtskibe i brug, der var blevet afleveret under krigen og gemt af vejen. De var beregnet for selskabets ruter på Nordamerika og Sydamerika. Det femte skib i serien, m/s »Arkansas«, blev først afleveret 1947. I 1948-49 blev leveret tre søsterskibe, »Samos«, »Rhodos« og »Lemnos« til ruten på det østlige Middelhav. Også fra andre værfter modtog selskabet i disse første efterkrigsår ombygninger som nybygninger. Den store fornyelse af selskabets flåde skete dog i 1950 med leveringen af syv skibe fra Helsingør Skibsværft, hvoraf flere vakte sensation. Det gjaldt

især søsterskibene m/s »Axelhus« og m/s »Riberhus« bygget til de indenlandske stykgodsruiter. Karakteristisk for disse skibe var lugearrangementet. Fra bakken og hen til huset agter fandtes een gennemgående luge. Godset blev befordret i containere eller på paller, og lastning og losning foregik ved hjælp af to elektriske tretons-kraner, der kørte på lugekarmen. De to skibe blev bygget på samme bedding og søsat med en halv times mellemrum som de to første danske containerskibe.

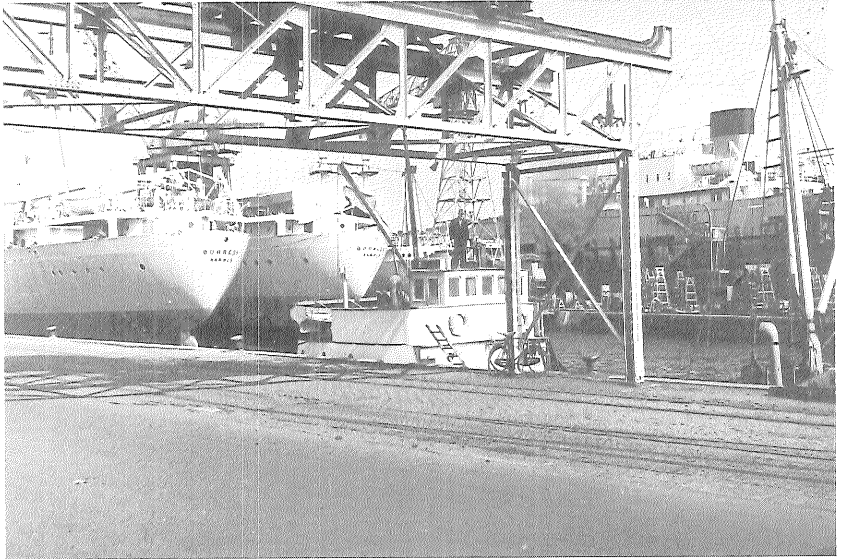
Til passagerruten på Ålborg blev leveret motorskibene »Jens Bang« og »H.P. Prior«, strømlinede af udseende, komfortabelt indrettede til et større antal passagerer i forhold til lastmængden og hurtigsejlende, de løb 20 knob.

Den følgende levering til selskabet drejede sig om seks motorskibe på ca. 3000 tdw. De blev kaldt B-bådene, hvilken betegnelse dels henviste til skibsnavnene, der alle begyndte med B, dels kunne læses som »bananbådene«, da skibene i første række var beregnet på denne transport. Men de var universalskibe, der kunne transportere stykgods, frugt og landbrugsprodukter. De var bestemt for frugtfarten på de Canariske øer og Middelhavet, men de kunne også indsættes i Nord- og Østersøfarten. De tre første skibe i serien blev leveret 1950. De tre sidste, bygget efter en lidt ændret tegning, blev leveret 1952-53.

I 1951 og 1952 modtog DFDS to eksportkølebåde, m/s »Ficaria« og m/s »Primula«. De lastede 2400 tdw., havde ingen passageraptering og var specielt beregnet til fart med landbrugsprodukter mellem Danmark og England. Uden at være containerskibe var de indrettet således, at lastning og losning kunne ske på hurtigste måde.

S/s »Aallotar«

Før krigen, i 1937, havde Finska Ångfartygs A/B i Helsingfors fra værftet modtaget en passagerdamper »Aallotar« til ruten mellem Stockholm og Åbo. Skibet blev betragtet som den finske handelsflådes stolthed, og til befolkningens sorg blev det afleveret til Rusland som krigsskadeserstatning. Efter krigen fik værftet så en ordre på et nyt skib af samme navn (aallotar betyder havfrue) og til samme rute. Det skulle være færdigt til maj 1952, for at det kunne befordre gæsterne til Olympiaden, der den sommer blev afholdt i Helsingfors. »Aallotar« blev et yderst elegant passagerskib med plads til 1100 rejsende, og det blev døbt af præsident Paasikivis frue. To søsterskibe til ruten blev bygget på svenske værfter efter Helsingør Skibsværfts konstruk-



Tre af de såkaldte B-både til DFDS set under bygning, fra venstre m/s »Borreby« og m/s »Broager«, i dok 2 m/s »Bangsbo«. Fot. 1953.

In the fifties six general motor ships were delivered to DFDS. They could carry mixed cargo, fruit or agricultural produce but were primarily intended for transporting fruit from the Mediterranean or the Canaries. Three of them are shown being fitted out, 1953.

tionstegninger, og værftet leverede maskinanlæg og kedler også til de to svenskbyggede skibe.

Værftet

Materialetilførslerne var efter krigen meget begrænsede, og det var først efter, at Det Danske Staalvalseværk havde fået sit pladevalseværk, at Helsingør Skibsværft, der var en af initiativtagerne, og de øvrige danske værfter efterhånden kunne få de nødvendige skibsplader leveret. Pladevalseværket blev købt brugt i Ohio i 1947, og i 1950 var det godkendt af Lloyds og sat i drift. Med en udvidelse, der tog sigte på at hæve den årlige pladeproduktion fra 45.000 tons til over 100.000 tons, håbede man, at nybygningsvirksomheden ved de danske værfter kunne komme op igen, men først i 1955 nåede de danske værfter at søsætte samme tonnage som i de sidste år før krigen. Mate-

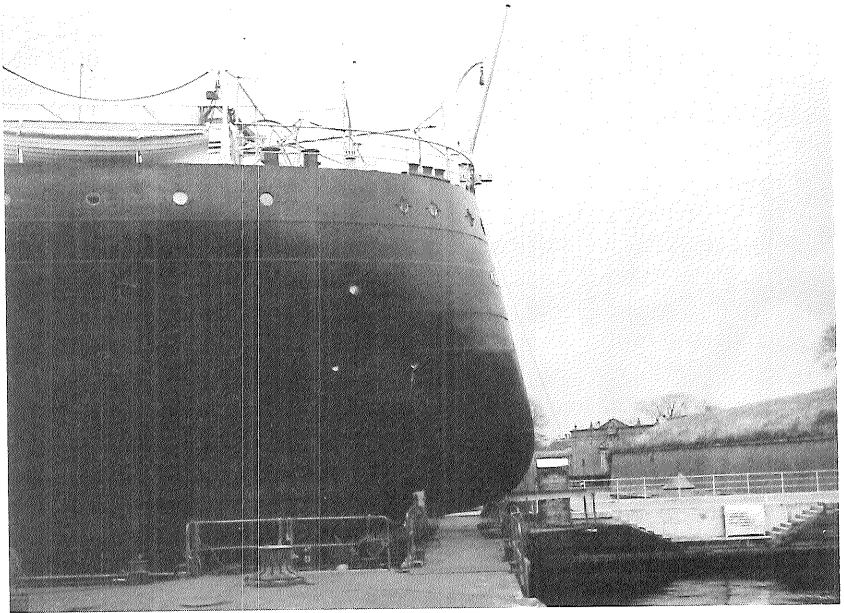
rialemangelen var dog ikke den eneste hemske. I de sidste måneder af 1952 skete en betydelig nedgang i skibskontraheringen overalt i verden, og den fortsatte i 1953. Samtidig begyndte man at føle den skærpede konkurrence i skibsbygningsindustrien som følge af den udbygning, der skete ved værfterne i Japan og Tyskland. Nedgangen var også følelig for Helsingør Skibsværft, der i 1953 ikke modtog en eneste ny ordre. Beskæftigelsen var dog ved årsskiftet 1953-54 så stor som nogensinde, ca. 3400 arbejdere og funktionærer. Dette skyldtes også, at man i vintermånederne foretog en gennemgribende istandsættelse og ombygning af m/s »Kronprins Frederik«. Ruteskibet var efter en brand ombord i april 1953 kæntrret og sunket ved kajen i Harwich. Det lykkedes at hæve skibet og slæbe det til Helsingør, hvor genopbygningen kunne begynde efter, at 900 tons mudder var fjernet fra vraget.

I 1953 blev værftets to byggebeddinger forlænget med 16 meter ud mod havnen for at muliggøre bygning af lastskibe på op til 14.000 tdw. eller passagerskibe og færger af tilsvarende størrelse. Også udrustningskajen, strækning 14, blev forlænget med 35 meter. Reparationsafdelingen gennemgik en tilsvarende udvidelse, idet den gamle dok fra 1882 blev bortsprængt, og en ny tørdok anlagt på stedet, 150 meter lang for at værftets nybygninger også i fremtiden kunne gå ind til eftersyn og reparation på værftet. Denne udvidelse medførte allerede i 1955 et stigende antal skibsreparationer. Også værftets kontorer og værksteder blev udbygget og moderniseret især med henblik på bygning af færger og passagerskibe.

Konjunkturerne bedredes i løbet af 1954, og for skibsbygningsindustrien opstod i 1957 ligefrem en højkonjunktur på grund af det øgede behov for tonnage, der blev en følge af Suez-krisen.

Gasturbine og turbolader

Dieselmotorens økonomi kunne forbedres ved at udnytte motorens udstødningsgas. For dette formål anvendte B&W til sine motorer turboladere fra Brown Boveri i Schweiz, men på grundlag af de erfaringer Helsingør Skibsværft havde fået under arbejdet med sin forsøgs-gasturbine i slutningen af 1940'erne, udviklede værftet sin egen turboladertype, der viste så gode resultater, at værftet oprettede en særlig turbineafdeling med et turboladerværksted, der både teknisk og økonomisk blev et aktiv for værftet. De første turboladere af værftets egen konstruktion blev leveret til lastmotorskibet »Abelone Vendita« i 1954. De var endnu 12 år efter ved skibets klasseeftersyn i god



Efter den gamle tørdocks forlængelse kunne værftet for første gang modtage Ø.K.'s skibe til eftersyn og reparation. Men der var ikke mange centimeter tilovers. Her er m/s »Patagonia« til eftersyn i 1967.

After the old dry dock was extended the yard was able to overhaul and repair ships of the East Asiatic Company, with a few centimetres to spare. M.s. Patagonia in dock, 1967.

stand og havde i modsætning til turboladere af andre konstruktioner kun krævet ringe vedligeholdelse¹⁷.

Statsbanefærger

For at forny materiellet på de eksisterende færgeruter og for at opbygge nye overfarter havde DSB med Helsingør Skibsværft kontraheret en række færger til levering i 1950'erne.

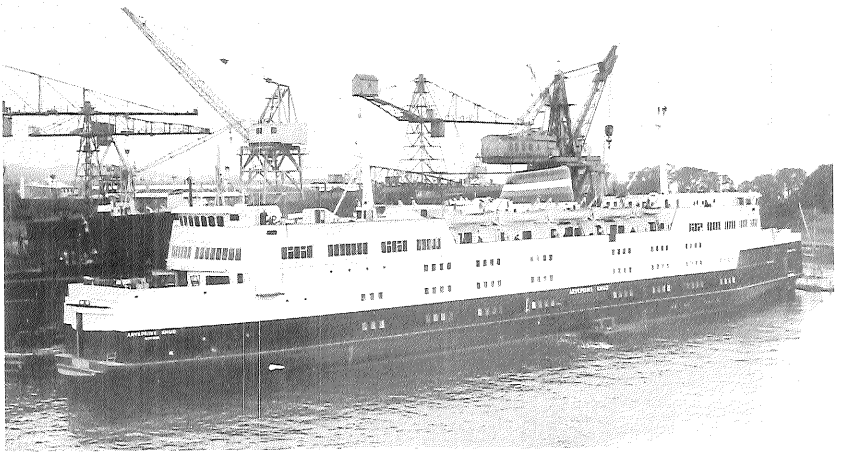
Til Storebæltsoverfarten blev m/f »Dronning Ingrid« leveret i 1951 som den sjette nyere dieselfærge her. Men halvandet år efter leveringen kom »Dronning Ingrid« tilbage til værftet for at blive bygget om for midlertidigt at kunne besejle ruten Gedser-Grossenbrode. Denne overfart blev da betjent af dampfærge »Danmark« leveret fra Helsingør i 1922. På dette tidspunkt havde DSB kontraheret en ny

stor Østersøfærge til levering 1954. Denne tresporede jernbanefærge, »Kong Frederik IX«, der med sine 4084 brt. var 1000 brt. større end »Dronning Ingrid« og forsynet med en kraftigere maskine for at kunne holde 18 knob mod 16,5, blev sat ind på den i februar 1963 åbnede overfart Rødby-Puttgarten, Som den anden danske færge på denne overfart leverede værftet i 1968 en ny og 31 meter længere færge med plads til både tog og biler. Det var m/f »Danmark«, en dobbeltdækker med et tresporet jernbanedæk og på det specielle bildæk plads til 160 biler. To af færgens ialt 8 etager er udelukkende aptering for 1500 passager.

I 1955 fik Helsingør-Helsingborg overfarten den første danske dielelektriske færge, den enkeltsporede jernbanefærge »Helsingør«.

Til overfarten Korsør-Nyborg blev i 1958 leveret den tresporede m/f »Prinsesse Benedicte«, hvis passageraptering stort set svarede til de nyeste af overfartens jernbanefærger. Der var dog kommet mange forbedringer til i både indretning og udstyr. Salonerne på promenadedækket fik panoramavinduer og en nyhed for Storebæltsoverfarten var cafeteriaindretning på mellemdækket. En teknisk forbedring var en tværpropeller anbragt i forskibet, hvorved skibet kunne bevæge sig sidelæns ved egen kraft. Dette var en væsentlig hjælp ved andvning og afgang fra færgelejerne, specielt under vanskelige vind- og strømforhold.

I løbet af 1950'erne blev færgerederierne klar over, at bilalderen var inde, og at det var nødvendigt at satse lige så meget på overførsel af personbiler som af tog. På Storebæltsoverfarten anlagde DSB til dette formål en helt ny rute, den kortere overfart mellem Halsskov og Knudshoved, der skulle betjenes af nye specielt konstruerede bilfærger. Den første todækker-bilfærge »Halsskov« blev leveret fra Helsingør i 1956 og var på det tidspunkt Europas største bilfærge. Overfarten blev indviet i sommeren 1957. Ved til- og frakørselsramper blev færgens to dæk fyldt på en gang, så ind- og udkørsel skete på 25 minutter. Da færgen ikke skulle svaje, kunne overfarten gøres på 45 og tilbageturen på 55 minutter. På nederste dæk var der plads til 105 biler og på øverste til 95. I to saloner kunne sidde op mod 300 passagerer, og som noget nyt var et soldæk agter med plads til ca. 110 passagerer. I 1961 kom den anden færge fra Helsingør til overfarten. Det var m/f »Knudshoved«, der i det væsentlige var af samme type som »Halsskov«, men det underste dæk var gjort højere og forsynet med spor, så skibet ville kunne anvendes på Korsøroverfarten. For at nævne en detalje, så blev »Knudshoved« som det første danske skib



Tredækker bilfærgen »Arveprins Knud« fotograferet ved værftet under udrustning i 1963. Til overfarten over Storebælt mellem Halskov og Knudshoved, der åbnede 1957, blev først tre motorfærger med to bildæk bygget i Helsingør, derefter to færger med tre bildæk.

The Arveprins Knud, a three decker car-ferry, being fitted out at the yard in 1963. For the Great Belt crossing between Halskov and Knudshoved, which started in 1957, three motor ferries with two car decks were first built in Helsingør, then two with three car decks.

overhovedet forsynet med en personelevator. M/f »Sprogø« blev i 1962 afleveret som søsterskib til »Knudshoved«. Helsingør Skibsværft kunne i 1963 levere den store fornyelse på Halskov-Knudshoved overfarten, tredækker-bilfærgen »Arveprins Knud«, der var 20 meter længere end de tre »gamle« færger, og som kunne tage 400 biler og et totalt passagertal på 1500. Det mellemste bildæk kunne efter behov bevæges op og ned ved hydraulik. Ti år senere, i 1973, modtog DSB sin anden tredækkerfærg fra Helsingør, m/f »Romsø«. Den var af omtrent samme størrelse som »Arveprins Knud« og havde samme maskineri, men salonerne var større, og i cafeteriet var der plads til 350 gæster.

Som et led i en projekteret udvidelse af færgefarten og af færgeljerne kontraherede DSB tre intercityfærger til Korsør-Nyborg over-

farten. Det første af dem »Dronning Ingrid« blev leveret fra Helsingør Værft 1980, de to andre fra Nakskov Skibsværft. Alle bygget efter de samme tegninger og indrettet af arkitekt Kay Kørbing. Superfærgerne er 145 meter lange og 23 meter brede, det er seks meter bredere end de tidligere færger. De har med samme personale 2-6 gange så stor transportkapacitet som de tidligere færger og vil have tjent sig ind i løbet af en kortere årrække. Intercityfærgerne har på vogndækket fire spor på ialt 500 meter løbende sporlængde, og broklapperne er forsynet med to spor, så der kan rangeres samtidig på begge spor. I øvrigt virker skroget som en ramme om aptering for 2000 passagerer med store, åbne trappeløb, et færgetorv i to dæks højde, åbne saloner med behagelige hvilestole, alt holdt i sort, hvidt, rødt og blå. Restauranter, cafeterier og kiosker betjener gæsterne under overfarten, der takket være et kraftigt maskineri kun er af en times varighed. To bovpropeller i forskibet letter manøvreringen ved anlæg af fægelejerne, men her får de kraftige skruebevægelser huse- ne i Korsør til at ryste, og væggene slår revner. Mon det vil være muligt at forestille sig en yderligere forøgelse af maskinkraften på denne overfart? Med m/f »Dronning Ingrid« har Helsingør Værft leveret 25 nybygninger til DSB.

Færger til øvrige danske ruter

Til DFDS leverede værftet i 1965 en stor bilfærge m/f »Akershus« til overfarten Frederikshavn-Oslo, og overfartstiden blev herved reduceret fra tretten til ni timer. Færgerne havde plads til 800 passagerer og 150 biler.

Med den stadige fornyelse og udvidelse, der også skete på de øvrige danske færgeruter, fik værftet mulighed for til A/S Jydsk Færges- fart at levere de hurtigsejlende bilfærger »Kattegat« og »Djursland« til Hundested-Grenå overfarten i 1972. Samme år blev af Mols-linien i Ebeltoft kontraheret to nye færger til levering i 1974 og 1975. »Met- te Mols« og »Maren Mols« kan hver på to faste bildæk og et hejsedæk tage 400 personbiler og 1500 passagerer. Et maskinanlæg med en to- talydelse på 18.000 IHK, det kraftigste værftet hidtil havde installeret i en nybygning, giver færgerne en fart på 20,75 knob. I dette selskab er DFDS hovedaktionær, og færgerne blev konstrueret i selskabets nybygningsafdeling.

Færger til udlandet

Også udlandet har ønsket at gøre brug af værftets ekspertise inden

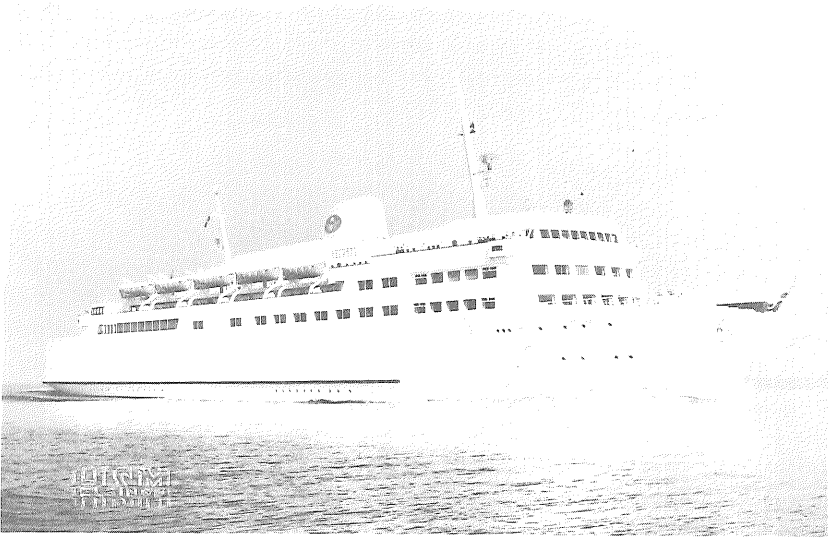


M/f »Dronning Ingrid«, en »superfærge« for overførsel af tog på fire spor samt 2000 passagerer over Storebælt. Leveret fra Helsingør Værft 1980. To søsterskibe blev bygget på Nakskov Skibsværft.

The Dronning Ingrid, a super-ferry with four tracks for transporting trains and two thousand passengers across the Great Belt. Delivered by Helsingør Yard, 1980. Two sister ships built at Nakskov.

for skibstypen færgeren, der af værftet defineres som »et fartøj bestemt til transport af kørende materiel i fast timeplan mellem bestemte der-til indrettede anløbspladser«¹⁸. I international konkurrence opnåede værftet ordren på en firesporet godsfærge til overfarten Calais-Dover. Som »St. Germain« blev den leveret til de franske statsbaner i 1951. Den var bygget specielt til at overføre sovevognsforbindelsen London-Paris, med en garage på øverste dæk til 25-30 biler og saloner for 500 passagerer med køjepladser for 248. De franske statsbaner ville gerne have haft de to følgende færger bygget i Helsingør, men af nationale grunde gik disse ordrer til et af de store franske værfter.

Til Gøteborg-Frederikshavn liniens svenske rederi blev 1955 leveret bilfærgeren »Prinsessan Margaretha«. Mens dette skib var under



Firesporet togfærge »Trelleborg« leveret til de svenske statsbaner til overfarten Trelleborg-Sassnitz 1958. Den var på det tidspunkt Europas største færge.

The Trelleborg, a four track train ferry, delivered to Swedish Railways for the Trelleborg-Sassnitz crossing in 1958. It was the largest ferry in Europe at the time.

bygning, henvendte de svenske statsbaner sig til værftet og bad om et projekt omfattende en firesporet jernbanefærge til Trelleborg-Sassnitz overfarten. Et år efter, i december 1955, fik værftet ordren i konkurrence med en række førende europæiske værfter. I store træk bygger denne konstruktion på værftets erfaringer med »Saint Germain«. »Trelleborg« blev søsat 1957 som på dette tidspunkt Europas største færge. Den kunne medføre ca. 40 godsvogne og 1550 passagerer. I en særskilt garage ovenpå var plads til ca. 30 personbiler. Færgen blev meget moderne udstyret med elektrisk fjernstyring af de tekniske anlæg fra broen og er forsynet med drivpropeller, styrepropeller samt stabilisatorer.

En mere speciel men mindre kompliceret færgeordre fra A/B Svea i Stockholm var »Svealand«, en ro-ro færge til transport af lastbiler

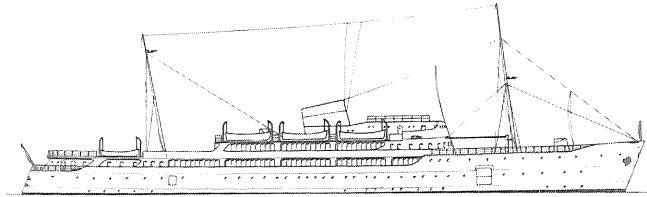
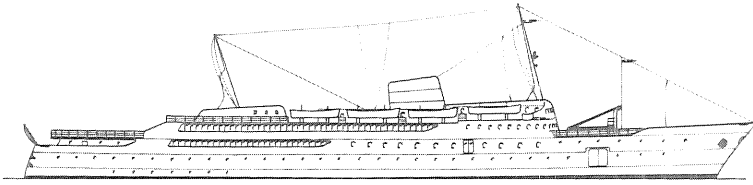
og trailere på to dæk, ialt 70 trailere hver på 12 meters længde og en lille passageraptering for kun 36 personer. A/B Svea var en af værftets gamle kunder. »Svealand« blev bestilt til datterselskabet Linjebuss i Helsingborg og leveret 1972.

Passagerskibe til DFDS

Selskabets store nye passagerskib til Osloruten, m/s »Prinsesse Margrethe«, blev søsat i december 1956 og udrustet i det følgende år. Skibet var af samme type som »Kronprins Olav«, men det var bemærkelsesværdigt ved, at alt maskineri var anbragt agter, hvorved man dels fik plads til rummelige saloner og spisesale, og dels opnåede, at maskinstøjen mærkedes mindre i kamre og saloner. Udstødningen fra skibets maskineri skete gennem den hule agtermast. Som det første danske skib blev »Prinsesse Margrethe« udstyret med stabilisatorer, hvorved slingerage og rulning delvis kunne afhjælpes. Som en anden nyhed var der på 2. klasse agter indrettet et cafeteria, hvor der var plads til 190 passagerer. Heller ikke en arrest manglede for alle tilfældes skyld. Indretningen af saloner, kamre og den øvrige passageraptering var ledet af arkitekt Kay Kørbing, søn af direktør for DFDS og formand for værftets bestyrelse, J. A. Kørbing, der med sin udprægede sans for et skibs æstetiske værd havde sin store andel i Helsingør Skibsværfts gode image netop på dette område.

Til overfarten Esbjerg-Harwich byggede værftet i årene 1963-64 m/s »England«. Skibet var konstrueret af værftet i samarbejde med DFDS, og for skibets indretning og udstyr stod arkitekt Kay Kørbing. Der blev lagt stor vægt på at skabe et smukt ydre med en harmonisk forbindelse mellem skibets linier og udformningen af overbygninger og sidevinduer. »England« havde en længde på 140 meter og var på den tid det største passagerskib i den danske handelsflåde. Det havde køjepladser til 463 passagerer og smukt udstyrede saloner til 585. På hoveddækket kunne skibet medføre op mod 100 personbiler. To 10-cyl. dieselmotorer som hovedmaskineri kunne give færgen en fart af 23 knob. For at give skibet en roligere gang og for at lette manøvring blev det forsynet med stabilisatorer og bovpropeller.

Efter de gode resultater med m/s »England« kontraherede DFDS året efter et søsterskib m/s »Winston Churchill«, men denne ordre gik til Italien takket være en stor subvention fra den italienske stat. Det italienske værft Riva Fregosa købte tegningerne af værftet for et relativt beskedent beløb¹⁹.



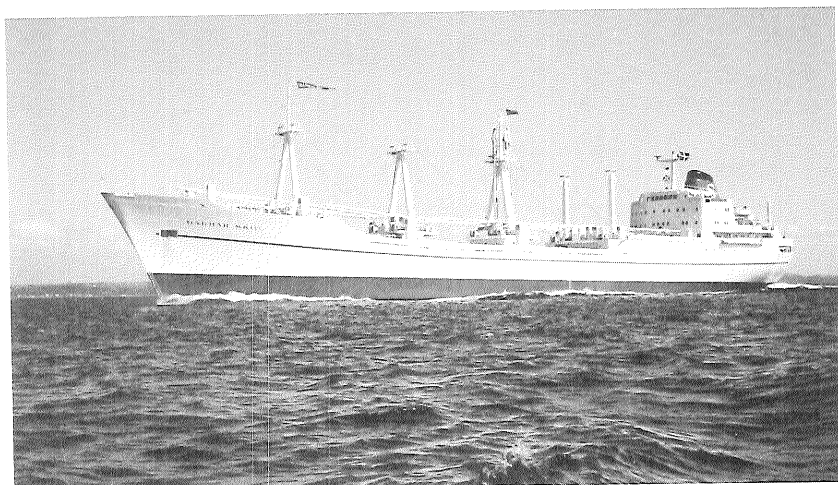
To skibe bygget til betjening til DFDS's rute København-Oslo. Øverst m/s »Prinsesse Margrethe« leveret 1957 til afløsning for, nederst, m/s »Kronprins Olav« fra 1937.

Two ships built for DFDS's service between Copenhagen and Oslo. Above, m.s. Prinsesse Margrethe, delivered in 1957 to replace, below, Kronprins Olav, built 1937.

Lastskibe

Den både tal- og tonnagemæssigt største produktion fra Helsingør Skibsværft var lastskibet, der siden 1930'erne ofte blev konstrueret med mulighed for at føre køle- og fryselast i et eller flere lastrum. Denne konstruktion var mere konkurrencedygtig end det rene reefer-skib, der ofte måtte sejle i ballast den ene vej.

Den foretrukne type efter krigen blev shelterdækkeren, der blev udviklet i 1930'erne. Den første bygning af denne type fra Helsingør var m/s »Herdis« fra 1935, og også Hansa-skibene var konstrueret som shelterdækkere og kunne derved spare afgiften for det »åbne« dæk. De større cargolinere havde almindeligvis fem lastrum og fem vejrdæksluger, der længe var fordelt med tre foran maskinrum og bro og to agter. Efterhånden rykkede huset agterover, og m/s »Samos« fik i 1960 fire lastrum for og et kølelastrum agter. På m/s »Heering Rose« fra 1962 var maskinrum og hele apteringen samlet agter. Denne disposition blev gentaget på »Henriette Mærsk« og »Torben Mærsk« fra 1962 og 1963, hvor alle fem lastrum lå foran maskinrummet. En almindelig fordeling af lastrummene blev fire foran huset og



M/s »Dagmar Skou« leveret 1971 til rederiet Ove Skou som det ene af otte stort set ens skibe, beregnet til international trampfart.

M.s. Dagmar Skou delivered in 1971 to the shipowners Ove Skou. One of eight similar ships for the international tramp trade.

et agter, som ofte er kølerum. Men der er store individuelle forskelle i antal og fordeling af lastrum. På Skou-bådene rykkede huset først agter på D-serien leveret fra 1968 og fremover.

Den næste store ændring i lastskibets udseende skete med udviklingen af containerskibet og dets tilpasning til roll on/roll off systemet. I praksis blev denne æra indledt med, at Statens Skibstilsyn i 1966 tillod skibe forsynet med hæk- og bovport at sejle over Nordsøen²¹. Skroget blev derved reduceret til en transportkasse, hvor broen med operationsrum for den nødvendige og særdeles avancerede teknik er anbragt helt fremme i forskibet, mens casinger og skorstene er trukket helt ud i borde, for at intet skal forhindre den rullende godstransport.

Gennem 1950'erne leverede værftet en række femrums cargoline-re beregnet til frugtsejlad i troperne og derfor forsynet med store køle- og fryserum. Det drejede sig om fire skibe til Det Dansk-Franske D/S til rederiets rute på Vestafrika. Andre fire skibe blev bygget til rederiet A.F. Klaveness i Oslo. De skulle sættes ind på dette selskabs oversøiske fart mellem Sydamerika og Ostindien. Før krigen

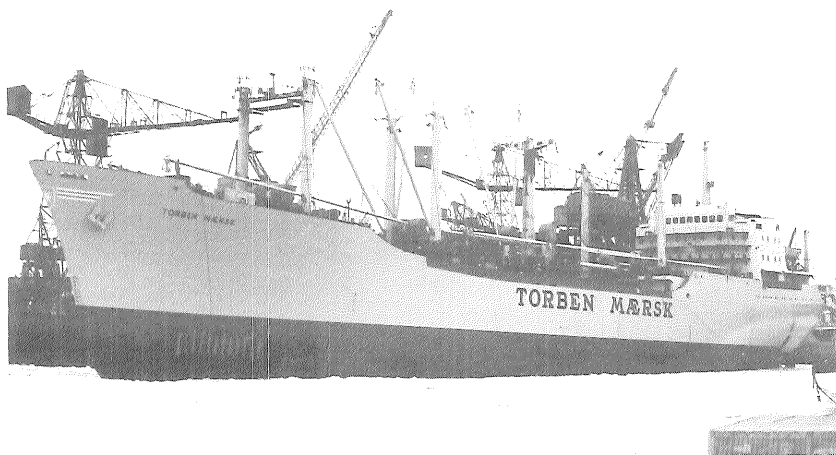
havde værftet modtaget nogle af sine største ordrer fra norske rederer, og også efter krigen leverede danske værfter adskillige nybygninger til Norge. Efterhånden blev de norske værfter udbygget, men så sent som i 1958 havde danske værfter 18 norske skibe under bygning eller i ordre²². Herimellem var for Helsingør Værfts vedkommende de to sidste skibe til A.F. Klaveness, m/s »Crestville« og m/s »Brookville«, søsterskibe på ca. 6000 tdw., leveret 1958 og 1960.

Til DFDS blev i 1954-55 og 1956 to gange to store søsterskibe leveret til ruter på Syd- og Nordamerika. En ny serie, bestående af seks cargolinere blev leveret fra 1957 til 1961. De var ligeledes beregnet til selskabets ruter på Syd- og Nordamerika og var de største skibe, som indtil da var bygget på værftet.

Det svenske rederi A/B Helsingborg havde med mellemrum modtaget nybygninger fra Helsingør. Det var m/s »Eros« i 1941 og m/s »Delos« fra 1952, der gik på Amerika. M/s »Samos« blev leveret 1960 til rederiets rute mellem Japan og Australien. Til dette skib fabrikerede værftet en generator, der kunne fremstille ferskvand af havvand med en kapacitet på 30 tons i døgnet. På skibet var både finsk badstue og vaskeri, og man var stort set uafhængig af vandforsyningen i de havne, man i det fjerne Østen skulle anløbe.

I driftsåret 1960-61 sluttede værftet kontrakter om fem store lastmotorskibe, færgen »Sprog« og en sandpumper. Værftet var stærkt interesseret i at slutte disse kontrakter, selvom den hårde konkurrence inden for skibsbygningsindustrien medførte, at de måtte sluttes til meget lave faste priser. Dette medførte, at med de stadig stigende løn- og driftsomkostninger gav disse nybygninger, da de blev leveret i 1962-63, et dårligt økonomisk resultat. To af lastskibene var kontraheret af S.P. Møller, Danmarks største reder, til hvem Helsingør Skibsværft ikke før havde leveret nybygninger. M/s »Henriette Mærsk« og »Torben Mærsk« var med deres over 12.000 tdw. de største motorskibe, værftet hidtil havde bygget, og lå i overkanten af den størrelse, værftet kunne bygge, før den nye svejsehal stod færdig i 1967.

Et andet af de fem omtalte store lastmotorskibe var »Norma« på 7500 tdw. til rederiet J. Ludwig Mowinckel i Bergen. Dette rederi betjente den norske Sydamerika-linie sammen med rederierne Fred. Olsen og Det Bergenske D/S, hver med to skibe. »Norma« kunne sejle med både stykgods og fryselast samtidig. Det havde ingen passageroptering men kun en suite for rederen. På sin anden rejse til Sydamerika, hvor flere af havnene blev besøgt for første gang, med-



M/s »Torben Mærsk« leveret til rederiet A.P. Møller i 1963. Lå sammen med søsterskibet »Henriette Mærsk« i overkanten af den størrelse skibe værftet kunne bygge. De var blandt de første nybygninger fra Helsingør, der havde alle fem lastrum beliggende foran maskinrum og aptering. Foruden de normale lastrum var skibene forsynet med højtanke til vegetabilsk olie.

M.s. Torben Maersk delivered to the shipowners A.P. Møller in 1963. With its sister ship, Henriette Maersk, was as large a vessel as the yard could build. They were among the first vessels built at Helsingør to have all five holds forward from the engine room and crew's quarters. In addition to usual cargo space there were deep tanks for vegetable oil.

bragte skibet to så forskellige laster som en hel cementfabrik til Montevideo og klipfisk til Bahia. Returlasten var frosset kød fra Argentina, der blev losset i Tyskland, samt kaffe fra tre forskellige pladser til hjemlandet²³.

De to sidste lastmotorskibe af kontraheringerne i 1960-61 var »Mette Skou« og »Inger Skou«.

Rederiet Ove Skou

Værftets største nye kunde efter krigen var rederiet Ove Skou, der i 1953 modtog sin første nybygning. Gennem årene op til 1974 fik rederiet leveret 21 smukt udstyrede cargolinere. Den første Skou-båd, som værftet leverede til rederiet, optræder dog ikke på værftets byg-



Værftet set efter udbygningen og moderniseringen i 1953-54. Forrest ved udrustningskajen m/s »Mette Skou«. Bagved er på østre bedding kølen strakt til en nybygning. På vestre bedding er m/s »Hanne Skou« ved at være klar til søsætning. Nærmest byen ligger m/s »Alabama« og m/s »Virginia« kontraheret af DFDS. I tørdokken t.h. ligger endnu en Skou-båd.

The yard after modernisation and enlargement in 1953-4. In the foreground the m.s. Mette Skou is being fitted out. Behind, the keel of a new building is laid down on the east stocks. On the west stocks the m.s. Hanne Skou is ready for launching. On the town side, m.s. Alabama and m.s. Virginia, ordered by DFDS. Another Skou vessel is in dry dock on the left.

geliste. Det drejer sig om et Hansa-skib på 3000 tdw. bygget på Deutsche Werft A.G. Hamburg. Skibet blev efter en voldsom og bevæget tilværelse i 1946 overgivet til A/S af 6. Februar 1943 og solgt til dengang D/S Ove Skou. Omdøbt til »Inger Skou« blev skibet repareret på Helsingør Skibsværft og fik indsat en Lentz dampmaskine.

De mange nybygninger blev leveret i serier. De ni første skibe leveret fra 1953 til 1962 var shelterdækkere på 7000 tdw. med maskine

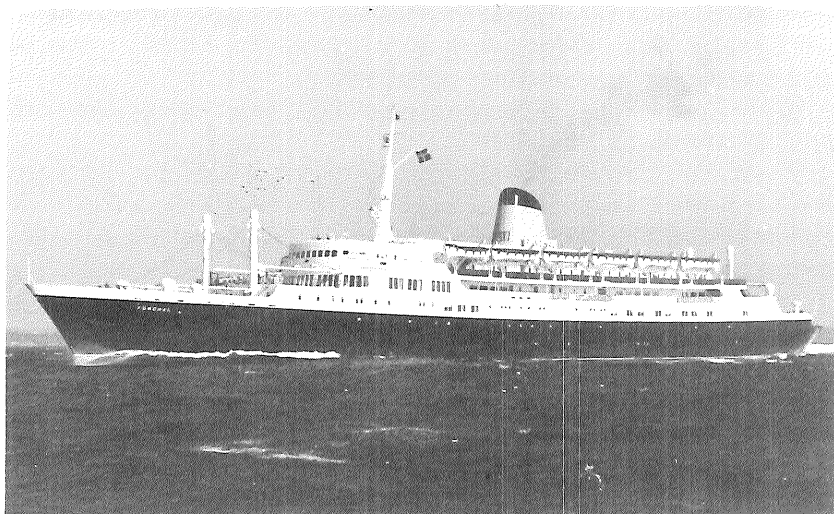
og bro midtskibs. Agter fandtes en moderne beboelse for besætningen. Officererne boede midtskibs, og her var også aptering for 12 passagerer med egne saloner samt en luksussuite for rederen. »Mette Skou« og »Inger Skou« leveret 1963-64 var shelterdækkere og i hovedsagen søsterskibe til de foregående. Kun var de godt tre meter længere og lasteevnen derved større. Lastrummene var indrettet med tanke for vegetabilsk olie samt forsynet med elektrisk ventilation for let fordærlige varer. »Susanne Skou« og »Benny Skou« leveret i 1967 hørte til en serie på fire, hvoraf de to første var bygget i Nakskov. Det var shelterdækkere med to gennemgående dæk, lang bak og »raised quarterdeck«. Der var fem rum for tørlast, tre foran maskinrummet og to agten for. Midtskibs var aptering for officerer, reder og 10 passagerer.

Reder Ove Skous far, Mads Skou, men altid kaldet Skipper Skou, boede i Helsingør og var inspektør på sønnens skibe. Han var meget nøjeregnende med arbejdet, men når han forlangte, at klædningens naglehoveder skulle slibes helt ned, syntes den menige arbejder, at han gik for vidt på bekostning af holdbarheden. Rederiet Ove Skou var den af værftets kunder, der sidst gik over til at lade skibene svejse sammen. Rederens sans for finessen viste sig blandt andet ved den omhu, der blev lagt i apteringen, og alle møbler skulle laves i hånden på værftets snedkerværksted.

Den sidste serie på otte skibe, D-skibene kaldet, fordi alle navnene begyndte med D, blev givet i ordre den 1. juni 1966 og leveret fra 1968 til 1974. I dette år døde Ove Skou, der oplevede at se sit rederi som det trediestørste efter A.P. Møller og ØK. D-båden, en shelterdækker på 14.200 tdw. var 17 meter længere end de tidligere nybygninger, og maskine og beboelse lå nu agter. På dækket var master og bomme af nyeste typer, så skibene selv kunne laste og losse på enhver plads i rederiets verdensomspændende trampfart.

Fra Polen fik værftet som led i handelsaftaler mellem de to lande, ordrer på to søsterskibe til levering 1959-60, m/s »Sienkiewicz« og m/s »Zeromski«, opkaldt efter polske forfattere og med lasteevne på 8600 tdw. Igen i 1967-68 leverede værftet to nybygninger på 12.000 tdw. til det polske statsrederi. Disse var shelterdækkere og beregnet til liniefart på Indien. I øvrigt var de udstyret som de to foregående.

I 1958 skete en pludselig tilbagegang i efterspørgslen efter tonnage, og værftet modtog i dette år ingen ordrer. Man var dog igang med forhandlinger, der resulterede i de store ordrer på færgen »Knudshoved« og krydstogtskibet »Funchal«. For alvor mærkede den vest-



Lastførende krydstogtskib »Funchal«, der har dampturbiner som fremdriftsmiddel. Leveret til Portugal 1961. Det var det største og det mest luksuriøse passagerskib, der var bygget i Danmark efter krigen.

The Funchal, a cruise ship which carries cargo, powered by steam turbines. Delivered to Portugal 1961. Was the largest and most luxurious passenger ship to be built in Denmark since the war.

europæiske skibsbygningsindustri nu konkurrencen fra de japanske værfter.

S/s Funchal

Som m/s »Venus« var blevet beundret før krigen, blev s/s »Funchal« det lige så beundrede modstykke efter krigen. Efter langvarige og vanskelige forhandlinger fik værftet ordren fra rederiet Empresa Insulana de Navagacao i Lissabon til levering i 1961.

»Funchal« blev det største passagerskib bygget i Danmark efter krigen. Det var konstrueret specielt til at besejle ruten Lissabon-Azorerne-Madeira og desuden indrettet til krydstogter i det Caribiske hav. Det var et meget luksuriøst udstyret skib med plads til 80 passagerer på 1. klasse, 148 og 172 på turistklasserne A og B. Skibet kunne desuden medføre last. En trediedel af lastkapaciteten var kølelast. Den øvrige del var ventileret for at kunne medføre bananer.

Fremdriftsmidlet var to store dampturbiner, der gav en meget behagelig gang i søen, fri for vibrationer og støj. Turbinerne måtte på grund af deres størrelse købes i England.

I 1962 trak H.P. Christensen sig på grund af alder tilbage som værftets administrerende direktør.

Vanskelighederne for skibsbygningsindustrien fortsatte, og i marts 1964 nedsatte Handelsministeriet et kontaktudvalg, der skulle drøfte de danske værfters forhold og gennem et samarbejde mellem parterne søge at styrke værfternes konkurrenceevne.

Lauritzen-koncernen overtager aktiemajoriteten

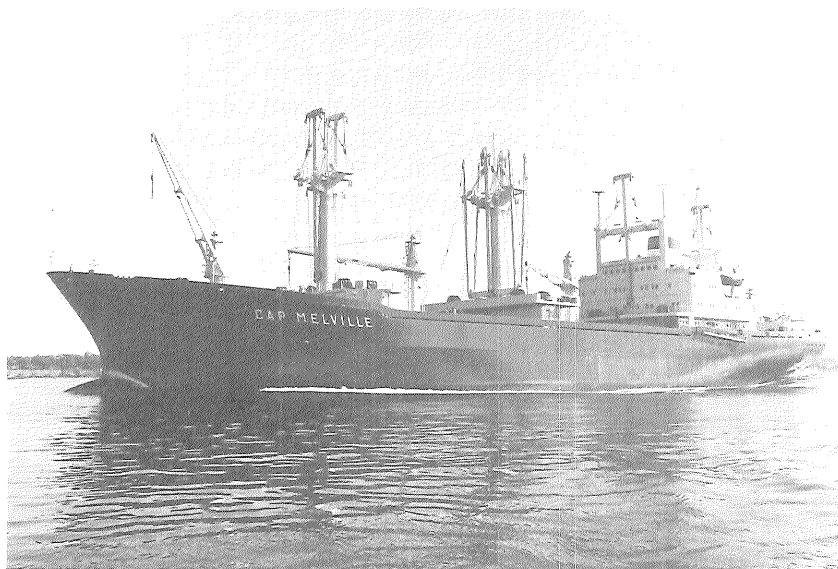
På Helsingør Skibsværfts generalforsamling den 16. september 1964 udtrådte repræsentanterne fra DFDS af værftets bestyrelse som en konsekvens af, at rederiet J. Lauritzen i løbet af det forløbne år havde overtaget aktiemajoriteten i DFDS og dermed også i Helsingør Skibsværft. Direktør Kørbing og direktør Normann udtrådte efter eget ønske efter at have siddet i værftets bestyrelse i henholdsvis 42 og 28 år.

Olau Line

Skibsreder Knud Lauritzens søn, Ole Lauritzen, oprettede i 1956 sit eget rederi Olau Line, der som sit første skib fik overdraget »Jutta (Dan)«, en af de gamle dampere, der blev bygget i Helsingør til D/S Vesterhavet i 1934.

Den første nybygning værftet i 1964 leverede til Olav, nu Olau Line, var en shelterdækker på ca. 6000 tdw. med lastrum udstyret med elektrisk ventilation for letfordærlige varer. Rederiets nybygninger løb udøbte i vandet og fik først navn ved afleveringen. Dette skib skulle have været navngivet »Olau Jarl«, men da det allerede var chartret ud til Cunard Line, fik det navnet »Sardinia«. Et søsterskib »Olau Knud« blev i 1965 leveret til rederiet. Få år efter kontraherede Ole Lauritzen fire skibe. De to første var 8000 tons kemikalietankskibe, »Olau Syd« og »Olau Nord«. De var bemærkelsesværdige ved at være kraftigt isforstærkede, forsynede med iskniv og isfiner og for at kunne holde den for et tankskib høje fart af 19 knob. Lastrummene var 24 tanke hver med sit eget rør- og pumpesystem og gjort rust- og korrosionsfrie med zinkbelægning og specielle malinger. Til brandslukning i maskinrummet installeredes et CW letskumanlæg, der netop var blevet godkendt.

De to sidste fra 1970 var reefer-containerskibe, der blev chartret



M/s »Cap Melville«, reefer/containerskib udrustet med lossegrej for svær belastning. Bygget til Olau Line 1970, men chartret ud til oversøisk fart.

M.s. Cap Melville, a reefer container ship equipped with heavy duty cargo gear. Built for the Olau Line in 1970 but chartered out for overseas trade.

ud til Columbus Line i Hamburg Süd for at sejle mellem USA og Australien og derfor navngivet »Cap Colville« og »Cap Melville«. De var specielt konstruerede med dobbelte luger for at fragte 260 stk. 20 fods containere. Lastrummene var delt i 16 afdelinger og kunne anvendes både til bulk- og stykgodslast.

Søværnet

Fra Helsingør Skibsværft blev til Søværnet i 1960 leveret de to første orlogskuttere til flådens genopbygningsprogram. De to små inspektionsfartøjer, »Maagen« og »Mallebukken«, blev bygget for rene danske midler uden for det dansk-amerikanske genopbygningsprogram. De skulle bruges til patruljetjeneste langs Grønlands kyster og blev derfor isforstærkede. Begge blev bygget samtidig på værftets ophalerbedding og søsat ved, at beddingen blev kørt ud i havnen, så vandet fik skibene til at flyde.

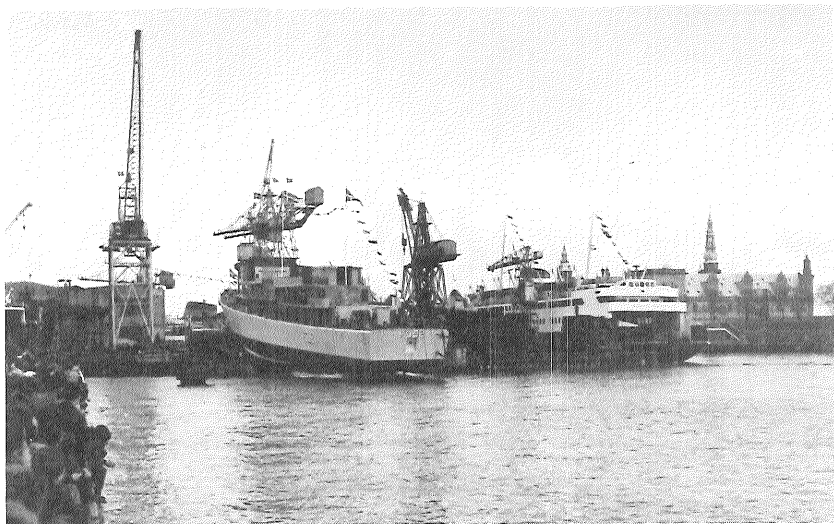
Den næste ordre, der blev afgivet af Søværnet, var på to relativt store fartøjer, patruljefugerne »Peder Skram« og »Herluf Trolle«. De blev afleveret i 1966 og 1967 som de to sidste skibe, nr. 24 og 25, i det dansk-amerikanske cost-sharing program, der blev indledt i 1959. Disse patruljefugere var de kraftigste og mest alsidige enheder i marineprogrammet og en erstatning for Hunt-klassen. Inden det egentlige bygningsarbejde begyndte, udførte værftet i samarbejde med Orlogsværftet omfattende studier og talrige prøver i fuld skala af skibenes fremdrivningsmaskineri. Da fugerne skulle kunne skyde en fart af 30 knob, var en kombination af to gasturbiner og to dieselmotorer med kobling formålstjenlig hertil. Opgaven var meget tids- og ressourcekrævende, men blev løst med et godt resultat. Selve skroget blev bygget af en speciel slags stål og opdelt i et stort antal vandtætte rum. Hver patruljefuger skulle kunne medføre godt 200 mand. Skibenes sømilitære udrustning fandt sted på Holmen²⁴.

Ro-ro skibe

I 1964 afgav DFDS bestilling på otte cargolinere til Atlanterhavsfarten, og heraf blev de to kontraheret ved Helsingør Skibsværft og som m/s »Nebraska« og m/s »Wisconsin« afleveret i 1966. Denne type var en shelterdækker på 6660 tdw. med fem lastrum, fire foran maskinrummet og et agter. Dette var et kølerum, hvor et freon 22 anlæg kunne holde en temperatur på -25° også under tropeforhold. Hovedmaskinen afgav 11.000 IHK og var den største hidtil bygget på værftets maskinbyggeri. Skibene kunne med fuld last præstere en fart på henved 19 knob. Det afgørende fremskridt ved disse og samtidige nybygninger lå dog i en vidtgående mekanisering af de maskinelle funktioner.

Selskabet intensiverede i 1960'erne den løbende udskiftning af flåden, ikke fordi skibene var nedslidte, men fordi skibsfarten siden krigen havde sejlet omkap med dels den tekniske udvikling, dels de stadig stigende omkostninger. Konkurrenceevnen lå i den hurtighed, hvormed skibene kunne behandle godset og den besparelse, man kunne opnå ved en øget mekanisering.

Den vigtigste reform i godsbehandlingen var indførelsen af containere, beholdere i faste mål, der stuvede og aflåste stod parat til lastning. Som tidligere nævnt var »Axelhus« og »Riberhus« de første danske containerskibe. På disse blev containerne med dækskraner løftet ombord og sat ned i lasten. Siden havde typen udviklet sig. I stigende omfang blev containerne enten selv forsynet med hjul, så kal-



»Peder Skram«, den ene af to patruljefagere bygget under det dansk-amerikanske cost-sharing program, søsættes 1966. Storebæltsfærgen »Prinsesse Benedikte« fra 1959 ligger til eftersyn.

Launching in 1966 of the Peder Skram, one of two patrol boats built under the Danish-American cost sharing programme. The Prinsesse Benedikte, a Great Belt ferry, built 1959, is being overhauled.

des de trailere, eller de køres ombord og fra borde med gaffeltrucks. Et skib, der er konstrueret til at rumme gods, der kører eller køres ombord, kaldes et roll on/roll off skib, almindeligt forkortet til et ro-ro skib. En forudsætning er, at havnen må have opmarchplads for containere og trailere, og at der er til- og frakørselsramper, der passer netop til det bestemte skib. Derfor må ro-ro skibene gå i faste ruter på ganske få havne for at udnytte den rationalisering og besparelse, der ligger i systemet.

Til levering i 1966 og 1967 kontraherede DFDS to ro-ro skibe til bacontransport mellem Esbjerg og Grimsby. De hed »Somerset« og »Stafford« og havde to dæk, hvor godt 100 trailere med hver 10 tons bacon blev kørt ombord, hvorefter trailernes elektrisk drevne kompressorer sluttes til stikkontakter på dækkene, ligesom de havde været det på opmarchpladserne i land. Takket være et ekstra sammenklappeligt dæk kunne fabriksnye engelske biler tages med tilba-



Ro-ro skibe (trailerfærge) »Dana Futura« bestemt for transport af containere, trailere og biler på fire dæk. Leveret til DFDS 1975 som det første af to søsterskibe.

A ro-ro ship or trailer ferry, the Dana Futura, designed to transport containers, trailers and cars on four decks. Built for DFDS, 1975, as the first of a pair.

ge på tre dæk. I 1969 leverede værftet til selskabet en tredje baconfærge, m/s »Surrey«, hvor man ved en mindre forøgelse af længde og bredde og indsættelse af et fjerde dæk kunne øge lastekapaciteten med 70% i forhold til de to førortalte, der derefter blev afhændet som overflødige. Et stort fremskridt var også »Surrey«s nu tilladte boyport.

To store trailerfærger »Dana Futura« og »Dana Gloria« blev leveret 1975 og 1976. De var rent stålmæssigt 25% større end nogen anden nybygning fra værftet. Hver færge kunne rumme 400 containere på fire dæk med rampeforbindelse til de tre, mens underlasten betjentes af en 50 tons elevator. Til øverste dæk løftedes containerne af en hydraulisk kran. Ad fire dobbelte ramper kunne færgerne laste og losse fuld last på kun seks timer. Til hjælp for manøvreringen blev skibet forsynet med en bovpropeller på 1400 IHK.

Til trods for skibenes meget nøgterne og formålstjenlige udseende

var der i dækshuset en meget smuk og hyggelig aptering for mandskabet og for 12 passagerer (chauffører) samt en ligefrem elegant opholds- og spisesalon, hvor man havde brudt med den traditionelle opdeling i saloner og messer. Det var ikke alene rederiet Ove Skou, der var krævende med hensyn til apteringens indretning og møblering. Gennem alle årene havde DFDS ønsket specielt designede møbler til alle sine nybygninger, udført på værftets snedkerværksted eller i det mindste samlet her med håndkraft. Først ved indretningen af nybygningerne nr. 389-90 til Olau Line gik reder og værft ind for produktionsvenlige møbler, der kunne samles maskinelt. Herved kunne spares meget. Men hvad hjalp værftets gode råd, når rederne holdt fast ved de gamle idealer.

Af en nyudviklet type og kun halvt så store var de to sidste ro-ro skibe, værftet leverede i 1978, »Dana Optima« og »Dana Minerva«. De var med deres 1599 brt. såkaldte paragrafskibe, men havde en kapacitet på 274 stk. 20 fods containere, og på hoveddækket var højden så stor, at de kunne stables i to lag. Skibene havde en hydraulisk hækrampe med en bæreevne på 70 tons for de såkaldte mafi-trailere. DFDS havde kontraheret et enkelt skib, men for at holde beskæftigelsen i værftets nybygningsafdeling, indtil bygningen af den store statsbanefærgе gik i gang, kontraheredes også et søsterskib.

Dan-værft

I tilslutning til de interne møder, der havde været afholdt på Helsingør Skibsværft i årene fra 1964 til 1967, besluttede man i værftets samarbejdsudvalg at afholde to interne virksomhedskonferencer i juni og oktober 1967 med deltagelse af repræsentanter for værftets ledelse og arbejderne. Da det af Handelsministeriet nedsatte udvalg på grundlag af de foretagne undersøgelser fremhævede, at en betydelig forbedring af produktiviteten og en nedbringelse af omkostningerne var nødvendige, hvis Helsingør værft skulle kunne fortsætte, drøftede man på virksomhedskonferencerne den betydning, der lå i et nærmere samarbejde mellem de fire værfter, som fra 1964 lå under Lauritzen-koncernen.

Disse drøftelser gik forud for et samarbejde, der blev formaliseret ved oprettelsen af Dan-værft den 22. oktober 1968, hvori Helsingør Skibsværft indgik sammen med Aalborg Værft A/S, Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S samt Frederikshavn Værft og Tørdok A/S. Ved virksomhedskonferencer og fællesmøder søger man at fremme produktiviteten og styrke konkurrenceevnen. Man undersø-

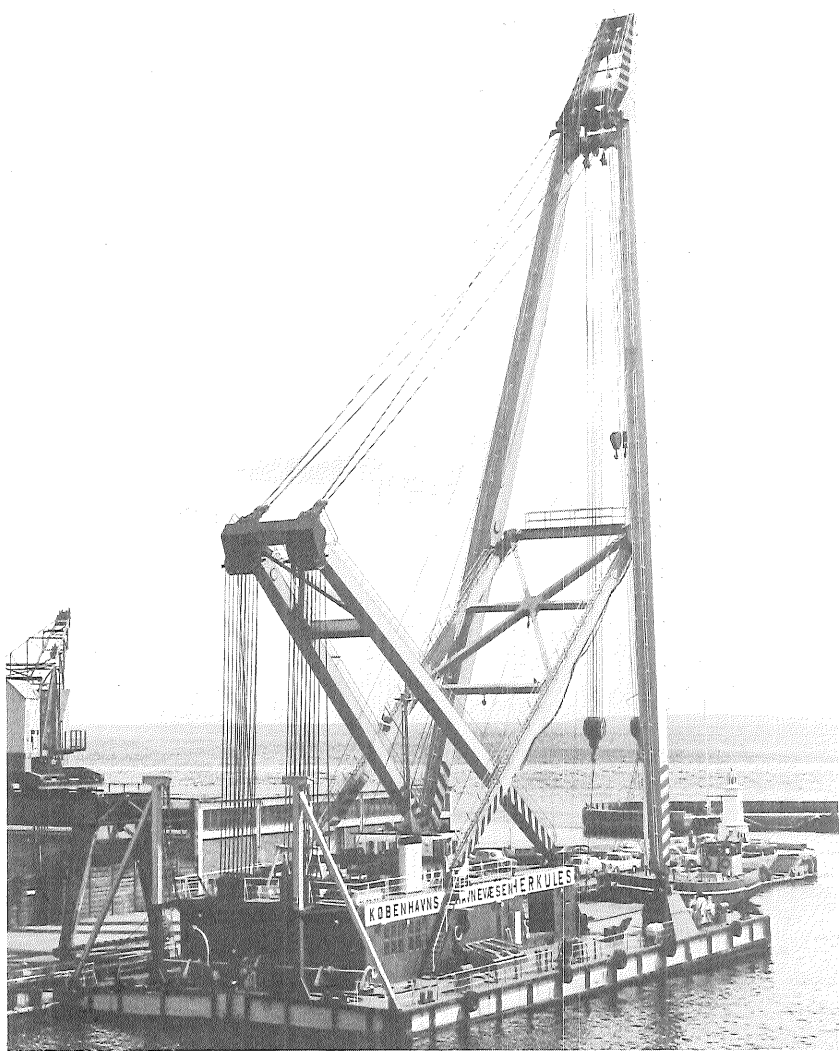
ger og udnytter mulighederne for produktionsstyring, økonomisk styring og besparelser ved fælles indkøb.

Den største hemske for Helsingør Værft var og er dets placering lukket inde mellem Kronborgs fæstningsanlæg og det gamle Helsingørs havnefront. Efter anden verdenskrig er stadig flere værksteder flyttet ud på et areal ved Kongevejen syd for byen, og i begyndelsen af 1969 begyndte udflytningen fra værftets støberier til et nyt støberi for jern og stålstøbegods. Også inden for selve værftets område blev bygget nyt. Den længe planlagte svejsehal med et areal på 2000m² blev taget i brug i efteråret 1967. Det betød, at der nu var plads for en mere rationel fremstilling af større svejsede skibssektioner vejende op til 40 tons fra tidligere 20 tons, svarende til løfteevnen af de kraner, der blev installeret i den nye svejsehal. Pladsen til svejsehallen blev indvundet ved at nedlægge ophalerbeddingen og foretage opfyldning af havnen.

De første 75 år af værftets levetid gik stort set med at bygge traditionelle lastskibe, passagerskibe og færger. Siden har værftet prøvet at udvikle avancerede specialskibe som container-, ro-ro-, luksuspassager- og søfartsskoleskibe. Det har man været nødt til, og det er man nu mere end nogensinde for at finde nogle nicher, hvori man kan overleve under den internationale skibsværftskrise, der bliver stadig mere alvorlig.

Få skibsværfter har vel været så alsidige som Helsingør Værft. Keldsmedien, maskinafdelingen og fra 1950'erne turboafdelingen har udviklet og solgt egne anlæg. Nybygningsafdelingen, der er så følsom over for internationale konjunkturer, har gennem hele det forgangne hundrede år været støttet af reparationsafdelingen, der næsten konstant har haft en pæn beskæftigelse, og mange nybygningskunder er begyndt som reparationskunder. Reparationsafdelingen tager sig af eftersyn og trivielle reparationer og klarer lige så selvfølgelig svære kollisionsskader som forlængelser og ombygninger af skibe. I 1979 blev nittegrejet fundet frem igen, og gamle færdigheder måtte genoptages, da pladerne skulle fornyes på veterandamperen »Skjelskør«. I 1980-81 blev kongeskibet »Dannebrog« gennemgribende ombygget og restaureret. Her i jubilæumsåret ombygger man for et millionbeløb en trawler fra Ålesund i Norge til et seismologisk fartøj, der kan bruges til olieeftersøgning.

Skibsbyggerne har bygget adskillige jernbroer, og senest i 1967-68 leverede man jernkonstruktioner til den nye Lillebæltsbro. I 1962 byggede man den diesel-hydrauliske flydekran »Hercules« til Kø-



Flydekranen »Herkules» leveret 1962 til Københavns Havnevæsen. Krankonstruktionen er monteret på en dieseldrevet ponton med styrehus og regnes derfor som et fartøj. Kranens fire kroge kan tilsammen løfte op til 180 tons ved maksimalt udlæg.

Floating crane, Hercules, delivered in 1962 to Copenhagen Harbour Authority. Mounted on a diesel powered pontoon with wheel house it is, therefore, classed as a vessel. Used together the four hooks can lift up to 180 tons at maximum radius.

benhavns Havnevæsen. Den blev monteret på en selvfremdrevet ponton, og regnes derfor med til værftets nybygninger.

M/s »Ariel«

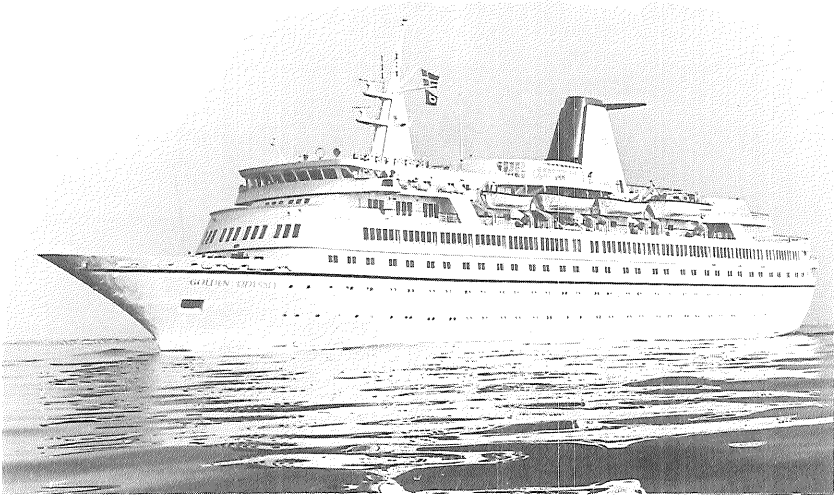
En variant af lastskibstypen var paper-carrier m/s »Ariel« leveret til Finska Ångfartygs A/B, Helsingfors, i 1970. Den var specielt konstrueret som åbent skib med henblik på transport af papir. Dvs. i hele lastrummets længde var klædningen så lav, at papirballeer uhindret kunne lastes og losses over skibssiden. Alternativt var lastrummene indrettet til at føre både containere og almindelig last. »Ariel« kom i 1974 tilbage til Helsingør for at blive forlænget med 18 meter. Det er den største forlængelse, der er foretaget af værftets reparationsafdeling.

M/s »Akbar«

Et af de mere usædvanlige skibe, der er udgået fra værftet var m/s »Akbar«, der i november 1971 blev leveret til rederiet Mogul Line i Bombay. Pilgrimskibet, som det blev kaldt under byggeriet, var konstrueret og udrustet som et kombineret passager-, pilgrim- og lastmotorskib. I pilgrimsæsonen, der varer fra december til april, sejles indiske tilhængere af islam fra Bombay til Jeddah nær Mekka. Denne strækning på 3000 sømil tilbagelægges på en lille uge. De 1500 pilgrimme sover i køjer af trådnet og båndjern, indrettet i nøgne lastrum på mellemdækkene, hvor der blev indbygget meget omfattende kabysser og sanitære installationer. Under bakken er en hospitalsafdeling. Uden for sæsonen besejler »Akbar« havne i Østasien, og i lastrummene transporteres da stykgods.

M/s »Golden Odyssey«

Krydstogtskibet »Golden Odyssey« var projekteret af det danske skibskonsulentfirma Knud E. Hansen. Selvom den græske reder kendte »England« og »Funchal« og fuldt anerkendte værftets formåen med hensyn til at bygge store passagerskibe, kom ordren først til værftet efter en utrættelig indsats fra værftets direktion gennem tre måneder. Skibet blev bestilt af rederiet Royal Cruise Line i Piræus og var beregnet til at foretage krydstogter i Middelhavet og det Caribiske hav med ca. 500 passagerer og 185 besætningsmedlemmer. Et motoranlæg på 15.000 IHK gav skibet en fart på ca. 22 knob. Efter afleveringen i 1974 var rederen fuld af lovord og kaldte »Golden Odys-



Krydstogtskibet »Golden Odyssey« leveret 1974 til Royal Cruise Line i Piræus, Grækenland.

Cruise liner Golden Odyssey, delivered 1974 to the Royal Cruise line, Piræus, Greece.

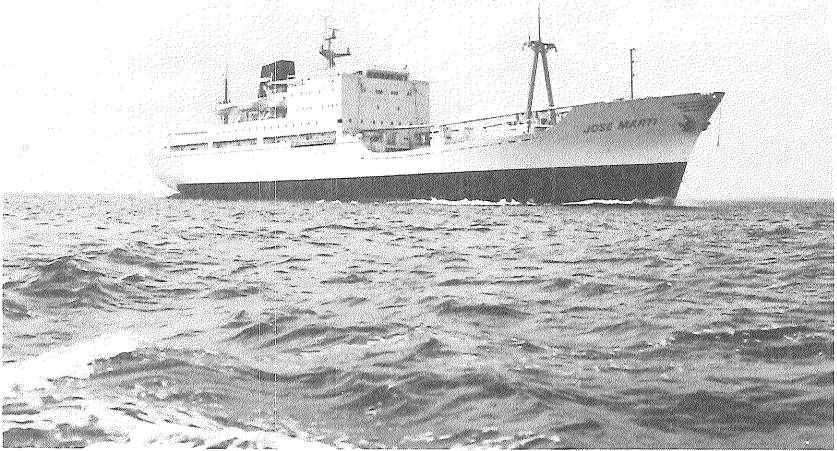
sey« for verdens smukkeste og bedste krydstogtskib. Det var da også det eneste, der i sit første år havde udsolgt på samtlige ture.

Den 17. december 1973 skiftede værftet navn. Det havde oprindeligt heddet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, men dette navn blev den 14. november 1946 ændret til Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri. Det nye navn er kort og godt Helsingør Værft.

I 1974 blev en udbygning og modernisering af værftet drøftet med Helsingør Havneråd og Helsingør Kommune. I første række omfattede planerne en udvidelse og ombygning af udrustningskajen, og samtidig ønskede værftet at undersøge muligheden for at slå de to beddinger sammen til een, så man ville kunne bygge bredere skibe.

Ordreerne til Cuba og Iraq

For 1975 havde værftet kun fire skibe i ordre og under bygning, to færger til Mols-Linien og to trailerfærger til DFDS. Værftets administrerende direktør H.J. Esmann Olesen foretog da i 1974 et opsøgende arbejde på Cuba, hvor Fidel Castros regime havde et stort behov



Kombineret fragt- og skoleskib »José Martí« leveret 1977 til Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Cuba.

Combined cargo and training ship, José Martí, delivered 1978 to Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Cuba.

for tonnage på grund af den amerikanske blokade, hvorfor man måtte hente sine forsyninger langvejs fra. Efter en ikke meget lovende begyndelse kontraherede Cubas statslige indkøbskontor tre skibe, lastskibe på 14.500 tdw. af type som Skou's D-både, men med en moderne aptering i produktionsvenlig udgave. Denne ordre blev i 1975 fulgt op af ordrer på yderligere tre skibe. Denne række af ens skibe gav værftet en chance for at rette op på virksomheden ved at tilrettelægge og gennemføre en rationel serieproduktion. Dan-værfts bestyrelse var indstillet på at investere i nye værftsanlæg på betingelse af, at værftet virkelig gennemførte en rationalisering. Af økonomiske grunde blev dette arbejde dog udskudt indtil videre.

Forhandlingerne med Iraq startede i 1974, hvor værftet gav et tilbud på otte fragtskibe, hvoraf halvdelen så skulle bygges på Aalborg Værft. Der kom dog ingen ordrer ud af det, men i 1975 bad Iraq om

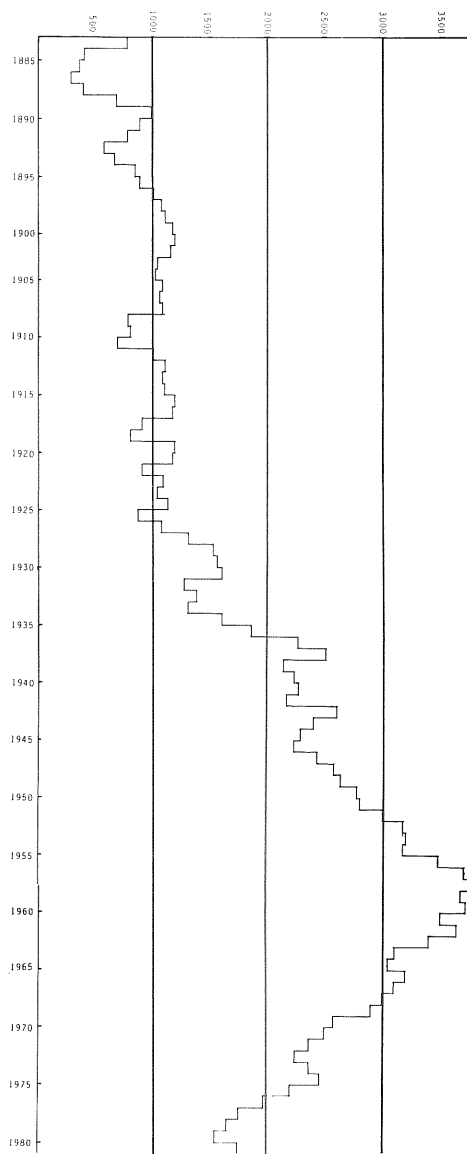
tilbud på et skoleskib til uddannelse af skibsofficerer. Denne ordre på et kombineret last- og skoleskib blev underskrevet af Iraqs flådechef i marts 1976. Skoleskibet »Ibn Khaldoon« var således det første skoleskib, der blev udviklet på papiret i Helsingør, og det var med støtte i dette foreliggende arbejde, at direktør Esmann Olesen i 1975 kunne tilbyde Cubas statsrederi at udføre et af de senest kontraherede fragtskibe udført som et kombineret fragt- og skoleskib. Tilbudet blev modtaget og det cubanske skoleskib »José Martí«, opkaldt efter en latinamerikansk ideolog og filosof, blev afleveret i 1977.

De to skoleskibe er stort set identiske. Skibet til Cuba blev specificeret og bygget først. Det er konstrueret som et fragtskib i international fart og kan laste næsten lige så meget som de andre, men træningsfaciliteterne og apteringen er samlet i een stor overbygning på otte regulære etager. Ombord skal være 63 officerer og besætningsmedlemmer, en lærerstab på 30 og 200 kadetter. Til skoleafdelingen hører en lang række undervisningslokaler udstyret med et avanceret undervisningsmateriale med computere, navigationsudstyr, værksteder, sproglaboratorium og bibliotek. Til servicefunktioner bl.a. en barbersalon og en operationsstue. På »Ibn Khaldoon« blev skibets 3. lastrum indrettet til sportshal, og i opholdssalonen var et podie med orkesterinstrumenter.

Værftet sparer ingen anstrengelser for at udbygge og reklamere for dette speciale, det kombinerede skole- og lastskib. Man optog således en film »Training and Trading the Elsinore Way« og fik den synkroniseret med kinesisk tale, da der fra Kina blev vist interesse for et skib af denne type.

Efter mange forhandlinger opnåede værftet i juni 1981 en ordre på et kombineret skole- og bulklastskib på 27.000 tdw. til Philippinerne. Da den planlagte udvidelse af beddingen var blevet udsat, bliver skibet bygget på Aalborg Værft, hvor også udrustningen vil foregå, da det 26 meter brede og 173 meter lange skib »Filipinas« dårligt kan komme ind i Helsingør Statshavn. Projekteringen af skolesektionen samt installationen af specialudstyret står Helsingør Værft imidlertid selv for.

Nybygning nr. 420 skulle have været et flydende hotel med 350 senge leveret til Ægypten. Selvom ordren ikke kom i hus, er det værd at nævne, at værftets projekteringsafdeling har lagt et stort arbejde i denne type, der synes at måtte indebære muligheder. Et hotel»skib« uden maskineri til fremdrift kan bygges nøglefærdigt på godt et år, mens det tager 3-4 gange så lang tid at bygge et hotel på land.



Kurve over antallet af arbejdere og funktionærer ansat på Helsingør Værft 1882-1981.

Graph showing number of workmen and office staff employed at Helsingør Yard 1882-1981.



Luksusyachten »Quadissiyat Saddam« leveret 1981 til brug for Iraqs præsident.

The luxury yacht Quadissiyat Saddam, built for the President of Iraq, 1981.

Stor var glæden i november 1979, da værftets direktør efter et års forhandlinger kom hjem fra Athen med ordren til et passagerskib i luksusklasse beregnet for 60 passagerer og en samlet besætning på 69 personer. Det var specificeret som verdens største lystyacht med helikopterdek, swimmingpool, der kan hæves i plan og bruges som dansesgulv foruden et hospital med operationsstue.

Regeringen i Iraq kontraherede i 1979 en 82 m lang luksusyacht til brug for landets præsident. Den blev leveret i 1981, men ligger dog stadig i havnen i Helsingør på grund af de urolige forhold i hjemlandet. I 1980 opnåede man fra Iraq yderligere ordrer på endnu en luksusyacht i større format samt tre ro-ro skibe svarende til »Dana Optima« og »Dana Minerva« fra 1978.

I 1980 lukkede værftets støberi, men de ansatte kunne overføres til andet arbejde. I dette år gik man i gang med den planlagte ombygning og forlængelse af udrustningskajen, og to 60 tons kraner ankom fra Furness Yard i England. De omkring 100 meter høje kraner har givet byen en ny profil. De er nu i brug på udrustningskajen, men hvis beddingsprojektet bliver en realitet, vil de blive anvendt her som led i



I forbindelse med en udvidelse af udrustningskajen og en planlagt modernisering af værftet ankom i 1980 to 60-tonns kraner fra England. Hermed fik byen Helsingør en ny profil. Fot. sept. 1982.

Two 60 ton cranes were brought from England in 1980 when the fitting out quay was enlarged as part of a programme for modernising the yard. They changed the skyline of Helsingør.

en rationaliseret arbejdsproces, idet de kan løfte og vende sektioner på over 60 tons. Ved udgangen af 1981 fremstod strækning 14 som en 150 meter lang, fuldt moderne udrustningskaj med kraner. I en lang overdækket servicegang er der tavler og udtag for el, ilt, gas og trykluft fem forskellige steder.

Værftets aldrig hvilende konstruktionsafdeling har også arbejdet videre med de erfaringer, man havde vundet gennem bygningen af »Akbar«, og vil kunne tilbyde et større og endnu bedre pilgrim- og lastskib til den regering, der måtte ønske et sådant. Under værftets motto Tradition og Kvalitet er en stab af erfarne arbejdere og funktionærer parat til at imødekomme selv de mest krævende ordrer på mindre og middelstore specialskibe til ind- og udland.

Byggeliste fra Helsingør Værft A/S
Reference list, ships from Elsinore Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.

Year no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	IHP	Speed	Owner
1	Helsingør	Cargo Steamer	1883	1081	1552	500	11.3	Det Helsingørske Dampskibsselskab, Helsingør
2	Victoria	Cargo Steamer	1884	1654	2470	743	10.9	Svenska Lloyd, Gothenburg
3	Fero	Cargo Steamer	1884	1088	1623	405	9.2	H. Schuldt, Flensburg
4	Foldin	Cargo Steamer	1884	679	925	382	9.9	Steamship Co. »Foldin«, Christiania
5	J. N. Madvig	Cargo Steamer	1884	1779	2561	765	11.4	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
6		Dockgate	1884	—	—	—	—	Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri
7	Mary	Cargo Steamer	1884	1060	1427	540	11.3	Helmsing & Grimm, Riga
8	Svanen	Steam Tug	1885	40	3	90	8.6	Sukkerfabrikken Nykøbing Falster
9	Orrik	Cargo Steamer	1885	409	501	225	9.2	Jysk-Engelsk Steamship Co., Aarhus
10	Polyxene	Passenger Steamer	1884	44	5	68	8.5	Count A. W. Knuth, Knuthenborg
11	Mercur	Passenger Steamer	1885	41	29	68	8.8	Hobro Fjorddampbaadsselskab, Hobro
12	Jarl	Pass./Cargo Steamer	1885	233	97	480	11.0	Det Østbornholmske Dampskibsselskab, Hasle
13	Transportbåd nr. 24	Troop-Barge	1886	121	54	—	—	The Royal Danish Navy
14	Transportbåd nr. 25	Troop-Barge	1886	121	54	—	—	The Royal Danish Navy
15	Hafnia	Cargo Steamer	1888	1633	2324	650	10.9	Steamship Co. »København«, Copenhagen
16	Gefle	Cargo Steamer	1888	610	786	480	11.1	H. M. Gehreckens, Hamburg
17	Sundsvall	Cargo Steamer	1889	660	856	480	10.8	H. M. Gehreckens, Hamburg
18	Russia	Cargo Steamer	1889	1625	2277	650	10.3	Steamship Co. »København«, Copenhagen
19	Heimburg	Cargo Steamer	1889	1810	2380	850	10.9	Steamship Co. »Hansa«, Bremen
20	Nordvest	Cargo Steamer	1890	1632	2280	650	10.5	Steamship Co. »Norden«, Copenhagen
21	Asta	Cargo Steamer	1889	391	463	230	9.8	Steamship Co. Østersøen, Copenhagen
22	Yrsa	Cargo Steamer	1889	390	463	230	9.8	Steamship Co. Østersøen, Copenhagen
23	Maja	Cargo Steamer	1890	391	463	230	9.7	Steamship Co. Østersøen, Copenhagen
24	Ella	Cargo Steamer	1890	389	463	230	9.8	Steamship Co. Østersøen, Copenhagen
25	Hamlet	Cargo Steamer	1890	1108	1608	570	10.6	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
26	Mjølner	Icebreaker	1890	497	414	1000	11.9	Danish State Railways (DSB)
27	C. F. Grove	Lighthouse Tender	1890	231	64	350	10.6	The Royal Danish Navy (Lighthouse Authority)
28	Norrköping	Cargo Steamer	1890	660	852	480	11.0	H. M. Gehreckens, Hamburg
29	Arensburg	Cargo Steamer	1890	1776	2159	1000	11.0	Steamship Co. »Hansa«, Bremen
30	Marxburg	Cargo Steamer	1891	1776	2159	1000	11.2	Steamship Co. »Hansa«, Bremen
31	Kronprinsesse Louise	Paddle Steamferry	1891	430	76	500	9.6	Danish State Railways (DSB)
32	Ljubow (Vera)	Cargo Steamer	1891	1481	1875	600	10.5	Helmsing & Grimm, Riga
33	M. Davidsen	Pass./Cargo Steamer	1891	287	50	350	10.5	Det Østbornholmske Dampskibsselskab, Hasle
34	Hyon	Barque	1891	1192	1747	—	—	C. Neynaber & Co., Elsfleth
35	Prins Valdemar	Barque	1892	1361	2005	—	—	Det Østbornholmske Dampskibsselskab, Hasle
36	Favorita	Barque	1892	1469	2152	—	—	Cesar Wehrhahn, Hamburg
37	Helfried Bismarck	Cargo Steamer	1892	497	624	250	9.6	C. E. Gottermann Succurs, Hamburg
38	Carl Hecksher	Cargo Steamer	1892	1689	2308	605	10.3	Steamship Co. »København«, Copenhagen
39	Ferrum	Cargo Steamer	1892	431	500	250	9.7	G. E. Casebourne & Co., West Hartlepool
40	Rita	Cargo Steamer	1892	554	690	260	9.3	Steamship Co. »Østersøen«, København

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	IHP	Speed	Owner
41	Prinsesse Marie	Barque	1893	1408	2230	—	—	A/S »Barksibet« P. N. Winther, Nordby
42	Expres	Steam Tug	1893	43	20	100	8.9	H. P. Lyngbye, Copenhagen
43	Norma	Cargo Steamer	1893	732	943	400	10.2	J. Lauritzen, Esbjerg
44	Tyr	Icebreaker	1894	615	392	1000	11.1	Danish State Railways (DSB)
45	Virgo	Cargo Steamer	1893	445	575	300	10.2	Steamship Co. »Stella«, Gothenburg
46	Omsund	Pass./Cattle Steamer	1894	333	255	200	9.0	Dampskibsselskabet for Skælskør og Omegn
47	Ajax	Cargo Steamer	1894	751	930	350	9.8	Steamship Co. »Neptun«, Bremen
48	Hernösand	Cargo Steamer	1894	1196	1433	600	10.9	H. M. Gehrckens, Hamburg
49	Njord	Cargo Steamer	1894	522	600	350	10.2	Steamship Co. »Norma«, Gothenburg
50	Uranienburg	Cargo Steamer	1894	1966	2690	650	9.7	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
51	Helge	Cargo Steamer	1895	2005	2739	650	10.3	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
52	Rut	Pass./Cargo Steamer	1894	91	88	140	9.1	Sydlynske Dampskibsselskab, Svendborg
53	Gustaf Wasa	Cargo Steamer	1895	414	475	330	10.1	Steamship Co. »Stockholm Lubeck«, Stockholm
54	Christiania	Passenger Steamer	1895	614	295	800	12.7	Jens Meiniche & Co., Christiania
55	Mjølner	Steam Tug	1895	70	58	280	9.8	Det Forenede Bugsererskab, Copenhagen
56	Achilles	Cargo Steamer	1895	942	1037	400	10.0	Steamship Co. »Neptun«, Bremen
57	Vestkysten	Inspection Vessel	1895	135	165	260	10.1	Ministry of the Interior
58	Atlas	Cargo Steamer	1896	987	912	400	9.7	Steamship Co. »Neptun«, Bremen
59	Pronto	Cargo Steamer	1896	1407	1835	600	9.9	Hans Kiær & Co., Drammen
60	Gunther	Cargo Steamer	1896	1447	1872	600	11.1	Dampschiffs Rhederei von 1889, Hamburg
61	Regina	Cargo Steamer	1896	2194	3026	750	9.8	H. Schuldt, Flensburg
62	Italia	Cargo Steamer	1897	1290	1711	800	11.5	Steamship Co. »Svenska Lloyd«, Gothenburg
63	Skanderborg	Cargo Steamer	1897	1890	3043	750	9.7	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
64	Dr. H. J. Kiær	Cargo Steamer	1897	1131	1497	520	10.2	Hans Kiær & Co., Drammen
65	Kattegat	Lighthouse Tender	1897	129	53	180	8.5	The Royal Danish Navy (Lighthouse Authority)
66		Dockgate	1897	—	—	—	—	Helsingers Jernskibs- og Maskinbyggeri
67	Venus	Cargo Steamer	1897	626	722	300	9.0	Steamship Co. »Neptun«, Bremen
68	Herakles	Salvage Steamer	1897	641	215	1100	12.3	Bergnings- och Dykeri A/B »Neptun«, Stockholm
69	Bore	Passenger Steamer	1898	703	320	900	12.6	Steamship Co. »Bore«, Åbo
70	Danmark	Salvage Steamer	1898	362	85	650	11.2	Ern. Z. Switzers Bjergningsentreprise, Copenhagen
71	Kronprins Frederik	Paddle Steamferry	1898	414	76	500	9.3	Danish State Railways (DSB)
72	Nordsoen	Lighthouse Tender	1898	118	45	175	9.0	The Royal Danish Navy (Lighthouse Authority)
73	Flandria	Cargo Steamer	1898	1174	1344	700	10.9	Steamship Co. »Götha«, Gothenburg
74	Arno	Cargo Steamer	1898	1386	1597	800	10.9	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
75	Tiber	Cargo Steamer	1899	1386	1597	800	10.7	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
76	Søderhamn	Cargo Steamer	1899	1480	1943	650	10.4	H. M. Gehrckens, Hamburg
77	Anna	Cargo Steamer	1899	1832	3049	750	10.4	Helmsing & Grimm, Riga
78	Erika	Cargo Steamer	1899	2103	3563	900	9.7	Helmsing & Grimm, Riga
79	D.F.D.S. 11	Barge	1899	342	636	—	—	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
80	D.F.D.S. 12	Barge	1899	459	849	—	—	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
81	Katie	Cargo Steamer	1900	2103	3563	900	9.8	Helmsing & Grimm, Riga
82	Dagmar	Cargo Steamer	1900	2103	3551	900	10.2	Helmsing & Grimm, Riga
83	Bore II	Passenger Steamer	1901	707	280	900	12.2	Steamship Co. »Bore«, Åbo
84	J. C. la Cour	Pass./Cargo Steamer	1901	1615	955	3600	15.2	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
85	Wellgunde	Cargo Steamer	1901	2334	3237	800	10.0	Dampschiffs Rhederei von 1889, Hamburg
86	Strib	Paddle Steamferry	1901	393	76	500	9.5	Danish State Railways (DSB)
87	Consul Horn	Cargo Steamer	1901	2504	4039	1150	10.9	H. C. Horn, Schleswig
88	Flynderborg	Cargo Steamer	1901	1387	2165	700	10.8	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
89	Marie	Cargo Steamer	1902	2106	3513	900	10.0	Steamship Co. »Kæren«, Helsingborg
90	Enos	Cargo Steamer	1902	1932	3160	900	10.4	»Deutsche Levante Linie«, Hamburg
91	Piteå	Cargo Steamer	1902	1159	1426	600	10.7	H. M. Gehrckens, Hamburg
92	Luleå	Cargo Steamer	1902	1472	1941	650	10.3	H. M. Gehrckens, Hamburg
93	Helsingborg	Train/Pass. Steamferry	1902	530	120	2x400	9.6	Danish State Railways (DSB)
94	Prins Christian	Train/Pass. Steamferry	1903	1824	390	2x1300	13.8	Danish State Railways (DSB)
95	Rolf	Cargo Steamer	1903	1916	3189	800	10.1	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
96	N. F. Høffding	Cargo Steamer	1903	1437	2324	800	10.2	Steamship Co. »Vendilia«, Copenhagen
97	Nordstjernen	Cargo Steamer	1903	2130	3723	1000	10.1	Steamship Co. »Norden«, Copenhagen
98	Dana	Cargo Steamer	1903	740	975	500	9.9	William Hansen, Bergen
99	Tholma	Cargo Steamer	1904	1907	3154	800	10.3	P. Thommesen & Søn, Arendal
100	Christianssted	Pass./Cargo Steamer	1904	322	267	300	10.0	Det Vestindiske Compagni, Copenhagen
101	Limfjorden	Pass./Cargo Steamer	1904	397	317	580	10.9	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
102	Ulvund	Cargo Steamer	1904	266	185	400	10.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
103	J. D. S. Adolph	Cargo Steamer	1904	1491	2380	800	10.0	Steamship Co. »Vendilia«, Copenhagen
104	Alfred Hage	Cargo Steamer	1905	1491	2408	800	10.2	Steamship Co. »Vendilia«, Copenhagen
105	T. M. Werner	Cargo Steamer	1905	1491	2394	800	10.7	Steamship Co. »Vendilia«, Copenhagen
106	Selandia	Cargo Steamer	1905	1043	1555	650	9.9	Steamship Co. »Dan«, Copenhagen
107	Normandia	Cargo Steamer	1905	1342	1783	700	10.8	Steamship Co. »Götha«, Gothenburg
108	Islands Falk	Fishery Inspection Ship	1906	632	109	950	12.8	The Royal Danish Navy
109	Bastia	Cargo Steamer	1906	1527	2005	900	10.9	Rob. M. Siemann, Hamburg
110	Queen Alexandra	Cargo Steamer	1906	1282	1653	650	9.8	Alfred Christensen & Co. A/S, Copenhagen
111	Kotonia	Cargo Steamer	1906	2624	4088	860	10.5	Steamship Co. »Union«, Copenhagen

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	IHP	Speed	Owner
112	Boscia	Cargo Steamer	1906	2624	4088	860	10.5	Steamship Co. »Dan«, Copenhagen
113	Nykjøbing	Cargo Steamer	1906	918	1184	480	9.6	F. L. Knakkergaard, Nykøbing Mors
114	Jens Bang	Cargo Steamer	1907	1543	2080	650	10.2	Aalborg Dampskibsselskab, Aalborg
115	Emanuel	Cargo Steamer	1907	1284	1651	650	9.9	H. C. Christensen, Marstal
116	Fulton	Cargo Steamer	1907	1547	2078	650	10.0	H. Kirschner, Copenhagen
117	Newton	Cargo Steamer	1907	1547	2077	650	10.0	H. Kirschner, Copenhagen
118	Skinfaxe	Cargo Steamer	1908	1544	2054	650	9.7	Schach Steenberg & Co., Copenhagen
119	Tyr	Steam Tug	1908	119	44	450	10.4	Det Forenede Bugserielskab, Copenhagen
120	Rimfaxe	Cargo Steamer	1908	1052	1359	480	10.0	Schach Steenberg & Co., Copenhagen
121	Grenen	Pass./Mail Steamer	1908	237	142	300	11.2	Københavns Fiskeforsyning, Copenhagen
122	Gulfaxe	Cargo Steamer	1909	1684	2390	700	10.7	Schach Steenberg & Co., Copenhagen
123	Rødfaxe	Cargo Steamer	1909	1668	2379	700	10.7	Schach Steenberg & Co., Copenhagen
124	Henriette	Sugar Steamer	1910	379	508	2x115	8.0	De Danske Sukkerfabrikker, Copenhagen
125	Austri	Pass./Cargo Steamer	1910	443	361	300	10.0	Thor E. Tulinius, Copenhagen
126	Væstri	Pass./Cargo Steamer	1910	443	361	300	10.0	Thor E. Tulinius, Copenhagen
127	Ydun	Pass./Cargo Steamer	1910	645	517	900	12.2	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
128	Kongedybet	Transport and Steam Tug	1910	42	8	100	8.5	3 ^{de} Byggningsdistrikt, Copenhagen
129	Falken	Pass./Cargo Steamer	1911	369	340	440	10.7	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
130	Tor	Cargo Steamer	1911	1037	1640	650	10.4	Stockholms Rederiaktiebolag »Svea«, Stockholm
131	Agnete	Pass./Mail Steamer	1911	148	35	350	11.9	Sydøyske Dampskibsselskab, Svendborg
132	Tula	Cargo Steamer	1912	1251	1960	1000	11.8	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
133	Berghusen	Pass./Cargo Steamer	1912	1017	1242	900	11.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
134	Christianssund	Pass./Cargo Steamer	1912	1017	1242	900	12.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
135	Mode	Cargo Steamer	1912	1192	1902	1000	12.1	Stockholms Rederiaktiebolag »Svea«, Stockholm
136	Magne	Cargo Steamer	1912	1191	1902	1000	9.5	Stockholms Rederiaktiebolag »Svea«, Stockholm
137	Ebro	Cargo Steamer	1912	1028	1752	800	11.4	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
138	Romny	Cargo Steamer	1913	1024	1778	800	10.4	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
139	Sejra	Steam Tug	1913	130	113	450	11.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
140	A. P. Bernstorff	Pass./Cargo Steamer	1913	2316	1352	3300	16.1	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
141	Charkow	Cargo Steamer	1913	1026	1778	800	12.2	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
142	Rødfaxe	Cargo Steamer	1913	1659	2392	700	10.4	Steamship Co. »Skandia«, Copenhagen
143	Henry Tegner	Cargo Steamer	1914	1457	2325	700	10.6	Steamship Co. »Progress«, Copenhagen
144	Moskov	Pass./Cargo Steamer	1914	2441	2660	1500	13.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
145	A. P. Rasmussen	Cargo Steamer	1914	1107	1650	480	9.9	Steamship Co. »Nykjøbing«, Nykøbing Mors
146	Nordfjord I	Pass./Cargo Steamer	1915	555	256	775	12.3	Nordre Berghusen Amts Dampskibsselskab
147	Island	Pass./Cargo Steamer	1915	1774	1657	1450	13.9	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
148	Trondhjem	Pass./Cargo Steamer	1915	1076	1269	900	12.9	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
149	Føjna	Cargo Steamer	1915	1674	2386	700	10.0	Knut Knutsen, Arendal
150	Orehoved	Train/Pass. Steamferry	1916	789	193	2x425	10.9	Danish State Railways (DSB)
151	Lilleborg	Cargo Steamer	1916	1695	2444	700	10.3	Steamship Co. »Neptun«, Copenhagen
152	Phenix	Cargo Steamer	1916	1894	3620	825	10.3	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
153	Vinæs	Cargo Steamer	1916	1104	1687	480	9.5	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
154	Nevada	Cargo Steamer	1917	3765	7070	2000	12.6	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
155	Kjøbenhavn	Pass./Cargo Steamer	1918	1670	908	2300	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
156	Skodsborg	Cargo Steamer	1919	1450	2444	700	10.2	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
157	Flynderborg	Cargo Steamer	1919	1417	2399	700	10.0	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
158	Sønderborg	Cargo Steamer	1920	2876	4855	1200	10.8	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
159	M. C. Holm	Cargo Steamer	1924	2813	5023	1400	11.7	Steamship Co. »Norden«, Copenhagen
160	Agnete	Cargo Steamer	1921	1458	2324	700	10.3	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
160a	Tekla	Cargo Steamer	1920	1469	2336	700	10.1	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
161	Rødfaxe	Cargo Steamer	1920	1651	2396	700	10.1	Steamship Co. »Primula«, Copenhagen
162	Gulfaxe	Cargo Steamer	1921	1654	2392	700	10.0	Steamship Co. »Primula«, Copenhagen
163	Danmark	Train/Pass. Steamferry	1922	2727	650	2x1750	14.8	Danish State Railways (DSB)
164	Svanholm	Cargo Steamer	1922	1321	2368	700	9.8	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
166	Manø	Cargo Steamer	1925	1418	2415	700	9.1	Steamship Co. »Heimdæl«, Copenhagen
167	Berghusen	Pass./Cargo Steamer	1922	1398	1555	900	11.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
168	Trondhjem	Pass./Cargo Steamer	1923	1399	1525	900	12.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
169	Martin Carl	Cargo Steamer	1924	1412	2379	700	10.9	Steamship Co. »Heimdæl«, Copenhagen
170	Odense	Pass./Cargo Motorship	1924	550	608	650	11.8	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
171	Hugin	Pass./Cargo Steamer	1924	1276	1867	1000	11.7	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
172	Munin	Pass./Cargo Steamer	1924	1274	1884	1000	12.1	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
173	Parkeston	Pass./Cargo Motorship	1925	2762	1524	2x1900	15.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
174	Aarø	Cargo Steamer	1925	1426	2462	700	10.0	Steamship Co. »Heimdæl«, Copenhagen
175	Langeland	Train/Pass. Steamferry	1926	422	292	2x300	10.7	Sydøyske Dampskibsselskab, Svendborg
176	Jylland	Pass./Cargo Motorship	1926	2762	1478	2x1900	15.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
177	Korsør	Train/Pass. Motorferry	1927	2333	704	2x1700	15.1	Danish State Railways (DSB)
178	Rane	Pass./Cargo Steamer	1927	1322	1915	1000	12.0	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
179	Dronning Alexandrine	Pass./Cargo Motorship	1927	1854	1597	1950	14.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
180	Britta	Motor Tanker	1928	6316	8870	2x1500	11.6	Rederiaktieselskabet »Mascof«, Oslo
181	Warjo	Pass./Cargo Steamer	1927	861	675	775	11.0	Steamship Co. »Svea« Stockholm

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	IHP	Speed	Owner
182	Stanford	Cargo Motorship	1928	4803	8330	2x1500	12.4	»Standard«, Oslo
183	Gondul	Pass./Cargo Steamer	1928	1322	1835	1000	11.6	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
184	Gudur	Pass./Cargo Steamer	1928	1321	1823	1000	11.7	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
185	C. F. Tietgen	Passenger Motorship	1928	1850	901	2200	15.1	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
186	Esbjerg	Pass./Cargo Motorship	1929	2762	1478	2x1950	15.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
187	Sirius	Cargo Steamer	1929	2197	2590	1325	10.7	Finska Ångfartygs Aktiebolag, Helsingfors
188	Ariel	Cargo Steamer	1929	2198	2575	1325	11.3	Finska Ångfartygs Aktiebolag, Helsingfors
189	Sverige	Passenger Steamer	1929	811	90	1350	15.2	Steamship Co. »Øresund«, Copenhagen
190	Sejðr	Cargo Steamer	1929	1489	2505	700	8.6	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
191	Viola	Cargo Steamer	1929	1595	2500	850	10.3	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
192	Birgitte	Cargo Steamer	1930	1595	2500	850	11.4	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
193	P. N. Damm	Cargo Steamer	1930	2832	4885	1600	12.2	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
194	Otto Petersen	Cargo Steamer	1930	2832	4875	1600	12.0	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
195	E. M. Dalgas	Cargo Steamer	1930	2836	4869	1600	12.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
196	Samsø	Cargo Steamer	1930	1494	2505	850	10.7	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
197	Hilde	Cargo Steamer	1930	1595	2500	850	11.3	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
198	Venus	Passenger Motorship	1931	5407	2244	2x5900	19.8	Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen
199	Erna	Cargo Steamer	1930	1509	2497	850	11.9	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
200	Alexandra	Cargo Steamer	1931	1462	1700	1600	13.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
201	Nyborg	Train/Pass. Motorferry	1931	2555	660	2x2165	15.6	Danish State Railways (DSB)
202	Grete	Cargo Steamer	1931	1563	2515	1250	11.6	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
203	Ulla	Cargo Steamer	1931	1564	2515	1250	11.6	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
204	England	Pass./Cargo Motorship	1932	2762	1715	2x1950	15.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
205	Lublin	Pass./Cargo Steamer	1932	1308	1970	1375	12.5	Polish-British Steamship Co., Gdynia
206	Lwow	Pass./Cargo Steamer	1932	1308	1970	1375	12.5	Polish-British Steamship Co., Gdynia
207	Sjælland	Train/Pass. Motorferry	1933	2593	660	2x2200	15.3	Danish State Railways (DSB)
208	K.H.V. 27	Self Unloading Barge	1932	66	—	—	—	København Havnevesen, Copenhagen
209	K.H.V. 28	Self Unloading Barge	1932	66	—	—	—	København Havnevesen, Copenhagen
210	Helga	Cargo Steamer	1933	1370	2208	1250	12.0	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
211	Pram Nr. 27	Barge	1933	121	—	—	—	A/S N. C. Monberg, Copenhagen
212	Pram Nr. 28	Barge	1933	121	—	—	—	A/S N. C. Monberg, Copenhagen
213	Stella	Cargo Steamer	1933	1394	2450	1250	12.0	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
214	Estrid	Cargo Steamer	1933	1397	2230	1250	12.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
215	Ninna	Cargo Steamer	1933	1922	2450	1250	12.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
216	Gyda	Cargo Steamer	1934	1695	2890	1800	12.5	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
217	Gerd	Cargo Steamer	1935	1700	2890	1800	12.5	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
218	Jutta	Cargo Steamer	1934	1549	2700	1250	12.0	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
219	Paula	Cargo Steamer	1934	1549	2700	1250	12.0	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
220	Stenbjørn	Steam Suction Dredger	1934	516	720	490	10.0	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
221	Iles de Los	Reefer Motorship	1934	2778	1800	2700	15.0	Cie Fraissinet, Marseille
222	Kirsten Piiil	Passenger Motorship	1935	88	30	280	11.0	Steamship Co. »Øresund«, Copenhagen
223	Den Lille Havfrue	Passenger Motorship	1935	88	30	280	11.0	Steamship Co. »Øresund«, Copenhagen
224	Herdis	Cargo Motorship	1935	1659	2775	2700	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
225	Vibrant	Reefer Motorship	1935	2993	2930	4100	15.7	O. Knutsen, Haugesund
226	Odin	Bucket Dredger	1935	326	500	—	—	Statens Vandbygningssvesen, Copenhagen
227	K. H. V. 90	Barge	1935	57	—	—	—	København Havnevesen, Copenhagen
228	K. H. V. 91	Barge	1935	57	—	—	—	København Havnevesen, Copenhagen
229	Cap des Palmes	Reefer Motorship	1935	2983	1950	4100	17.5	Cie Fraissinet, Marseille
230	Yrsa (African Reefer)	Reefer Motorship	1935	1771	2500	2700	14.0	J. Lauritzen, Copenhagen
231	Tunis	Cargo Motorship	1936	1641	2400	2000	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
232	Marocco	Cargo Motorship	1936	1641	2400	2000	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
233	Marna	Cargo Steamship	1936	1700	2900	1750	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
234	Sessa	Cargo Steamship	1936	1700	2900	1750	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
235	Linda	Cargo Steamship	1936	962	1500	1150	12.0	J. Lauritzen, Copenhagen
236	Laila	Cargo Steamship	1936	1700	2900	1750	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
237	Freia	Train/Car/Pass. Motorferry	1936	1429	340	2x1570	15.5	Danish State Railways (DSB)
238	Olaf Fostenes	Reefer Motorship	1936	2994	2930	4100	16.5	L. Fostenes, Haugesund
239	Frida	Cargo Steamship	1936	1700	2900	1750	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
240	Kalo	Cargo Steamship	1937	1973	3200	1400	11.5	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
241	Ivan Kondrup	Steam Collier	1937	2369	3500	1850*	12.0	A/S Det Danske Kulkompani, Copenhagen
242	Aallotar	Passenger Steamship	1937	2916	1050	3100*	15.0	Finska Ångfartygs Aktiebolag, Helsingfors
243	Storebjørn	Steam Suction Dredger	1937	598	895	480*	10.0	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
244	Svanetia	Passenger Motorship	1937	4125	1500	2x2700*	17.0	Juustsumor, Odessa
245	Helga	Cargo Steamship	1937	1700	2900	1750*	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
246	Kronprins Olav	Passenger Motorship	1937	3038	1200	2x3300*	19.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
247	Helvig	Cargo Motorship	1937	2252	3900	3400*	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
248	Olga S	Cargo Motorship	1938	2252	3900	3400*	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
249	Ragnhild	Cargo Motorship	1938	2252	3900	3400*	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
250	Benty	Reefer Motorship	1938	2983	1950	4300*	17.5	Cie Fraissinet, Marseille
251	Algier	Cargo Motorship	1938	1654	2524	1600*	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
252	Sicilien	Cargo Motorship	1938	1654	2525	1600*	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	BHP IHP	Speed	Owner
253	Slesvig	Cargo Motorship	1938	3098	6020	2700*	12.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
254	Storebait	Train/Pass. Ferry	1939	2942	802	2x2350	16.5	Danish State Railways (DSB)
255	Gertrud	Cargo Ship	1938	2282	3940	2560	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
256	Hans Broge	Passenger Ship	1939	2013	1005	3350	18.6	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
257	Texas	Cargo Ship	1939	2328	4077	3050	14.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
258	Danaholm	Cargo Ship	1939	3643	5935	5800	17.0	A/B Svenska Amerika Linien, Gothenburg
259	Indian Reefer	Reefer Ship	1939	2815	3405	2x1850	16.5	J. Lauritzen, Copenhagen
260	Rita Mærsk	Cargo Steamship	1939	1889	3493	1750*	13.0	A. P. Møller, Copenhagen
261	Axel Carl	Cargo Steamship	1940	2170	3400	1800*	12.0	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
262	Kronprins Frederik	Passenger Ship	1941	3895	1720	2x3550	20.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
263	Cometa	Cargo Ship	1941	5125	7630	2x3700	17.0	Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen
264	Tekla	Cargo Ship	1941	2298	4197	3200	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
265	Arkansas	Cargo Ship	1947	3591	4830	2550	13.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
266	Eros	Cargo Ship	1941	3182	5970	2500	12.0	Rederi A/B Helsingborg, Sweden
267	Argentina	Cargo Ship	1943	4630	6672	2550	12.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
268	Florida	Cargo Ship	1944	3528	4860	2250	12.4	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
269	Julius Madsen	Steam Collier	1942	2498	3700	1800*	12.0	Det Danske Kulkompani, Copenhagen
270	Concordia	Steam Collier	1943	2957	4119	1750*	11.8	De Forenede Kulimportører, Copenhagen
271	Eilbek	Cargo Ship	1942	3013	5890	2420	12.0	Knöhr & Burchard, Hamburg
272	Carl Nielsen	Steam Suction Dredger	1942	639	890	600*	10.0	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
273	Uruguay	Cargo Ship	1943	4627	6691	2550	12.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
274	Paraguay	Cargo Ship	1944	4627	6671	2550	12.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
275	Samos	Cargo Ship	1948	1774	2655	2550	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
276	Olga S.	Cargo Ship	1946	4498	6797	2400	12.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
277	Axel Carl	Cargo Steamship	1947	2347	3519	1750*	12.5	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
278	Friederichshalen	Cargo Steamship	1944	1923	3843	1200*	10.0	Treuhand G.m.b.H., Germany
279	Mechanik Afanasiev	Cargo Steamship	1947	2776	5350	1800*	11.0	U.S.S.R.
280	Halsnæs	Cargo Steamship	1944	2819	5170	1800*	11.0	A/S 6. Februar 1943, Copenhagen
281	Virgo	Cargo Steamship	1946	2799	5360	1800*	11.0	A/B Iris, Stockholm
282	Normandiet	Cargo Ship	1947	2811	5293	2550	12.5	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
284	G. C. Amrdrup	Arctic Pass./Cargo Ship	1947	908	578	2x385	10.0	Grønlands Styrelse, Copenhagen
285	Rhodos	Cargo Ship	1948	1773	2670	2550	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
286	Lermnos	Cargo Ship	1949	1768	2669	2550	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
287	Agnele	Cargo Ship	1948	2347	3927	2560	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
288	Kirsten	Cargo Ship	1948	2358	3914	2560	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
289	Kronprinsesse Ingrid	Passenger Ship	1949	3968	1967	2x3550	20.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
290	Umanak	Pass./Cargo Ship	1949	2335	1961	1850	13.0	Grønlands Styrelse, Copenhagen
291	Hans P. Carl	Cargo Steamship	1948	1969	3549	1750*	12.0	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
293	Fruit Monarch	Reefer Ship	1949	2549	3370	3200	16.0	Per Gjerding, Norway
294	Coolangatta	Reefer Ship	1949	2541	3332	3200	16.0	A/B Transatlantic, Sweden
295	Axelhus	Container Ship	1950	471	634	1200	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
296	Riberhus	Container Ship	1950	471	592	1200	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
297	Jens Bang	Passenger Ship	1950	3155	923	2x3025	20.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
298	H. P. Prior	Passenger Ship	1950	3155	903	2x3050	20.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
299	Bastholm	Cargo Ship	1950	1797	2930	2050	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
300	Birkholm	Cargo Ship	1950	1797	2905	2050	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
301	Bygholm	Cargo Ship	1950	1797	2910	2050	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
302	Dronning Ingrid	Train/Pass. Ferry	1951	3034	924	2x2350	16.5	Danish State Railways (DSB)
303	Saint Germain	Train/Pass. Ferry	1951	3266	1382	2x3200	17.0	S.N.C.F., Paris
304	Th. Adler Svanholm	Steam Collier	1951	3041	3877	1800*	12.0	Det Danske Kulkompani, Copenhagen
305	Ficaria	Reefer Ship	1951	1811	2390	2550	14.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
306	Delos	Cargo Ship	1952	4235	6670	5400	16.0	A/B Helsingborg, Sweden
307	Aallotar	Passenger Steamship	1952	2973	994	2800*	16.0	Finska Ångfartygs Aktiebolag, Helsingfors
308	Kirsten Skou	Cargo Ship	1953	4153	7000	5400	16.0	Ove Skou, Copenhagen
309	Primula	Reefer Ship	1952	1812	2360	2550	14.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
310	Bangsbo	Cargo Ship	1952	1866	2800	2050	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
311	Mexican Reefer	Reefer Ship	1953	3947	4100	2x3360	17.5	J. Lauritzen, Copenhagen
312	Freyá Torm	Cargo Ship	1953	6113	6780	5600	16.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
313	Borrebj	Cargo Ship	1953	1875	2890	2000	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
314	Broager	Cargo Ship	1953	1875	2770	2000	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
315	Belgien	Cargo Ship	1953	3682	6230	4350	15.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
316	Congo	Cargo Ship	1954	3682	6230	4350	15.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
317	Abelone Vendlia	Cargo Ship	1954	2764	4050	3000	13.8	Steamship Co. »Vendlia«, Copenhagen
318	Brasilien	Cargo Ship	1954	5431	9000	4800	14.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
319	Ecuador	Cargo Ship	1955	5325	9000	4800	14.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
320	Kong Frederik IX	Train/Pass. Ferry	1954	4084	1300	2x3650	18.0	Danish State Railways (DSB)
321	Helsingør	Dieselectric. Train Ferry	1955	1123	640	1050	11.6	Danish State Railways (DSB)
322	Prinsessan Margaretha	Car/Pass. Ferry	1955	2272	380	2x2000	17.0	Göteborg-Frederikshavn Linien, Gothenburg
323	Mayumbe	Cargo Ship	1955	3699	6060	5700	16.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
324	Rikke Skou	Cargo Ship	1955	4220	7000	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
325	Corneville	Cargo Ship	1955	3474	5270	4700	16.0	A. F. Klaveness, Oslo

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	BHP /HP	Speed	Owner
326	Libreville	Cargo Ship	1956	3475	5260	4700	16.0	A. F. Klaveness, Oslo
327	Haiskov	Car/Pass. Ferry	1956	3195	1025	2x3300	18.0	Danish State Railways (DSB)
328	Coalgardie	Reefer Ship	1956	3334	3530	5600	17.5	Transocean, Gothenburg
329	Oklahoma	Cargo Ship	1956	4048	4870	3200	14.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
330	Marie Skou	Cargo Ship	1957	4219	6990	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
331	Ohio	Cargo Ship	1956	4053	4860	3200	14.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
332	Prinsesse Margrethe	Passenger Ship	1957	5061	980	2x3650	20.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
333	Mette Skou	Cargo Ship	1957	4211	6970	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
334	Alabama	Cargo Ship	1957	5506	9120	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
335	Virginia	Cargo Ship	1957	5512	9120	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
336	Trelleborg	Train/Pass. Ferry	1958	6476	1740	2x4100	19.0	Statens Järnvägar, Sweden
337	Afrika	Cargo Ship	1958	3897	6030	5700	16.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
338	Hanne Skou	Cargo Ship	1958	4211	6980	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
339	Colorado	Cargo Ship	1958	5510	9120	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
340	Pennsylvania	Cargo Ship	1959	5510	9120	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
341	Grete Skou	Cargo Ship	1959	4211	6960	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
342	Prinsesse Benedikte	Train/Car/Pass. Ferry	1959	3668	1165	2x3900	18.5	Danish State Railways (DSB)
343	Crestville	Cargo Ship	1958	5444	5860	4700	16.0	A. F. Klaveness, Oslo
344	Yugala	Reefer Ship	1959	4762	5900	7400	19.0	Steamship Co. «Torm», Copenhagen
345	Stenkiewicz	Cargo Ship	1959	5290	8770	7400	16.5	Polish Ocean Lines, Poland
346	Minnesota	Cargo Ship	1960	5513	9110	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
347	Arizona	Cargo Ship	1960	5513	9110	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
348	Brookville	Cargo Ship	1960	5430	6210	4700	16.0	A. F. Klaveness, Oslo
349	Samos	Cargo Ship	1960	5584	7820	7400	17.0	A/B Helsingborg, Sweden
350	Mads Skou	Cargo Ship	1962	4207	6935	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
351	Prins Bertil	Car/Pass. Ferry	1960	2356	955	2x2880	17.0	Lion Steamship Co., Sweden (Built in Aarhus)
352	Knudshoved	Train/Car/Pass. Ferry	1961	3836	1260	2x3900	18.0	Danish State Railways (DSB)
353	Funchal	Passenger Ship	1961	10031	2975	2x6900**	22.0	Empresa Insulana de Navegacao, Portugal
354	Zeromski	Cargo Ship	1960	5319	8540	7400	16.0	Polish Ocean Lines, Poland
355	Helle Skou	Cargo Ship	1962	4207	6935	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
356	Maagen	Patrol Craft	1960	130	30	350	10.5	The Royal Danish Navy
357	Mallermukken	Patrol Craft	1960	130	30	350	10.5	The Royal Danish Navy
358	Heering Rose	Cargo Ship	1962	4581	6075	4200	15.5	Cherry Heering Line, Copenhagen
359	Herkules	Floating Crane	1962	882	500	2x170	5.0	Copenhagen Port Authority
360	Sprogø	Train/Car/Pass. Ferry	1962	3836	1280	2x3900	18.0	Danish State Railways (DSB)
361	Marie Skou	Cargo Ship	1962	4206	6850	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
362	Hessele	Suction Dredger	1962	861	1295	1200	11.5	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
363	Henriette Mærsk	Cargo Ship	1962	8617	12275	9800	17.5	A. P. Møller, Copenhagen
364	Torben Mærsk	Cargo Ship	1963	8617	12230	9800	17.5	A. P. Møller, Copenhagen
365	Norma	Cargo Ship	1963	5864	7530	8700	17.5	J.Ludwig Mowinckel, Bergen
366	Arveprins Knud	Car/Pass. Ferry	1963	4836	1350	2x5000	19.0	Danish State Railways (DSB)
367	Mette Skou	Cargo Ship	1963	6460	8800	6500	16.5	Ove Skou, Copenhagen
368	Inger Skou	Cargo Ship	1964	6460	8800	6500	16.5	Ove Skou, Copenhagen
369	England	Car/Passenger Ship	1964	8221	1250	2x7000	22.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
370	Peder Skram	Fast Frigate	1966					The Royal Danish Navy
371	Herluf Trolle	Fast Frigate	1967					The Royal Danish Navy
372	Sardinia (Olau Jarl)	Cargo Ship	1964	5000	6000	4600	15.5	Olau Line, Copenhagen
373	Akershus	Car/Pass. Ferry	1965	5012	920	2x4300	19.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
374	Olau Knud	Cargo Ship	1965	5000	6000	4600	15.5	Olau Line, Copenhagen
375	Nebraska	Cargo Ship	1966	4505	6660	10900	19.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
376	Benny Skou	Cargo Ship	1967	4832	6850	8400	17.5	Ove Skou, Copenhagen
377	Wisconsin	Cargo Ship	1966	4508	6660	10900	19.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
378	Kronborg	Suction Dredger	1965	844	1300	1250	11.5	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
379	Susanne Skou	Cargo Ship	1967	4571	6850	8400	17.5	Ove Skou, Copenhagen
380	Somerset	Roll on/Roll off Ship	1966	2245	2190	4x1800	18.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
381	Stafford	Roll on/Roll off Ship	1967	2245	2200	4x1800	18.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
382	Westerplatte	Cargo Ship	1967	10189	12045	8000	16.5	Polish Ocean Lines, Poland
383	Grunwald	Cargo Ship	1968	10188	12060	8000	16.5	Polish Ocean Lines, Poland
384	Danmark	Train/Car/Pass. Ferry	1968	6352	1915	2x5000	18.8	Danish State Railways (DSB)
385	Dorte Skou	Cargo Ship	1968	9584	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
386	Ditte Skou	Cargo Ship	1969	9584	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
387	Dimna Skou	Cargo Ship	1969	9584	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
388	Surrey	Roll on/Roll off Ship	1969	3375	3650	2x4400	17.8	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
389	Olau Nord	Product Tanker	1969	5650	8500	9400	18.0	Olau Line, Copenhagen
390	Olau Syd	Product Tanker	1970	5650	8500	9400	18.0	Olau Liné, Copenhagen
391	Cap Colville (Olau Pil)	Reefer/Cont. Ship	1970	6015	9580	12400	19.4	Olau Line, Copenhagen
392	Cap Melville (Olau Rolf)	Reefer/Cont. Ship	1970	6012	9580	12400	19.4	Olau Line, Copenhagen
393	Ariel	Paper Carrier	1970	6244	7960	8300	17.5	Finska Anglartngs Aktiebolag, Helsingfors
394	Dagmar Skou	Cargo Ship	1971	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
395	Akbar	Pilgrim/Cargo Ship	1971	8279	8820	2x4400	19.2	Mogul Line, Bombay

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	BHP	Speed	Owner
396	Dagny Skou	Cargo Ship	1971	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
397	Svealand	Trailer/Pass. Ferry	1972	3988	4190	4x2500	18.8	Rederi AB Svea, Stockholm
398	Kattegat	Car/Pass. Ferry	1972	3961	925	2x6050	20.3	Jydsk Færgelart
399	Djursland	Car/Pass. Ferry	1972	3961	925	2x6050	20.3	Jydsk Færgelart
400	Diana Skou	Cargo Ship	1973	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
401	Dorit Skou	Cargo Ship	1973	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
402	Romsø	Car/Pass. Ferry	1973	5603	1700	2x5000	18.8	Danish State Railways (DSB)
403	Dolly Skou	Cargo Ship	1974	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
404	Golden Odyssey	Cruise Liner	1974	10426	1380	2x7500	20.8	Royal Cruise Line, Piraeus
405	Mette Mois	Car/Pass. Ferry	1975	4948	1560	4x4100	21.3	Mois-Linien, Ebeltoft
406	Maren Mois	Car/Pass. Ferry	1975	4948	1560	4x4100	21.3	Mois-Linien, Ebeltoft
407	Dana Futura	Roll on/Roll off Ship	1975	5991	6900	2x13770	22.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
408	Dana Gloria	Roll on/Roll off Ship	1976	5991	6900	2x13770	22.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
409	Bolivar	Cargo Ship	1976	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
410	Juarez	Cargo Ship	1977	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
411	San Martin	Cargo Ship	1977	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
412	José Martí	Training/Cargo Ship	1977	12170	13000	9400	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
413	O'Higgins	Cargo Ship	1977	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
414	Sandino	Cargo Ship	1978	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
416	Ibn Khaldoun	Training/Cargo Ship	1978	11332	12670	11200	18.2	The Arabian Gulf Academy, Basrah, Iraq
417	Dana Optima	Roll on/Roll off Ship	1978	1599	3400	4500	15.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
418	Dronning Ingrid	Train/Car/Pass. Ferry	1980	11890	4150	25440	18.9	Danish State Railways
419	Dana Minerva	Roll on/Roll off Ship	1978	1599	3400	4500	15.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
420								
421								
422	Maharlika	Training/Bulk Cargo	1983		27000	13100	15.3	National Maritime Polytechnic, Manila
423	Qadissiyat Saddam	Presidential Yacht	1981	2200	300	6000	19.2	Iraqi Government, Baghdad

KILDER

Om Mads Holm:

Henrik Fog: M.C. Holm. En Levnedstegning. 1902. Genoptrykt og udg. i Nykøbing Mors 1967.

F. Holm-Petersen: Under sejl i fjernøstlige farvande. Norderstedt 1975, s. 100 er gengivet et fotografi af Mads Holm og hans hustru sammen med familien Matthiessen.

Om Helsingør Værft:

Jul. Schovelin: Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri. København 1907.

Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri 1882-1932. Kort beretning med fotos og byggeliste udsendt af værftet.

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri Aktieselskab 1882 - 1. marts 1957. Korte beretninger fra alle værftets afdelinger med fotos og byggeliste. Udsendt af værftet.

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri 1882-1982, et materiale indsamlet af H.P. Christensen op til 1970 til brug for et dengang planlagt festskrift til udgivelse i 1982, manus.

Oplysninger om værftets nybygninger er desuden hentet fra firmabladet Kvartalsbladet, der udkom fra oktober kvartal 1949 til 1970. Herefter fra firmabladet HSM Orientering fra 1971-73, med nyt navn, HV Orientering fra 1974-1982. Endvidere er oplysninger hentet fra Dansk Søfarts Tidende, Vikingen, Søfart, Malteserkorset, Frivagten med fl.

Om rederierne:

D/S Vendila m.fl. omtales i De danske Byerhverv i Tekst og Billeder, bd. 1, Kbh. 1904.

Kaj Lund: Rederiernes Udvikling efter 1914, i *Fra Sejl til Diesel*, bd. III, s. 95-148. L.O. Normann: DFDS A/S 1866-1926. Kbh. 1926.
 Poul Graae: Hundrede år på havene - DFDS 1866-1966. Kbh. 1966.
 Træk af dansk Skibsfarts Historie, samlet af Hans P. Carl. Udg. af D/S Heimdal A/S. København 1949.
 Søren Thorsøe og Michael Crowdy: Ove Skou, Copenhagen. Illustreret skibsliste med indledning. Publ. af The World Ship Society, Kendal 1982.
 Søren Thorsøe og Michael Crowdy: Dannebrog, rederiaktieselskab 1883-1973. Illustreret skibsliste med indledning. Publ. af rederiet i samarbejde med The World Ship Society, Kendal 1973.

Desuden vil jeg her gerne takke de mange, der beredvilligt har hjulpet mig med oplysninger, der ikke var umiddelbart tilgængelige - ikke mindst personalet på Helsingør Værft.

NOTER

- ¹ Aabenraa Byarkiv 1750: Beretning om Skibsbyggeriet i Aabenraa i Aaret 1856. Skonnert »Ørnen« bygget 1856-57 til et interessentselskab i Nykøbing Mors.
- ² H. Schuldt: Geschichte einer Reederfamilie und ihrer Unternehmungen 1868-1968. Udg. Flensburg 1968 v/Harald H. Schuldt og D. Schumacher, s. 18-23.
- ³ Hans P. Carl: Træk af dansk Skibsfarts Historie. Udg. af D/S Heimdal A/S. København 1949, s.232.
- ⁴ Dansk Søfarts Tidende, 15. Aug. 1935.
- ⁵ Fra Sejl til Diesel. Skand.Bogforlag 1951-53, bd. III, s.116.
- ⁶ H.P. Christensens manus s.21.
- ⁷ Fra Sejl til Diesel, bd. III, s.110.
- ⁸ Generalarrangement med kort tekst i Motorship oct. 1937: A Soviet Passenger Motor Ship.
- ⁹ DFDS 1866-1966, s.244-45.
- ¹⁰ Hans Jürgen Witthöft: Das Hansa-Bauprogramm. Wehrwissenschaftliche Berichte hrsg. von Arbeitskreis für Wehrforschung. Band 6. München 1968. Med tegninger til de tre skibstyper. Nr. 279-283 i værftets byggeliste er Hansa-skibe.
- ¹¹ H.P. Christensens manus, s.25ff.
- ¹² Jan Hedegaard, DFDS, i Malteserkorset aug. 1974.
- ¹³ Vikingen 1946, hft. 6, s.18-23.
- ¹⁴ Hans P. Carl: Træk...s.266ff.
- ¹⁵ Vikingen 1933, hft. 8, s.30ff og hft. 9, s.30ff.
- ¹⁶ = 12.
- ¹⁷ I tidligere køleskibe var ammoniak anvendt som kølemiddel. Med kravet om stadig lavere temperaturer gik man over til at bruge luftarten freon (R), der har et lavere normalkogepunkt. Freon er i modsætning til ammoniak hverken brændbar eller eksplosiv og kun giftig i forbindelse med tobaksrygning. Derimod nedbryder det luftens ozonlag ved udslip. Det ideelle kølemiddel er endnu ikke fundet.
- ¹⁸ H.P. Christensens manus, s.42-43.
- ¹⁹ Overing. dr.techn. E. Kæmpe cit. i Kvartalsbladet 1951 nr. 4, s.3.
- ²⁰ H.P. Christensens manus. s. 62-63.
- ²¹ Jan Hedegaard: Ti år med rulleskibe. Søfart 1976, nr. 11, s.9ff.
- ²² Helsingør Dagblad 26. sept. 1958.

²³ Venligst meddelt af museumsdirektør Lauritz Pettersen, Bergens Sjøfartsmuseum.

²⁴ H.P. Christensens manus, s.57-59.

HELSINGØR SHIPYARD 1882-1982

Summary

On March 1st. 1982 Helsingør Shipyard celebrated the centenary of its establishment. A hundred years ago to the day part of the drill ground of Kronborg was handed over to the yard after long and difficult negotiations, together with an area on which there had been an earlier wooden ship building yard. Since then the yard has been locked in between the fortress of Kronborg and the harbour front of the old town of Helsingør and only a few small extensions have been possible. The yard was established by Mads Christian Holm, owner of a steamship company, who realised that Helsingør was an ideal site for a shipyard which would build and repair the increasingly large fleet of merchant shipping in the North Sea and the Baltic.

In 1866 practically all Danish steamship companies were merged into The United Steamship Company (DFDS), but various new companies were formed in the following years, among them Holm's own - the Norden. DFDS was under the same management as Burmeister & Wain, Copenhagen, which at the time was the only iron shipbuilding yard in Denmark. Helsingør Shipyard found its customers among the new steamship companies both in Denmark and abroad, among them many German firms. It was thanks to foreign orders that the yard survived its first ten years in spite of the depressed state of the market.

About the turn of the century DFDS entered into an agreement with the yard which was to be of vital importance for its future. At first it only involved repairs, but after 1910 Helsingør Shipyard was responsible for delivery of most of DFDS's new buildings, both for its passenger services and its cargo services to England, the Mediterranean and North and South America. After 1916 DFDS was the principal shareholder in the yard and therefore had a decisive influence upon its affairs. When in 1964 the shipping firm of J. Lauritzen acquired a controlling interest in DFDS its influence was preponderant.

Between 1925 and 1969 the yard's managing director was H.P. Christensen, an engineer whose wide knowledge contributed to the reputation the yard gained over the years for improving existing and developing new and more economic machinery. The Lentz valve steam engine, which the yard acquired the patent of in 1928, became more viable commercially because it was given an exhaust steam turbine of the yard's own design. When ships went over to the more advantageous motor power the Helsingør Shipyard contracted with B&W in 1935 to build their diesel engines in the yard's own engineering works. Turbo-compressors of the yard's own design have also been highly esteemed since 1954.

The yard has also delivered important new buildings to other Scandinavian countries, until their own ship building industries were improved upon about 1960. Fifty vessels have been built for DFDS, ranging from barges to the largest cargo, and recently container, ships. Another important customer is the Danish State Railways (DSB) who have had twenty five ships, mainly train, car and passenger ferries. The yard's expertise in this field has led to orders for large ferries from abroad.

At the end of the 1920s the yard developed an all purpose cargo steamer which was economic both to build and to run. In cooperation with several shipping companies, but mainly with J. Lauritzen, these ships were built as ventilated fruit carriers with refrigerated hold and further developed as actual reefers. Both before and after the Second World War the yard built reefers for Danish and foreign companies. Another speciality of the yard has been the passenger ship, and in this connection DFDS's high standards of comfort, design and finish have played an important part. Liners such as the m.s. »Venus« (1931) and, more recently, the cruise ships »Funchal« and »Golden Odyssey« have added to the yard's international reputation, which in the centenary year has been confirmed by the building of the world's biggest and most sophisticated luxury yacht, the m.s. »Qadissiyat Saddam« by the Iraqi government for the president of Iraq.

Against increasing competition from all over the world the yard has developed a new type of vessel: a combined cargo and training ship. The largest of its type in the world, with room for two hundred and thirty cadets and instructors, the »Jose Marti« was delivered to Cuba in 1977 as part of a programme of six cargo vessels. A training ship of the same type was delivered to Iraq in 1978, the first of a number of orders for vessels of various types to that country.

In this centenary year the yard can look back on about four hundred and twenty ships it has built. But a far greater number have been repaired or undergone conversion during that time.

The limited space it occupies between fortress and town has restricted the size of new ships it can build and makes a rationalisation of its building methods difficult to carry out. The shipyard's chances of survival depend upon building sophisticated, special-type vessels for the world market under its motto: Tradition and Quality.