

# Dansk skibsfart 1870-1940

## Nogle hovedlinier i udviklingen

Af

Ove Hornby

*Cand.mag. Ove Hornby er kendt fra bøgerne: Kolonierne i Vestindien (Politikens Forlag 1980) og: Ved rettidig Omhu (Schultz Forlag 1988) – om skibsreder A.P. Møller. Han har også skrevet talrige bidrag til dansk og nordisk økonomisk historie. I denne artikel gennemgår Ove Hornby udviklingslinierne inden for dansk søfart i perioden 1870 til 1940.*

Danmarks talrige øer og – i forhold til landets beskedne størrelse – meget lange kystlinie har naturligt medført, at søtransport altid har haft overordentlig stor betydning for samkvemet mellem landsdelene; knapheden på hjemlige råstofforekomster har desuden nødvendiggjort voksende søværts tilførsler i takt med industrialiseringen og landbrugets modernisering. Forholdene afspejles i landets efter omstændighederne meget store handelsflåde: Medens Danmarks andel af verdens befolkning i perioden 1870-1940 til stadighed lå under 0,2%, udgjorde andelen af den globale handelsflåde inden for samme tidsrum mellem 1,4 og 1,8%, og skønt landet med hensyn til handelsflådens størrelse gennemgående stod tilbage for ti-tolv andre skibsfartsnationer, blev Danmark kun overgået af Norge, Storbritannien og Holland, hvis handelstonnagen sættes i forhold til folketallet.

I den følgende oversigt over udviklingen inden for dansk skibsfart i perioden ca. 1870-1940 vil opmærksomheden især være rettet mod erhvervets muligheder og stadige bestræbelser for at holde sig internationalt konkurrencedygtigt, og af kildemæssige årsager vil hovedvægten blive lagt på perioden mellem de to verdenskrige<sup>1</sup>.

*Tiden ca. 1870-1914. Overgangen fra sejl til damp og grundlæggelsen af de store linierederier*

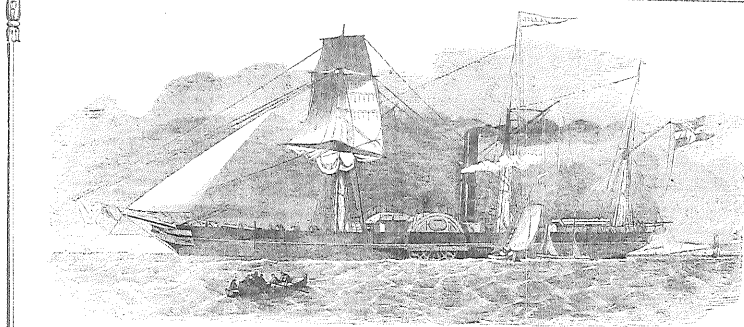
År 1870 opgik den danske handelsflådes samlede tonnage til ca. 180.000 nettoregisteretons (NRT), hvoraf dampskibene tegnede sig for 7%. De mange sejlskibe, der især opererede i Nord/Østersø-området, var for en meget stor del hjemmehørende i provinsens søkøbstæder og ejedes ofte af personer eller firmaer, der samtidig drev handelsvirksomhed. Partrederiformen, baseret på andele i det enkelte skib, var udbredt, og det var en almindelig skik, der holdt sig ind i 1900-tallet, at kaptajnen selv havde part i skibet.

Sejlskibsflåden øgedes stadig frem til 1877, hvorefter en støt tilbagegang satte ind, kun afbrudt af en kortvarig renaissance for de meget store sejlskibe i årene 1888-1893<sup>2</sup>.

Dampskibsflåden oplevede derimod en kraftig, omend ujævn vækst. Det første danskejede dampskib, hjuldampere »Caledonia«, havde allerede i 1819 påbegyndt besejlingen af de danske farvande, og i løbet af de følgende årtier etableredes et ret omfattende dampskibsruutenet foruden en spæd begyndelse til liniefart på havne i Østersøområdet og på den engelske østkyst.

Datidens dampskibsfart blev gerne drevet adskilt fra handelsvirksomhed, og endnu konkurrerede man ikke i nævneværdig grad med sejlskibene i trampfarten med dens mere chancebetonede og uforudsigelige transporter mellem skiftende havne. Derimod blev der af hensyn til den store og til dels letfordærlige landbrugseksport udfoldet stærke bestræbelser for at etablere regelmæssige dampskibsforbindelser med Storbritannien – især efter krigen i 1864, der medførte afståelsen af hertugdømmerne Slesvig og Holsten til de tyske magter og gav anledning til en dansk national reaktion mod resterne af det hamborgske »overherredømme« over landets udenrigshandel.

De danske dampskibsrhederier kunne fremvise gode driftsresultater, men deres ekspansionstrang medførte store kreditbe-



THE DANISH IRON STEAMSHIP, JYLLAND.

1851 åbnedes dampskibsrueten mellem Hjerting, ved det nuværende Esbjerg, og Lowestoft i England. Den 2. april afgik første skib, det engelske H/S »Prince« fra Hjerting med passagerer. Samme år indsattes også H/S »Jylland«, ejet af Det danske Postvæsen, på ruten. *In 1851 a steamship route was opened between Hjerting (where Esbjerg lies today) and Lowestoft in England. On April 2nd the first ship, the English P/S »Prince«, set off from Hjerting with passengers on board. The same year the P/S »Jylland« (Jutland), owned by the Danish Postal Service, was also set in on this route.*

hov og tilbagevendende likviditetsvanskeligheder. I 1866 blev situationen akut for den største danske dampskibsreder i Englandsfarten, C.P.A. Koch, da en krise i Londons bankverden førte til tilbagetrækning af engelske tilsagn om finansiering af fire nybygninger, der næsten var leveringsklare. Ny kapital var fornøden, hvis skibene skulle forblive under dansk flag, og der blev appelleret til lederen af datidens største private bank, C.F. Tietgen fra »Privatbanken i Kjøbenhavn«. Tietgen, der siden skulle blive kendt som den store fusionær i dansk erhvervsliv, tænkte ud over det øjeblikkelige problem og fostrede ideen om at sammenkæde den indenrigske og udenrigske dampskibsfart under én ledelse. De to fartområder opererede ganske vist under meget forskellige vilkår, men netop derfor forventede Tietgen, at de ikke samtidig ville blive udsat for krisetider og således

kunne hjælpe hinanden gennem eventuelle økonomiske vanskeligheder. Hertil kom, at en sådan nær forbindelse ville op- hjælpe vareomsætningen, ikke mindst eksporten. »Big was beautiful« for Tietgen, og på hans initiativ stiftedes aktieselskabet »Det Forenede Dampskibs Selskab« (D.F.D.S.), der ved driftens begyndelse den 1. januar 1867 rådede over 20 skibe med en samlet tonnage på knapt 8.000 bruttoregistertons (BRT), der var indgået fra H.P. Priors og C.P.A. Kochs rederier samt »Det Almindelige Danske Dampskibsselskab«<sup>3</sup>.

I første omgang koncentrerede det nye selskab sig om at vinde kontrol over den indenrigske rutefart, og efter en til tider hårdhændet udkonkurrering og overtagelse af en række mindre linier blev målet nået i 1874, hvorefter D.F.D.S. betjente hele landet med undtagelse af Bornholm. København var indenrigsruternes knudepunkt, men tillige en vigtig omladeplads for selskabets udenrigsfart. I de første år arbejdede man ihærdigt på at få del i fragterne fra de tyske og baltiske udførsels- havne (især Königsberg og siden Libau). Skibene fra den neutrale småstat blev i almindelighed godt modtaget – og til tider ligefrem begunstiget – af de russiske myndigheder og handlen- de. Sidstnævnte omstændighed gjorde det i en række tilfælde lettere for D.F.D.S. at opnå en forståelse eller endog samsej- lingsaftale med de engelske rederier, der i forvejen var indar- bejdede i området. De danske linieskibe fra Østersøen gik i disse år via København til Hull, London, Antwerpen og Bordeaux.

Efter at D.F.D.S. havde sikret sig monopolet på indenrigsru- terne og var vel indarbejdet i Østersøen, samlede ledelsen op- mærksomheden om eksportruterne med landbrugsvarer til Storbritannien. Privatbanken var i forvejen økonomisk engage- ret i anlæggelsen af en stor udskibningshavn på den jyske vest- kyst, og efter at Esbjerg dokhavn var åbnet for trafik i 1874, va- rede det kun et år, før D.F.D.S. etablerede en rute herfra til Thameshaven (senere flyttet til Harwich). Englandsfarten fra Esbjerg og København tog hurtigt et betydeligt opsving, især på

grund af kreatureksporten, og selskabets ledelse tilstræbte klart et monopol også på Englandsruterne.

Efter flere vundne ratekrige mod økonomisk svagere funderede provinsrederier nåede D.F.D.S. i det store og hele sit mål i 1884, men selskabets politik havde vakt modvilje og bange anelser i landbrugskredse, og efter forhandlinger med de agrare interesseorganisationer – og over for truslen om dannelse af et andelsrederi i landbrugets regie – nødsagedes D.F.D.S. til gentagne takstnedsættelser.

I slutningen af 1880'erne og begyndelsen af 1890'erne hæmmedes eksporten af levende dyr alvorligt ved gentagne ind- og udførselsforbud i de omkringliggende lande, og skønt omlægningen til eksport af smør, flæsk og æg allerede var vidt fremskreden, fandt regeringen det nødvendigt at gribe ind for at støtte den danske udførsel. I 1888 påtog D.F.D.S. sig at opretholde og sågar til dels udvide ruterne på England og modtog til gengæld fra staten et fast beløb, der ganske vist senere blev reduceret, men så til gengæld suppleredes med et tilskud for hver shilling, hvormed fragten pr. ton blev nedsat. Den i dansk skibsfartshistorie enestående ordning var i kraft indtil 1912.

1880'erne var som helhed et trykket tiår for skibsfarten, men D.F.D.S. valgte i venten på bedre tider at imødegå vanskelighederne ved en kraftig tonnageforøgelse og aktivitetsudvidelse. I 1883 etablerede selskabet rutefart til Middelhavsområdet, og da det på grund af den russiske regerings told- og jernbanepolitik blev fordelagtigt ad søvejen at forsyne Sydrusland med varer fra Østersøregionen, udvidedes linieforbindelsen i 1887 til Sortehavet. Den aggressive politik finansieredes ved udvidelser af aktiekapitalen og obligationsgælden, og selskabet, der udelukkende drev liniefart, indtog en helt dominerende position i dansk skibsfart med rådighed over en trediedel af landets samlede handelstonnage i disse år.

Endnu mens D.F.D.S. koncentrerede sig om at omspænde Europa med sit rutenet, var den første linieforbindelse mellem



S/S »Christian IX« tilhørende D.F.D.S. losses smørdrifter i London. Skibet blev leveret fra Burmeister & Wain i 1875 og sejlede for rederiet indtil 1916, da det blev solgt til Island. *The S/S »Christian IX« owned by the D.F.D.S. shipping company, unloading casks of butter in London. The ship was delivered by Burmeister & Wain in 1875 and sailed for D.F.D.S. until 1916 when it was sold to Iceland.*

Danmark og U.S.A. blevet en realitet. Datidens menneskestrøm over Atlanten gav grundlag for oprettelse af en direkte dansk emigrantlinie, og budet var først gået til Tietgen og D.F.D.S., der dog ikke fandt tiden moden til at tage oversøisk rutefart op. I stedet oprettedes et selvstændigt aktieselskab, »Dampskibsselskabet Thingvalla«, der påbegyndte driften i 1880 med fire store dampere. En række opsigtsvækkende havarier og utidsvarende materiel gjorde det imidlertid svært for det kapitalsvage selskab at konkurrere med udenlandske rederier (især det tyske HAPAG) om det rejsende publikums bevågenhed; de trøstesløse udgifter medførte omsider, at Thingvallas ledelse søgte selskabet afhændet til et større dansk rederi. 1897 blev

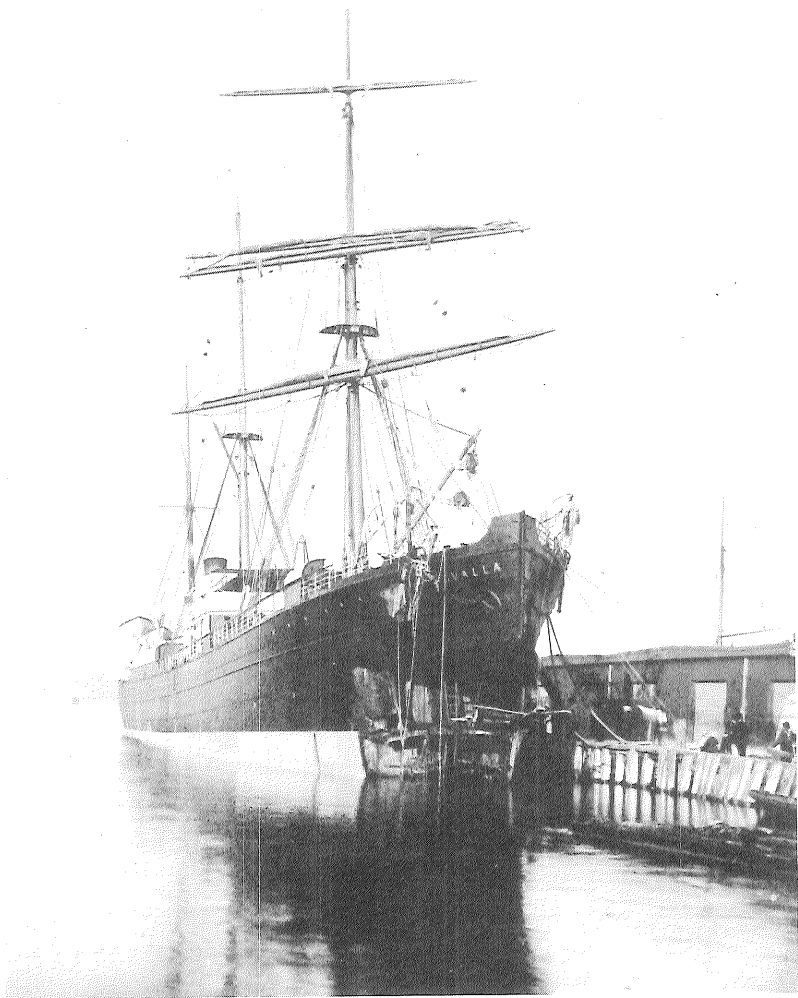
driften forsøgmæssigt overtaget af C.K. Hansen, men skønt der opnåedes et godt resultat, overlodes den videre førelse af emigrantlinien året efter til D.F.D.S.

D.F.D.S. havde siden 1894 drevet en »fødelinie« med polske emigranter fra Libau til de store britiske udskibningshavne, og erfaringerne var så gode, at selskabet ikke længere havde de store betænkeligheder ved at overtage Thingvalla og videreføre ruten under det nye navn »Skandinavien-Amerika Linien«. De udslidte skibe erstattedes med store nybygninger, og der blev iværksat en energisk kampagne for at tiltrække emigranter fra det øvrige Skandinavien, især Sverige.

De første år blev imidlertid uventet vanskelige at stå igennem, idet det forholdsvis lille danske selskab i tiden umiddelbart efter århundredskiftet blev hvirvlet ind i et internationalt opgør om kontrollen med emigrantrafikken mellem rederigiganterne på begge sider af Atlanterhavet. En nådesløs takst- og rutekrig påførte både de »aktive« og de »passive« rederier store tab, og først med forliget i slutningen af 1904 kom man ind i mere smult vande. Det bestemtes bl.a., at de kontinentale emigranterederier ikke måtte søge passagerer fra Østersøområdet, der fik overordnet status som »engelsk interessesfære«. Dette indebar, at Skandinavien-Amerika Linien kunne fortsætte sin virksomhed her, og da man nu slap for de tyske konkurrenter (englænderne havde hele tiden gjort sig gældende), blev årene frem til Den første Verdenskrig præget af en tilfredsstillende indtjening.

Tiden omkring århundredskiftet frembød imidlertid andre udfordringer for dansk skibsfart på de store have, og D.F.D.S. evnede ikke at besvare dem alle. Tilsyneladende havde den aldrende Tietgen gerne slået sig til tåls med at konsolidere selskabets europæiske liniefart, og eksempelvis gik han kun nødtvunget ind i Amerika-farten. På trods af Tietgens modstand havde konkurrerende danske finans- og skibsinteresser i 1894 gennemtruffet åbningen af Københavns Frihavn med det for-

mål at styrke den danske hovedstad over for Hamborgs konkurrence på transitomsætningsområdet. Den nye havn måtte søge at tiltrække ny trafik, og her faldt tanken i første række på tilførsler til Østersølandene af bomuld og foderstoffer fra





Nordamerika. Stillet over for truslen om at et andet dansk rederi i givet fald ville oprette en rute mellem Frihavnen og New Orleans, indstillede Tietgen sin modstand, og i 1895 påbegyndte D.F.D.S. den første egentlige godsroute mellem Danmark og U.S.A. Importen tog hurtigt et stort omfang, hvormod det ofte kneb så meget med at finde laster fra Danmark til Amerika, at skibene måtte gå i tramplignende fart vestover. For så vidt var der tale om det omvendte forhold i Englandstrafikken, hvor skibene i de samme år begyndte at få installeret beko-stelige køleanlæg af hensyn til de letfordærlige eksportvarer og bl.a. derfor sjældent var i stand til at udnytte returkapaciteten fuldt ud.

Samtidig med at Skandinavien-Amerika Linien havde de ovenfor omtalte problemer, udsattes D.F.D.S. for en voldsom konkurrence fra de statslige jernbaner i indenrigstrafikken, og en opblussende fransk og russisk skibsfartsprotektionisme medførte dels heftige ratekrige med andre betrængte (tyske og engelske) rederier i Østersøfarten og dels et tabgivende eksperiment med oprettelse af henholdsvis et fransk og et russisk indregistreret rederi i D.F.D.S.'s regie. Først omkring år 1905 fik selskabet et pusterum ved ophøret af ratekrigene i Østersøen og på Atlanten. Amerikafarten kunne nu udvides, og i 1907 oprettedes en rute via Antwerpen til Buenos Aires (fra 1914 med fast anløb også i Brasilien).

Dampskibsselskabet Thingvalla blev ramt af en lang række uheld. Den 14. august 1888 kolliderede to af selskabets skibe, S/S »Geiser« og S/S »Thingvalla« ud for New Scotland i Atlanterhavet på positionen 43.20N-60.10V, hvorved S/S »Geiser« forliste, og 109 mennesker druknede. S/S »Thingvalla« kunne fortsætte for egen kraft og er her fotograferet efter ankomsten til havnen i Halifax. (Foto: James Ross). *The Thingvalla Steamship Company met with a long line of accidents such as the one on August 14th 1888 when two of the company's ships, the S/S »Geiser« and the S/S »Thingvalla«, collided off New Scotland in the Atlantic at a position 43.20 N. and 60.10 W. This accident led to the loss of the S/S »Geiser« and the death by drowning of 109 people. The S/S »Thingvalla« was able to continue under its own steam and is photographed here after its arrival in the harbour in Halifax. (Photo: James Ross).*

Selv om D.F.D.S. i 1914 havde 121 skibe og dermed rådede over godt 20% af den samlede danske handelstonnage, var selskabets helt dominerende position i dansk skibsfart dog blevet svækket under de forudgående års vanskeligheder, og D.F.D.S. var ikke længere det eneste store danske linierederi. Kaptajn H.N. Andersen, der i en årrække havde drevet forretningsvirksomhed i Bangkok, var i 1897 vendt hjem for at stifte aktieselskabet »Det Østasiatiske Kompagni« (Ø.K.), hvis drift i tråd med initiativtagerens visioner skulle baseres på en vekselvirkning mellem skibsfart, fremstillingsvirksomhed og handel; dette indebar en storstilet genoptagelse af den ellers da så godt som forladte kombination af rederivirksomhed med andre erhverv<sup>4</sup>. H.N. Andersen rådede ikke selv over den betydelige startkapital, der var nødvendig for planernes iværksættelse, og han havde ved flere lejligheder forsøgt at overbevise Tietgen om de muligheder, der rummedes i regelmæssig ruteforbindelse og handel med Det fjerne Østen under de opadgående konjunkturer for verdenshandelen. Tietgen fandt dog risikoen for stor, men hans konkurrenter slog til.

I 1898 sattes Ø.K.'s første lineskibe i fart på Siam og Malakahalvøen, og i de følgende år udvidedes nettet til Kina og Japan. Efter hårde forhandlinger lykkedes det Ø.K. at blive optaget i de etablerede liniereders vigtige regionale samarbejdsorgan, »The Straits, China and Japan Conference«, der regulerede fragtrater og -andele m.v. Skønt Kompagniet var ungt, stod der betydelige danske (og formentlig også udenlandske) kapitalinteresser bag den tillidvækkende H.N. Andersen, der desuden udviklede nære forbindelser til de siamesiske og danske kongehuse, og herigennem til de fleste europæiske hoffer. De gode relationer til zarfamilien i Sankt Petersborg resulterede bl.a. i udbytterige kontrakter om udbringning af jernbanemateriel til Sibirien og troppetransporter i forbindelse med Boxer-opstanden i Kina og senere Den russisk-japanske Krig.



Kvæsthusbroen, i næsten 100 år udgangspunktet for D.F.D.S.'s indenrigsruter. Ved kajen ses fra venstre mod højre og nævnt med rute: S/S »Baldur«: København/Frederikshavn; S/S »Limfjorden«: København/Limfjorden/Thisted; S/S »Sønderjylland«: København/Kolding; H/S »Kjøbenhavn«: København/Århus og S/S »Niels Brock«: København/Randers. I bøjerne ud for flådens leje ses fra venstre S/S »Amerika«, som D/S »Thingvalla« ejede i årene 1893-1898, hvoraf skibet dog tilbragte det meste af tiden som her i oplægningsbøjen. Foran dette ses H/S »Gjedser«, der sejlede på ruterne Gedser/Warnemünde og København/Malmø. (Foto ca. 1897, H&S) *The Kvæsthus Quay, which for almost 100 years was the place of departure for D.F.D.S.'s domestic services. The following ships can be seen at the quay (each ship's route is indicated after its name): the S/S »Baldur«: Copenhagen-Frederikshavn; the S/S »Limfjorden«: Copenhagen-Limfjorden-Thisted; the S/S »Sønderjylland«: Copenhagen-Kolding; the H/S »Kjøbenhavn«: Copenhagen-Århus; and the S/S »Niels Brock«: Copenhagen-Randers. In the buoys opposite the naval dockyards is the S/S »Amerika«, which was owned by the shipping company »Thingvalla« in the years 1893-1898, most of which however were, spent as here in a laying-up buoy. In front of it, is the P/S »Gjedser«, which sailed on the Gedser-Warnemünde and the Copenhagen-Malmø routes. (Photo around 1897, DMM).*

H.N. Andersen udvidede efterhånden Ø.K.'s flåde, så den i 1914 bestod af 21 skibe på i alt 70.000 BRT, men han oprettede tillige flere datterselskaber og formelt uafhængige selskaber, der ofte var udenlandsk indregistrerede (f.eks. i Frankrig, Rusland og Siam). Kompagniet fik desuden arrangeret en række samdriftsordninger med norske og svenske linierederier, der tidligere var vejet tilbage for risikoen ved oversøisk rutefart, men som – til dels med baggrund i statslige subventioner – ekspanderede stærkt i årene før 1914; dette gjaldt ruterne på Sydafrika, Østasien og Australien. Kompagniet oprettede endvidere en dampskibslinie mellem Europa og Caraibien, der som en national manifestation også anløb det daværende Dansk Vestindien; efter Panamakanalens åbning i 1914 udvidedes farten til at omfatte amerikanske Stillehavsbyer.

Ved stiftelsen havde Ø.K. kun haft Bangkokfilialen i Østen, men hård konkurrence og kombinationen af skibsfart og handelsvirksomhed nødvendiggjorde i de følgende år anlæggelsen af adskillige filialer og agenturer på Malakkahalvøen og langs Kinas og Sibiriens kyster. Også i de øvrige besejlede verdensdele oprettedes egne filialer, der ofte kombineredes med Kompagniets voksende engagement i mine-, skov- og plantagedrift. Fra Danmark oparbejdedes en ikke ubetydelig eksport af cement og kondenseret mælk, til dels produceret på Ø.K.-ejede virksomheder, ligesom der etableredes indenlandske fabrikker til forarbejdning af hjembragte oversøiske råvarer som f.eks. manchuriske sojabønner.

De to store linierederier D.F.D.S. og Ø.K. kan betegnes som de iøjnefaldende toppe inden for det danske skibsfartserhverv i tiden før 1914, men det må fremhæves, at et tredie meget væsentligt element, der her blot nævnes sammenfattende, var den kraftige »underskov« af større eller mindre trampederier, der grundlagdes eller videreudvikledes i 1890'erne og i begyndelsen af 1900-tallet under indtryk af verdenshandelens stærkt forøgede tonnageefterspørgsel. Der var helt overvejende tale

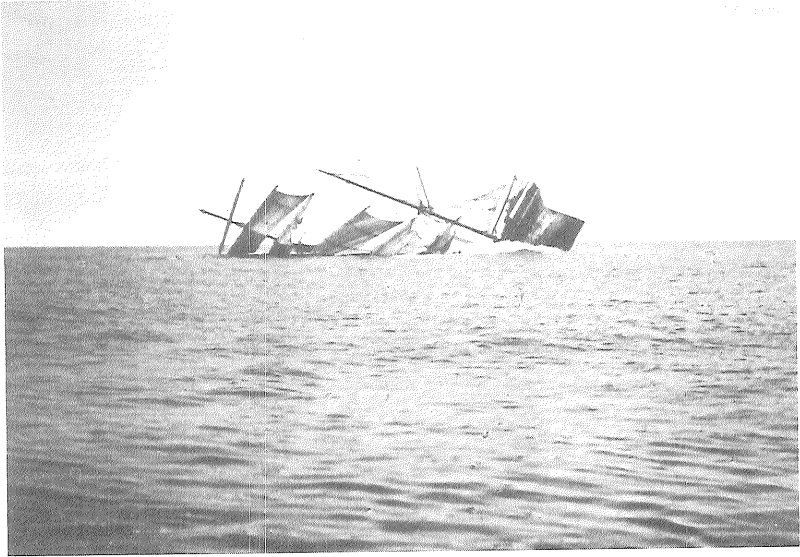
om dampskibsrederier med hjemsted i København og med Europa som virkefelt. Det største af dem alle var C.K. Hansens »Dannebrog« med associerede rederiselskaber, der i 1914 rådede over ca. 40 dampere på i alt 80.000 BRT<sup>5</sup>. I disse år grundlagdes tillige under beskedne former J. Lauritzens (1883) og A.P. Møllers rederier (1904 og 1912), der skulle få så stor betydning i mellemkrigstiden.

Den samlede danske handelsflåde tredobledes i tiden 1870-1914, og omstillingen fra sejl til damp accelererede kraftigt: I 1897 blev tonnagen under sejl overgået af den dampdrevne, og ved udbruddet af Den første Verdenskrig var dampens andel næsten 85%. Udviklingen blev kun i et vist omfang båret oppe af den danske samhandel med udlandet; det er således anslået, at så tidligt som i 1905 blev næsten to trediedele af den samlede godsmængde om bord på danske skibe fragtet mellem udenlandske havne<sup>6</sup>.

#### *1914-1918: Tab og gevinst under Den første Verdenskrig*

Krigsudbruddet i 1914 medførte store omvæltninger for dansk skibsfart, skønt landet formåede at holde sig neutralt. En stor del af de normale aktiviteter, herunder størstedelen af D.F.D.S.'s møjsommeligt indarbejdede rutefart, måtte opgives eller reduceres væsentligt, så længe krigen varede. Alligevel led den danske handelsflåde store tab i form af menneskeliv og materiel. 698 søfolk satte livet til, og skibe på tilsammen 284.000 BRT led krigsforlis i perioden 1914-1920; alene D.F.D.S. mistede 26 skibe med en bruttotonnage på over 35.000. Ø.K. og de største danske tramprederier reagerede ved, så vidt det var muligt og forsvarligt, at omdirigere skibene til områder uden for krigszonerne, og især time-charter fart i amerikanske farvande blev lukrativ og populær.

Mange skibe – såvel fra de neutrale som fra de krigsførende magter – måtte på grund af krigen opgive deres normale besej-



1. februar 1917 indførte Tyskland den uindskrænkede u-bådskrig, hvorefter ethvert skib i farvandene omkring De britiske Øer, Frankrig og Italien ville blive torpederet uden varsel. Her ses den norske bark »Acadia« styre mod dybet den 23. april 1917 efter at være blevet ramt af en tysk torpedo ca. 65 sømil NV for Irland. *On February 1st 1917 Germany initiated an all-out submarine war which meant that any ship in the waters around the British Isles, France and Italy would be torpedoed without warning. The Norwegian bark »Acadia« is shown here being engulfed by the sea on April 23rd 1917 after being hit by a German torpedo approximately 65 miles NW. of Ireland.*

lingsområder, og dette i forbindelse med den europæiske handelsflådes voksende tab ved krigsforlis medførte for mange stater en følelig mangel på tonnage til fragt af de efterspurgte forsyninger; under de rådende forhold kunne denne brist slet ikke opvejes ved nybyggeri. Danmark var i særdeleshed afhængig af kul- og brødkorntilførsler, og regeringen gennemtvang i 1916 oprettelsen af et Fragtnævn, der i samarbejde med rederierne skulle sikre den fornødne tonnage til importen – vel at mærke til fragtrater, der lå under det gældende verdensmarkedsni-

veau. Det var dog ikke alene herhjemme, der blev stillet krav til rederierne. Storbritannien nedlagde forbud mod, at danske skibe hjembragte varer, der ikke var beregnet til forbrug i selve Danmark, og fordrede til gengæld for kulforsyningen til de neutrale, at der blev foretaget et vist antal »pligtrejser« med laster til allierede havne. Også U.S.A. fik fra efteråret 1918 stillet et stort antal danske skibe til disposition.

De nævnte vanskeligheder hindrede dog ikke, at rederierne gennemgående havde en klækkelig indtægtsstigning under krigen. Ganske vist reduceredes den transporterede godsmængde til omkring det halve, og udgifterne til hyrer, proviant, bunkers og assurance steg til det fire-femdobbelte af førkrigsniveauet, men heroverfor må sættes, at fragtindekset gik fra 104 i år 1914 til ikke mindre end 1049 i 1918, og at flådens samlede bruttofragt inden for samme tidsrum voksede fra ca. 100 mio. kr. til ca. 500 mio. kr. Selskabernes aktionærer modtog hidtil usete dividender, og gennemsnitligt steg kursen på rederiaktier med mere end 300% under krigsårene. Kursstigningerne tiltrak både dansk og udenlandsk spekulationskapital, og mange aktionærers højlydte krav om udbetaling af overskuddet såvel som de ikke sjældent forekommende »rederislagtninger« (overtagelse af selskaber med henblik på likvidation og indkassering af skibenes salgssum foruden reservefonden) bidrog til, at store dele af skibsfartserhvervet bar præg af temmelig kortsigtede dispositioner<sup>7</sup>.

### *1919-1940: Krise og tilpasning*

Den umiddelbare efterkrigstid bar fortsat præg af dramatik. Fredsslutningen fulgtes af en voldsom skibsfartsaktivitet for at tilfredsstille de opdæmmede transportbehov, og da man 1919-1920 fik frigivet tonnagen i britisk og amerikansk tjeneste og ophævet det snærende Fragtnævn, blev der stadig båret optimisme til skue i danske rederikredse.

Haussen blev imidlertid af kort varighed, og det stod snart klart, at der krævedes en kraftig omstilling til de ændrede markeds- og konkurrenceforhold. En betragtelig del af den danske linie- og trampflåde havde inden krigen søgt fragter i russiske havne, men efter Den russiske Revolution og de nye statsdannelser i Østersøområdet var der ikke længere nær det samme behov for – eller ønske om – at benytte de danske skibe. Tyngdepunktet måtte forskydes til andre farvande, men også her kunne situationen være radikalt forandret. Nye rederier var blevet indarbejdet, mens de gamle nødtvungent havde holdt sig borte, og de mange nybygninger efter krigen, foruden indsættelsen af krigsoplagt tonnage, medførte et betydeligt overskud af skibe med deraf følgende hård konkurrence og nedgang i fragtraterne. Det gjorde kun ondt værre, at mange lande ved subventioner og flagdiskriminering søgte at gribe ind i markedsmekanismen til fordel for deres egen skibsfart. Der var dog fortsat udvidelsesmuligheder, især i de oversøiske områder, som havde haft stigende betydning allerede før krigen, men et engagement krævede gerne store investeringer, og her som andetsteds hæmmedes skibsfartens ekspansion af stagnationen i verdenshandelen efter den økonomiske krises begyndelse i 1929.

Den danske handelsflådes udvikling i mellemkrigstiden bærer præg af de nævnte vanskeligheder, men udfordringen blev taget op. Ganske vist fordobledes verdens samlede tonnage i perioden 1914-1939, hvorimod den danske flåde blot forøgedes med ca. 40%, men tages udgangspunktet i stedet i 1919, overgik Danmark let den øvrige verden med 55 mod godt 30%. Genopbygningen efter krigen foregik meget hurtigt, og efter en stagnation i anden halvdel af 1920'erne kom der ny fremgang i begyndelsen af 1930'erne og – efter nogle års tilbagegang – på ny i slutningen af dette tiår. (Tabel 1).

Betragter man de enkelte skibskategorier, fremgår erhvervets evne og vilje til omstilling klart. Sejlskibene mistede kom-



merciel betydning efter en sidste opblomstring under Verdenskrigen, og skønt dampskibsflåden styrkedes noget under den almindelige ekspansion i første halvdel af 1920'erne, er det dog motorskibenes vej til dominans, der fanger opmærksomheden<sup>8</sup>.

Også efter international målestok var udviklingen ekstraordinær: Medens Danmark i 1939 rådede over 1,8% af verdens samlede tonnage, svarede landets motorflåde globalt for mere end 4% af denne kategoris tonnage. Især blandt de større skibe var skiftet påfaldende: I 1939 indgik 49 motorskibe på over 5.000 BRT (i alt 533.000 BRT) i flåden mod blot 5 dampskibe (30.000) af samme størrelseskategori. Det var da også motorskibene, der prægede handelsflådens fornyelse. Tre fjerdedele af den i 1930 eksisterende motortonnage var blevet anskaffet i løbet af det forudgående tiår, og halvdelen af motortonnagen i 1939 var kommet til i 1930'erne. Der var næsten udelukkende tale om »offensive« nybygninger beregnet til nye markedstiltag, og af disse skibe kom godt ni tiendedele fra danske værfter. For dampskibenes vedkommende bestod kun ca. en trediedel af tilgangen af nybygninger fra danske værfter, hvorimod udenlandsk indkøbte, brugte (second-hand) skibe, bl.a. til den »defensive« Nord/Østersø-fart, svarede for omkring 40% i 1920'erne og næsten to trediedele i 1930'erne. Under den afdæmpede udvikling for handelsflåden i tiåret før det nye krigsudbrud steg den danske tonnages gennemsnitsalder, men den var dog stadig betydelig yngre end verdenstonnagen. I 1930 var 65,1% af den danske tonnage under 15 år gammel, mod 62,6% for verden som helhed; i 1938 var de tilsvarende tal 52,1% for Danmarks vedkommende og blot 40% for hele verden.

Forklaringen på, at de danske værfter spillede en så betydelig rolle for handelsflådens fornyelse i mellemkrigstiden, skal til dels søges i tiden forinden. Under Den første Verdenskrigs tonngemangel udstedte den danske regering i 1915 forbud mod salg af danske second-hand skibe til udlandet (der kunne dog

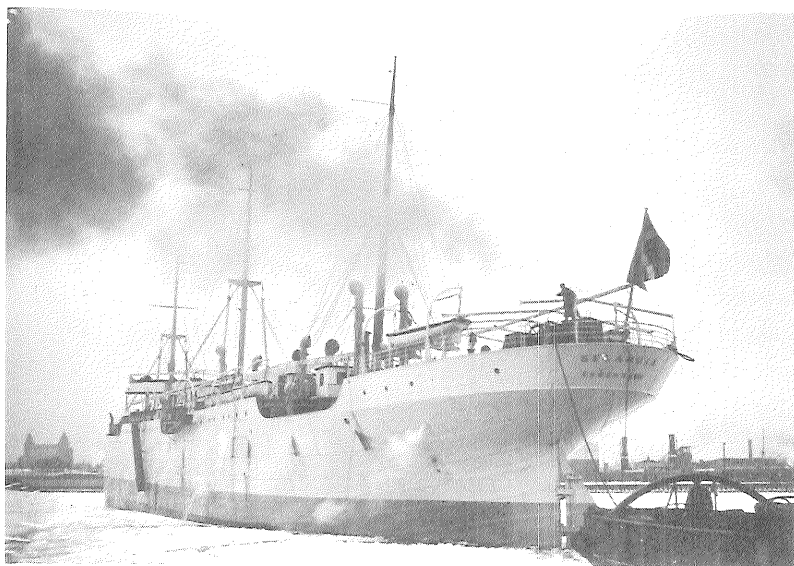
dispenserer, såfremt salgssummen øremærkedes til nyanskaffelser), og denne politik skærpedes siden ved forbud mod eksport af nybygninger for udenlandsk regning ved danske værfter og ved båndlæggelse af udbetalte assurancesummer efter krigsforlis, indtil nyt materiel kunne anskaffes. Nok så vigtigt for danske rederier var det imidlertid, at lignende forholdsregler i andre lande afbrød den sædvanlige store tilgang af skibe udefra, og det måtte forudses, at det i nogen tid efter fredsslutningen kunne blive vanskeligt at få tilfredsstillet behovet for nyanskaffelser.

Stillet over for dette problem tog en række større danske rederier det ret usædvanlige skridt at engagere sig aktivt i værftsindustrien. D.F.D.S., der allerede fra 1913 havde haft aktiemajoriteten i det lille »Frederikshavn Værft & Flydedok« og halvdelen af aktiekapitalen i »Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri«, overtog i 1918 samtlige aktier i det moderne anlæg i Helsingør; Ø.K. var primus motor i oprettelsen af det betydelige »Nakskov Skibsværft« fra 1916; A.P. Møller, lederen af Mærskrederierne, grundlagde »Odense Staalskibsværft« i årene 1917-1918; og tramprederne D. Lauritzen (D/S Vesterhavet), Willie C.K. Hansen (D/S Dannebrog) og Marius Nielsen (D/S Skagerak og D/S Progress) planlagde og påbegyndte i 1919 opførelsen af »Køge Værft, Skibs- & Maskinbyggeri«. Sidstnævnte foretagende blev nu ingen varig succes og måtte sælges efter få år, men Lauritzen opgav ikke tanken og overtog i 1937 »Aalborg Værft«.

De her nævnte store rederier lod en meget betragtelig del af deres nyanskaffelser bygge på egne værfter, men de kontraherede også hos hinanden og byggede for udenlandske konkurrenter, samtidig med at de alle var købere til skibe eller dieselmotorer fra datidens førende danske værft, »Burmeister & Wain« (B&W) i København. B&W havde vundet internationalt ry ved søsætningen i 1912 af verdens første oceangående dieseldrevne skib, Ø.K.'s »Selandia«, og siden da havde værftet og

maskinfabrikken udviklet flere særdeles konkurrencedygtige skibsmotorer, der eksporteredes i stort tal og desuden fremstilledes på licens verden over. En lang række, hovedsagelig mindre, danske værfter, der anlagdes for at imødekomme tonnageefterspørgslen (og spekulationslysten) i efterkrigsårene, indstillede så at sige alle driften, da konjunkturerne vendte til det værre<sup>9</sup>.

Den danske handelsflådes bruttofragtindtjening faldt brat efter 1920, og skønt der forekom betydelige svingninger fra år til år, afløstes den nedadgående trend først i 1933 af ny opgang. På trods af profetierne fra århundredets begyndelse var det trampfarten, der kunne opvise de bedste resultater, og kun i 1928 og under kriseårene 1931-1932 blev den indtjeningsmæssigt overgået af den mere stabile liniefart. (Tabel 2).



Verdens første oceangående dieselmotorskib M/S »Selandia« bygget 1912 på Burmeister & Wain til Det Østasiatiske Kompagni A/S. *The world's first ocean-going diesel-engined ship the M/S »Selandia«, which was built in 1912 at Burmeister & Wain for The East Asiatic Company.*

Tidsbefragtning eller time-chartering af danske skibe havde relativt større betydning i slutningen af 1920'erne, men gik absolut set frem på ny i årene op mod Den anden Verdenskrig. Den danske trampflåde var helt overvejende beskæftiget i fart mellem udenlandske havne (cross-trades), men også liniefarten internationaliseredes fra begyndelsen af 1930'erne. De faldende fragtrater under den økonomiske verdenskrise måtte nødvendigvis påvirke indtjeningen, men en sammenligning mellem det internationale fragtindeks og indekset for de områder, der var af særlig interesse for danske skibe, viser, at danskerne tilsyneladende med held opsøgte de bedste fragter, særlig markant i 1929. Det bratte fald i indtjeningen i 1926 må ses på baggrund af den danske regerings konsekvente pariføring af kronen, hvorimod devalueringen i begyndelsen af 1933 tydeligt nok skaffede landets skibsfartserhverv en konkurrencefordel på verdensmarkedet. (Tabel 3).

Baggrunden for den dalende indtjening i midten af mellemkrigstiden var ikke blot en overvurderet valuta og faldende fragtrater, men også en stor mængde oplagt tonnage, der igen var udtryk for verdenshandelens svigtende transportbehov. Allerede i 1921 og 1925-1927 havde danske rederier måttet oplægge skibe i store tal, men højdepunktet nåedes i begyndelsen af 1930'erne, da henved 40% af den samlede handelstonnage kunne ligge oplagt en del af året. Det afveg ganske vist ikke meget fra forholdene i andre søfartsnationer, der for den sags skyld ofte kunne have endnu højere oplægningstal.

Danske redere havde imidlertid ikke nogen venlig statsmagt at falde tilbage på, og det er i det hele taget et gennemgående træk ved dansk rederinæring, at majoriteten altid har vendt sig bestemt imod enhver form for direkte statssubsidier. Rederne fandt en stor risiko forbundet med afhængighed af statsmagten, bl.a. fordi den kunne lede til afmægtighed over for andre former for regeringsindgreb, og desuden indså man klart faren for gengældelsesaktioner fra andre lande, såfremt skibene fra



I begyndelsen af 1930'erne var ca. 40% af den danske handelsflåde oplagt. Her ses oplagte skibe på Langeliniekaen. I forgrunden S/S »Spigerborg« på 1.427 BRT. fra rederiet Dannebrog bygget i Kiel 1907. (Foto september 1932. Københavns Bymuseum). *At the beginning of the 1930's about 40 per cent of the Danish merchant fleet was laid up. Some of these laid up ships can be seen here at the Langelinie quay. In the foreground is the Dannebrog shipping company's S/S »Spigerborg« with a capacity of 1,427 grt., which was built in Kiel in 1907. (Photo September 1932. Copenhagen City Museum).*

Danmark sejlede under forvredne konkurrencevilkår. Disse hensyn vejede så tungt, at selv ikke den allerede fra 1920'erne udbredte og i 1930'erne forstærkede subventioneringspolitik, der i den ene eller anden skikkelse blev gængs i næsten alle de store skibsfartsnationer, kunne formå de danske skibsredere til at skifte standpunkt.

I denne situation måtte skibserhvervet enten øge den absolutte indtjening eller nedbringe driftsudgifternes andel af bruttofragten – eller helst begge dele. Rederne var i almindelighed

særdeles villige til at specialisere sig i »niche-sejlads« og om nødvendigt sejle med en ringe fortjenstmargin, men verdensmarkedet satte snævre grænser for, hvor langt man kunne nå ad den første vej, og megen opmærksomhed viedes da også den anden. Der foreligger visse muligheder for at følge udviklingen for de enkelte udgiftsposter i mellemkrigstidens rederiregnskaber, men uheldigvis skifter beregningsgrundlaget og opgørelsesmåden undervejs<sup>10</sup>. Med dette forbehold kan det om driftsudgifterne i perioden 1922-1938 konstateres, at deres samlede andel af den indsejlede bruttofragt svinger kraftigt fra år til år, men er betænkelig høj i 1925-1926 og i en årrække fra 1930. De enkelte udgiftsposters andel af de samlede driftsudgifter synes at have været undergivet mindre udsving fra det ene år til det andet. (Tabel 4).

Når det gjaldt udgifter til kul og brændselsolie, lastning, losning og havneophold, var det formentlig svært for danske redere at vinde afgørende fordele frem for udenlandske konkurrenter (omend overgangen til moderne, evt. motordrevne skibe med effektivt laste- og lossegrej naturligvis var af betydning). Udgifterne til hyre, proviant og assurance afholdtes imidlertid i vid udstrækning i Danmark – eller i det mindste i dansk valuta – og for disse poster kan der spores en tydelig nedadgående tendens fra 1930'ernes begyndelse.

Den ovenfor anførte valutariske udvikling og især devalueringen i 1933 svarer givetvis for en stor del af forklaringen. Den faldende lønandel må dog også tilskrives redernes krav om hyrereduktioner i første halvdel af 1920'erne og det efterfølgende ni-årige lønstop, der først afløstes af forhøjelser i hyren i de allersidste år før Den anden Verdenskrig. (Tabel 5).

Danske søfolk, der 1920'erne igennem havde været de bedst aflønnede i Europa (måske med undtagelse af de hollandske), faldt tilbage i 1930'erne, selv om lønniveauet fortsat var lidt højere end i de øvrige skandinaviske lande. Nogle danske redere gik i øvrigt videre og søgte under krisen at erstatte fuldbefarne

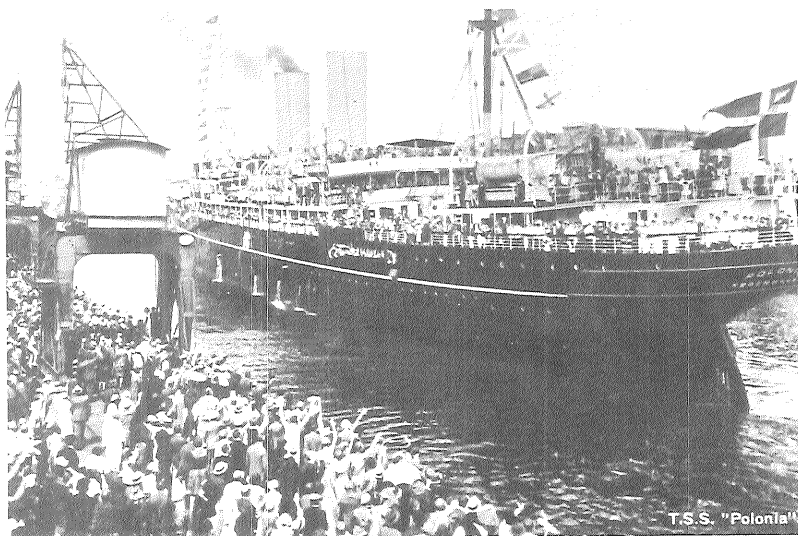
matroser med lavere aflønnede letmatroser og jungmænd. De større rederier veg i almindelighed tilbage for denne fremgangsmåde, men deres udskiftning af dampere med motorskibe indebar til gengæld overflødiggørelse af dele af maskinbesætningen.

### *1919-1940: De store rederiers overlevelsesstrategi*

De store danske rederiselskaber havde meget afvigende baggrunde og forudsætninger, og de valgte da også forskellige fremgangsmåder til imødegåelse af mellemkrigstidens vanskeligheder.

D.F.D.S. måtte straks efter krigens ophør i gang med at etablere rutenettet. Efter et par år var det stort set lykkedes i farten på Nordsøen (eksportruterne) og Middelhavet, hvorimod Østersøen aldrig genvandt positionen som et af selskabets vigtigste besejlingsområder. Amerikafarten, hvortil der knyttedes store forventninger, blev straks genoptaget.

Forskellige forhold medførte imidlertid, at selskabet i en række år måtte føre en afventende, nærmest defensiv politik. For hurtigt at bøde på krigstabene havde D.F.D.S. 1919-1921 overtaget tre mindre rederier, hvilket medførte en øjeblikkelig tonnageforøgelse på godt 50.000 BRT. Der var dog tale om et efter omstændighederne dyrt køb af hovedsagelig ældre skibe, der blot kunne sikres beskæftigelse under højkonjunkturer. Samtidig med at fragterne fra slutningen af 1920 begyndte et katastrofalt fald, gennemtvang D.F.D.S.'s hovedaktionær, »Den danske Landmandsbank«, på grund af egne økonomiske vanskeligheder udstedelsen af fast forrentede reservefondsbeviser og udbetaling af uforholdsmæssigt store udbytter til aktionærerne. Et større dollarlån, der skulle bedre likviditeten og skabe mulighed for en fornyelse af materiellet, blev uventet byrdefuldt på grund af valutakursudviklingen, og dette i forbindelse med de påtvungne økonomiske forpligtelser over for



Skandinavien-Amerika Linien havde mange konkurrenter i trafikken over Atlanten. En af de hårdeste var den ØK-ejede Baltic-America Line, der i mellemkrigstiden sejlede østeuropæiske emigranter til U.S.A. Her ses selskabets S/S »Polonia« under afsejling fra Københavns Frihavn. (H&S). *The Scandinavia-America Line had many competitors in the Atlantic traffic and one of the toughest of these was the Baltic-America Line owned by the East Asiatic Company. During the interwar period the Baltic-America Line sailed East European emigrants to the USA. Above the company's ship S/S »Polonia« can be seen sailing out of Copenhagen's Free Harbour. (H&S).*

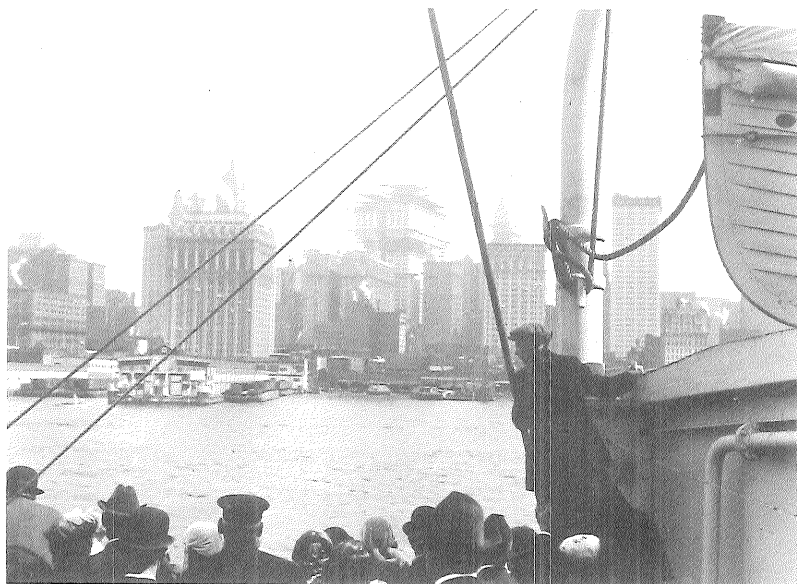
indehaverne af reservefondsbeviserne medførte en særdeles anstrengt situation for selskabet under 1920'ernes store afskrivnings- og investeringsbehov. Der var ikke råd til en højst fornøden udskiftning af de forældede skibe i Skandinavien-Amerika Linien, og selskabet, der nu havde konkurrence fra både en norsk og en svensk Amerika-linie, måtte i stigende grad søge kunderne blandt finske og polske emigranter, der ikke stillede store krav til fart og komfort; de forhåndenværende midler anvendtes i stedet til en fornyelse af skibene i eksportfarten til England. Fra aktionærside blev der yret utilfredshed med re-



sultaterne og stillet forslag om nedlæggelse af de mindre rentable ruter, men ledelsen indvendte, at der var tale om en midlertidig svækkelse, og at det ville være uklogt at opgive noget, som det erfaringsmæssigt kunne være vanskeligt at retablere. Anden halvdel af 1920'erne bragte da også fremgang, og skeptikerne syntes at blive gjort til skamme. New Orleansruten var blevet genoptaget i 1922 og havde tilfredsstillende trafik, og i Sydamerikafarten satsedes der hårdt på udvidelser af nettet og besejlingsfrekvensen.

Da Storbritannien under den økonomiske krise i begyndelsen af 1930'erne brød med frihandelsprincippet og indførte toldpræferencer for Commonwealth-landene, var det signalet til store vanskeligheder for den danske eksport af landbrugsva-

Ankomst til New York med Skandinavien-Amerika Liniens S/S »Hellig Olav«. *Arrival in New York aboard the Scandinavia-America Line's S/S »Hellig Olav« (Holy Olav).*



rer med deraf følgende aktivitetsnedgang for D.F.D.S.'s Englandsruter. Disse problemer blev dog i en vis udstrækning overvundet efter forhandlinger på regeringsniveau, men verdenskrisen blev skæbnesvanger for Skandinavien-Amerika Linien. De amerikanske kvoteringsordninger for indvandrere og den hårde konkurrence, bl.a. fra Ø.K.'s linie fra Polen, havde igen længere tid bidraget til at mindske passagertallet, og til sidst blev farten opretholdt med kun et enkelt skib. Valget stod mellem at anskaffe nyt materiel eller standse ruten, og der førtes en langtrukken, til dels offentlig debat herom. Den socialdemokratisk-radikale regering var villig til at stille lånekapital til rådighed, men flertallet af rederne vendte sig imod en sådan løsning af principielle grunde. Ved årsskiftet 1935/36 gennemførtes den sidste tur på linien, og hermed slap selskabet af med en tyngende økonomisk belastning.

I anden halvdel af 1930'erne var D.F.D.S.'s trængselsår omsider til ende. Aktiviteterne kunne udvides, især i Middelhavet og Den mexicanske Golf, og et stortilet nybygningsprogram sørgede for, at flåden fik en tiltrængt fornyelse. Selskabets samlede tonnage udgjorde ved udbruddet af Den anden Verdenskrig 176.000 BRT – næsten med det samme som i 1914, men ca. 45.000 BRT mindre end omkring 1930. I 1939 bestod flåden imidlertid af gennemgående langt hurtigere og større skibe (motordrevne for en trediedel af tonnagens vedkommende), og der var ingen oplægninger. Kapaciteten var fuldt så stor som ti år tidligere.

Det andet store linierederi, Ø.K., gennemførte en langt hurtigere og mere radikal fornyelse af materiellet. Initiativet med det første oceangående motorskib i 1912 blev fulgt effektivt op: I 1915 udskiltes Ø.K.'s dampskibe i et særligt rederi, »D/S Orient«, og H.N. Andersen kontraherede hele 21 store motorskibe hos B&W, der skulle levere dem inden for seks år. Var det gået efter hensigten, havde Kompagniet stået med en uhyre konkurrencedygtig og tidssvarende flåde efter krigen, men B&W lod

sig friste af mere favorable købstilbud fra udlandet, og Ø.K. fik blot leveret tre skibe i årene frem til 1918.

Tiden var da så fremskreden, at H.N. Andersen med rette forudså et snarligt fald i fragtraterne som følge af overkapacitet på markedet. Han stillede derfor det ambitiøse nybygningsprogram i bero for en tid og koncentrerede sig om udbygningen af Kompagniets fremstillings- og handelsvirksomhed. I Danmark oprettedes nye fabrikker til forarbejdning af oversøiske råvarer, og ude i verden udvidedes især plantagevirksomheden, samtidig med at Ø.K.'s net af egne kontorer og filialer blev gjort tættere. I Storbritannien oprettedes i samarbejde med engelsk kapital to datterselskaber, »United Baltic Corporation« og »Baltic Cotton«, der først og fremmest beskæftigede sig med gummi- og bomuldstransporter til Østersøområdet på egne skibe. Forventningerne om det russiske markeds store muligheder blev ganske vist gjort til skamme, men der opretholdtes linietrafik mellem britiske/polske havne indtil 1939. Ø.K. udbyggede også sit eget linienet, og der satsedes meget på U.S.A., hvis industri og udenrigshandel blomstrede i årene efter Den første Verdenskrig.

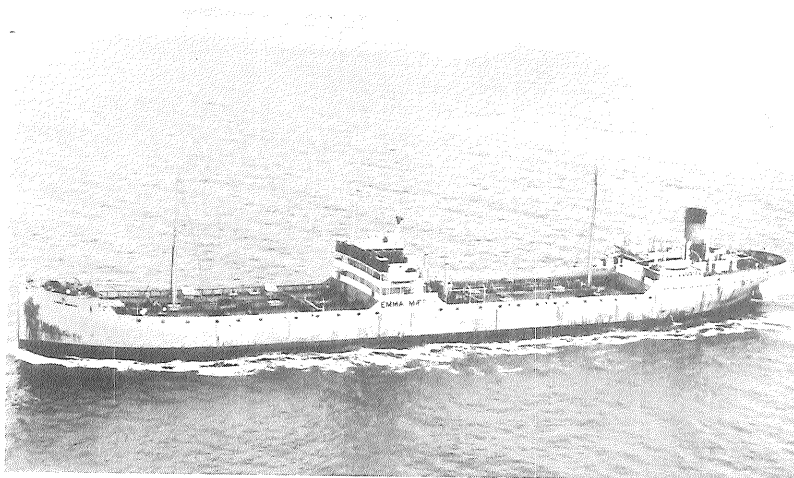
Det energiske engagement i råvaresektoren sved til Kompagniet, da verdenskrisen satte ind, men Ø.K. havde så mange strenge at spille på, at man forholdsvis hurtigt overvandt vanskelighederne. Flåden fik regelmæssigt tilført nye store og hurtige skibe fra værftet i Nakskov, og i 1939 var Ø.K. vokset D.F.D.S. over hovedet og havde rådighed over motordrevne skibe med en samlet tonnage på 182.000 BRT.

En tredje dansk rederigruppe var imidlertid vokset frem til tonnagemæssig jævnbyrdighed med D.F.D.S. og Ø.K. De af A.P. Møller ledede dampskibsselskaber Svendborg og D/S af 1912 stod i en stærk udgangsposition efter Den første Verdenskrig som følge af en forsigtig udbyttepolitik og skibsrederens usædvanlige forretningsans og investeringstrang<sup>11</sup>. Flåden ekspanderede stærkt mellemkrigstiden igennem ved tilgang af

både damp- og motorskibe, og i 1939 udgjorde moderselskabernes tonnage 178.000 BRT. Trampmarkedet var hovedvirkefeltet, men en betydningsfuld undtagelse var den liniefart, der fra 1928 under navnet »Maersk Line« blev drevet mellem Nordamerikas østkyst og Det fjerne Østen via Panamakanalen. Den vestvendte trafik blev bestyret af det A.P. Møller-finansierede »Isbrandtsen-Møller Company« (ISMOLCO) i New York, hvis daglige leder var A.P. Møllers fætter, Hans J. Isbrandtsen, medens den østvendte fart blev varetaget af A.P. Møllers kontor i København. Samarbejdet var ikke problemfrit, men linien blev en økonomisk succes, og A.P. Møller var positivt indstillet over for tanken om at oprette nye linier. Der bød sig dog ingen passende lejlighed, og det blev ved den ene rute i mellemkrigstiden.

A.P. Møller drev i øvrigt trampfart overalt i verden, ofte på time-charter basis, og han engagerede sig desuden bl.a. i plantagedrift, køleskibsfart og hvalfangst. De to sidstnævnte tiltag fik dog et skuffende forløb og blev ikke fulgt op, hvorimod det forholdt sig anderledes, da Mærsk-flåden gik ind i tankfart. I Norge havde man allerede inden Den første Verdenskrig opbygget en betydelig tankskibsflåde, og engagementet blev udbygget i mellemkrigstiden, således at norske redere i 1939 rådede over næsten en femtedel af verdens tankskibstonnage. Danske rederier havde stort set holdt sig fra disse transporter, men da de store olieselskaber i sidste halvdel af 1920'erne slog ind på en ny politik og begyndte at reducere deres egne store tankskibsflåder, øjnede A.P. Møller de fremtidige muligheder. Fra danske værfter kontraherede han fem store motortankere, der blev leveret i 1928. Efter nogle år begyndte konjunkturerne at vige, men Mærsk-rederierne kunne i kraft af en velkonsolideret økonomi fastholde engagementet og ved tilgang af flere store motortankere yderligere udbygge positionen som Danmarks absolut førende inden for den oceangående tankfart<sup>12</sup>.

Efter de tre store rederier kom i næste geled J. Lauritzen med



I 1928 gik A.P. Møllers rederier ind i tankskibs fart og linietrafik. Tankskibsfarten blev startet med en serie på 5 tankskibe leveret fra Odense Staalskibsværft og Burmeister & Wain. Her ses det første af skibene, M/T »Emma Mærsk« på 12.250 tons dødvægt, leveret fra Burmeister & Wain den 9. februar 1928. *In 1928 the A.P. Møller shipping companies went into tanker traffic and line service. The tanker traffic was started with a series of five tankers delivered by Odense Steelship Yard and Burmeister & Wain. The picture shows the first of these ships, the M/T »Emma Mærsk« with a capacity of 12.250 d.w.t., which was delivered by Burmeister & Wain on February 9th 1928.*

en samlet tonnage i 1939 på ca. 75.000 BRT. Konsul D. Lauritzen havde i 1918 solgt samtlige skibe med god fortjeneste, men året efter grundlagde han et nyt rederi og iværksatte et større nybygningsprogram. Forsøg med dampmaskiner som fremdrivningsmiddel var ingen succes, men de mange traditionelle smådampere fandt vellønnet beskæftigelse i farten med træprodukter fra Finland til Kontinentet. Timecharter-kontrakten med finnerne blev første gang indgået i 1920 og siden fornyet hvert år mellemkrigstiden igennem.



I begyndelsen af 1930'erne udviklede Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri det moderne køleskib med isolerede og ventilerede køleanlæg og lastrum. Det første køleskib fra 1934 gik til et fransk rederi, men året efter fulgte M/S »African Reefer« til rederiet J. Lauritzen. *At the beginning of the 1930's Elsinore Iron Ship and Engineering Works developed the modern refrigerator ship with insulated and ventilated cold storage plants and cargo holds. The first refrigerator ship completed at Elsinore was delivered to a French shipping company in 1934, but was followed one year later by the M/S »African Reefer«, which went to the J. Lauritzen shipping company.*

Midt under verdenskrisen udvidedes flåden i 1930 med en række store nye motorskibe, der var specialindrettede med køleanlæg til frugttransport. Lauritzen lagde megen vægt på hurtig og præcis sejlads, og dette særkende kom rederiet til gode i den specialiserede frugtfart. I løbet af 1930'erne oprettedes flere frugtruter, dels nord/syd-gående langs det amerikanske kontinents øst- og vestkyst, og dels fra Caribien, Vestafrika og Middelhavsområdet til de nordvesteuropæiske havne<sup>13</sup>.

### *Afsluttende bemærkninger*

Norge undtaget udgjorde skibsfartens forholdsmæssige bidrag til nationalindkomsten i år 1939 mere i Danmark end i noget andet land<sup>14</sup>. Alt i alt havde dansk skibsfart klaret sig gennem krig og krise med æren i behold, skønt erhvervet tilsyneladende var ringere stillet end en række af konkurrenterne på verdensmarkedet.

Selv når handelen med England tages med i betragtning, må det konstateres, at Danmarks økonomiske struktur bestemt ikke kunne fremelske en national skibsfart baseret på eksport af massevarer. Ej heller kunne danske skibsredere påregne sådanne begunstigelser i form af subventioner og positiv diskriminering, som tilfaldt mange af deres konkurrenter. Når danskerne ikke desto mindre stort set formåede at forsvare positionen på de syv have, skyldtes det formentlig først og fremmest en række effektive, omkostningsbevidste og ikke sjældent nyskabende ledere samt en kompetent arbejdstyrke, der – omend til tider modvilligt – samarbejdede i krisetider. Betydningen af den generelle økonomiske politik skal dog ikke overses i denne sammenhæng; det kan være vanskeligt at påvise virkningen af f.eks. skatte- og valutamæssige tiltag, men et tydeligt eksempel på deres mulige effekt er devalueringen i 1933. Den gennemførtes ganske vist hovedsagelig af hensyn til landbrugets interesser, men for skibsfarten blev den en kærkommen støttestav, der nok hjalp flere mindre rederier gennem de vanskelige år.

Tabel 1. Den danske handelsflåde 1914-1939.

År	1	2	3	4	5
1914	870.300	100	83,8	6,6	9,7
1915	903.900	104	80,3	9,2	10,5
1916	898.500	102	79,1	9,6	13,3
1917	755.300	87	75,4	12,9	12,7
1918	705.500	81	74,6	11,9	13,5
1919	778.600	90	72,0	14,9	13,1
1920	902.400	104	73,0	16,0	11,0
1921	1029.800	118	73,9	17,1	9,0
1922	1039.600	120	75,8	16,4	7,8
1923	1029.900	118	74,8	19,4	5,9
1924	1081.100	124	76,2	19,3	4,5
1925	1106.800	127	76,0	20,4	3,6
1926	1097.800	126	73,9	22,7	3,4
1927	1068.200	123	71,4	25,7	2,9
1928	1084.800	125	67,6	29,9	2,5
1929	1093.300	126	67,1	31,0	1,9
1930	1154.700	133	63,7	35,0	1,3
1931	1200.600	138	61,3	37,8	0,9
1932	1202.100	138	59,8	39,4	0,8
1933	1157.000	133	57,9	41,5	0,6
1934	1153.900	133	57,2	42,5	0,3
1935	1148.800	132	54,3	45,4	0,3
1936	1150.200	132	51,8	48,1	0,1
1937	1150.300	132	49,2	50,7	0,1
1938	1193.800	137	48,5	51,4	0,1
1939	1205.500	139	46,4	53,5	0,1

1. Handelsflådens samlede tonnage i BRT
2. Indeks for handelsflådens udvikling (1914 = 100)
3. Dampskibes andel af 1 (i %)
4. Motorskibes andel af 1 (i %)
5. Sejlskibes andel af 1 (i %)

*Anmærkning:* Tallene for perioden 1914-21 er data i NRT konverteret til BRT. Skibe <20 BRT er generelt udeladt, ligesom fiskerfartøjer. Sejlmotorskibe er inkluderet i motorskibsgruppen.

*Kilde:* Den officielle publikation »Danmarks Handelsflåde og Skibsfart« (indtil 1921 offentliggjort i *Statistisk Tabelværk*, derefter i *Statistiske Meddelelser*).



Tabel 2. Danske skibes bruttofragtindtjening i fart på udlandet 1923-1938.

År	1	2	3	4	5
1923	102,6	–	99,3	–	17,5
1924	107,6	44,4	127,0	77,6	21,0
1925	85,9	45,5	105,4	80,9	19,7
1926	71,5	44,1	88,6	82,1	16,8
1927	78,3	43,9	93,0	82,6	21,3
1928	78,2	44,4	76,2	78,6	26,8
1929	74,9	46,6	94,1	77,0	32,6
1930	73,0	47,7	76,6	77,0	21,8
1931	69,9	42,8	62,0	77,3	21,9
1932	68,1	46,3	63,3	78,7	15,0
1933	80,5	51,7	85,0	81,9	15,2
1934	77,1	50,2	92,1	82,3	22,7
1935	77,9	52,6	92,1	81,0	31,0
1936	82,1	53,5	108,8	82,0	24,3
1937	109,3	59,8	167,7	85,7	32,3
1938	121,3	63,5	123,9	85,6	32,1

1. Samlet bruttoindtjening for rute- og lineskibe i fart på udlandet (i mio kr.)
2. Andel af 1 for fart mellem udenlandske havne (i %)
3. Samlet bruttoindtjening for trampskibe i fart på udlandet
4. Andel af 3 for fart mellem udenlandske havne (i %)
5. Samlet bruttoindtjening for time-chartrede skibe (i fart mellem udenlandske havne)

*Anmærkning:* Sejlskibene, hvis indtjening fra midten af 1920'erne var relativt ubetydelig, er inkluderet. Time-charter indtjeningen er omregnet til bruttofragt ved et skønsmæssigt tillæg på 65%. Betaling for passagerbefordring er ikke medregnet i tabellen.

*Kilde:* Statistiske Meddelelser.

Tabel 3. Fragtindekser og vekselkurs.

År	1	2	3
1921	158		22,18
1922	122		21,16
1923	110		24,96
1924	113		26,52
1925	102	100	23,30
1926	110	116,4	18,53
1927	110	112,3	18,18
1928	99	103,6	18,19
1929	97	113,1	18,20
1930	79	90,7	18,16
1931	80	87,6	18,06
1932	75	89,7	18,64
1933	73	99,5	22,40
1934	74	99,1	22,40
1935	74	101,1	22,40
1936	85	112,0	22,40
1937	128	159,0	22,40
1938	98	128,1	22,40

1. *The Economist's* fragtindeks (1913 = 100)
2. Statistisk Departements fragtindeks (1925 = 100)
3. Den danske krones vekselkurs over for pund sterling

*Anmærkning:* Vekselkursen er udregnet på baggrund af månedsgennemsnit på Københavns børs. For år 1921 er der dog tale om kursen pr. 1. juli.

*Kilde:* 1: *Historisk Statistik*, (Oslo, 1969)

2: *Skibsfartsberetningerne*

3: *Statistisk Aarbog*

Tabel 4: De enkelte driftsudgifters fordeling i forhold til indsejlet bruttofragt 1922-1938 (i %)

År	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1922	13,40	20,16		–	7,97	5,68	32,22	–	79,43
1923	13,81	18,70		–	6,63	5,25	30,52	–	74,91
1924	14,40	19,97		–	7,07	5,94	30,81	–	78,19
1925	14,43	25,17		–	9,08	6,69	32,07	–	87,36
1926	12,45	26,40		–	9,54	6,73	29,15	–	84,27
1927	11,53	23,09		–	8,05	5,81	31,09	–	79,57
1928	8,28	24,89		–	8,92	6,72	28,81	–	77,62
1929	8,44	21,95		–	7,94	6,44	27,44	–	72,21
1930	10,15	24,98		–	9,00	6,99	35,29	–	86,41
1931	12,78	17,55	3,46	–	7,04	7,55	32,50	–	80,88
1932	12,73	15,85	3,63	4,80	7,23	6,91	33,30	2,02	86,47
1933	12,99	14,38	2,94	4,84	6,36	6,65	33,29	1,76	83,21
1934	12,87	14,28	3,15	4,82	5,92	6,79	32,50	2,02	82,35
1935	12,47	14,21	3,09	4,93	5,64	6,97	31,32	2,20	80,83
1936	11,65	13,13	2,94	4,88	5,34	8,09	29,12	2,05	77,20
1937	9,71	11,16	2,37	4,62	4,54	7,64	23,44	1,88	65,36
1938	11,71	13,02	2,77	4,95	6,11	8,07	24,34	2,09	73,06

1. Kul og brændselsolie
2. Hyre
3. Proviant
4. Adressekommissioner og andre kommissioner
5. Assurance
6. Reparationer, stores etc.
7. Havneudgifter og udgifter til lastning og losning
8. Andre udgifter
9. I alt

*Anmærkning:* For perioden 1922-1930 er tallene udregnet på baggrund af regnskaberne for 7 større tramprederier (svarende til omkring 1/5 af den samlede handelstonnage). Fra og med 1931 udvidedes grundlaget til at omfatte 15-17 af de største rederier (svarende til ca. halvdelen af handelstonnagen), samtidig med at udgifterne specificeredes ud over flere poster. Efter alt at dømme er »adressekommissioner m.v.« og »andre udgifter« ikke henført under driftsudgifter før 1932, ej heller indgået i andre poster.

*Kilde:* Skibsberetningerne.

Tabel 5. Fast månedlig hyre for matroser i danske skibe.

År	Kr.	År	Kr.	År	Kr.
1914	65	1927	173	1934	168
1921	326	1928	168	1935	168
1922	190	1929	168	1936	168
1923	180	1930	168	1937	197
1924	195	1931	168	1938	212
1925	205	1932	168	1939	212
1926	182	1933	168		

Anmærkning: Beløbet inkluderer madraspenge (indtil 1938 kr. 10,-, derefter kr. 12,-), men ikke fartpenge og overtidstillæg.

Kilde: Skibsfartsberetningerne.

## Noter

Artiklen er en oversat og lettere revideret udgave af et bidrag til The XIth International Conference on Business History, afholdt i Japan 1984. Forhandlingerne er aftrykt i *Business History of Shipping: Strategy and Structure* (University of Tokyo Press, 1985).

<sup>1</sup> Den mest omfattende fremstilling af dansk skibsfartshistorie er F. Holm-Petersen & A. Rosendahl (udg.), *Fra Sejl til Diesel, I-IV* (København, uden år). Nyere, korte bidrag om aspekter af de sidste hundrede års skibsfartshistorie kan findes i *Maritim Kontakt 7* (København, 1984). Den foreliggende artikel bygger hovedsagelig på officiel statistik offentliggjort i *Statistiske Meddelelser, Statistisk Tabelværk* og *Statistisk Aarbog*, de af Grossererforeningen udgivne *Handelsberetninger* for 1888 ff., de af Dansk Dampskibsrederiforening udgivne *Skibsfartsberegninger* 1926 ff., samt den af Handelsministeriet udgivne *Danmarks Skibsliste*.

<sup>2</sup> O. Hornby & C.-A. Nilsson, »The Transition from Sail to Steam in the Danish Merchant Fleet 1865-1910«, *The Scandinavian Economic History Review*, XXVIII, 2 (1980), s. 109-134.

<sup>3</sup> D.F.D.S.'s historie er fremstillet i flere jubilæumsskrifter: *Det Forenede Dampskibs Selskab 1866-1891* (København, uden år); J. Schovelin, *Det Forenede Dampskibs Selskab. 40 Aars Udvikling*, (København, 1906); L.O. Normann, *Det Forenede Dampskibs Selskab 1866-1926* (København, uden år); P. Graae, *Hundrede år på havene* (København, 1966).

- <sup>4</sup> Ø.K.'s stifter, H.N. Andersen, har udgivet sine memoirer *Tilbageblik* (København, 1914) og *Udvikling* (København, 1929) samt fremstillingen *Det Østasiatiske Kompagni hjemme i Danmark og ude i Verden* (København, 1937). O. Lange har i *Den hvide elefant. H.N. Andersens eventyr og Ø.K. 1852-1914* (København, 1986) givet en kritisk skildring af Kompagniets første år, jfr. debatten herom i *Historisk Tidsskrift*, bd. 88, hf. 1 (1988), s. 89-109.
- <sup>5</sup> B. Bramsen, *Hundrede år under Dannebrog* (Rungsted, 1983).
- <sup>6</sup> Jfr. O. Hornby & C.-A. Nilsson, *anf. st.*, s. 128.
- <sup>7</sup> Se f.eks. C. Tortzen, *Søfolk og skibe 1939-1945*, I (København, 1981), s. 78-108.
- <sup>8</sup> O. Hornby & C.-A. Nilsson, »The Introduction and Diffusion of Motor Power in the Danish Merchant Fleet, 1912-1939« i L. Jörberg & N. Rosenberg (eds.), *Technical Change, Employment and Investment* (Lund, 1982), s. 123-135.
- <sup>9</sup> Jfr. A.M. Møller, »Store forventninger«, *Maritim Kontakt* 7, s. 87-106.
- <sup>10</sup> Jfr. E. Maegaard & J. Vestberg, *Dansk Dampskibsrederiforening* (København, 1934), s. 235-242.
- <sup>11</sup> A.P. Møller og de rederier, han grundlagde, er behandlet i O. Hornby, »Ved rettidig Omhu ...« *Skibsreder A.P. Møller 1876-1965* (København, 1988).
- <sup>12</sup> O. Hornby & C.-A. Nilsson, »Den danske tankskibsflåde« i O. Feldbæk & N. Thomsen (udg.), *Festskrift til Kristof Glamann* (København, 1983), s. 149-167; E. Housted, »Olie - et transportproblem«, *Maritim Kontakt* 7, s. 21-56.
- <sup>13</sup> S. Frifelt, *Konsulen* (København, 1939); S. Thorsøe, *J. Lauritzen* (World Ship Society, 1984).
- <sup>14</sup> *Skibsfartsberetning for Aarene 1939-45*, II, s. 158.

## An Outline History of Danish Shipping 1870-1940

### *Summary*

Denmark has always had a relatively large merchant fleet and this is mainly due to the country's lack of raw materials and its long coastline. Only Norway, Great Britain and Holland have larger merchant fleets relative to the size of their populations. In 1870 the Danish merchant fleet had a total tonnage of 180,000 net register tons and consisted mainly of sailing ships. Steamships made up only seven per cent of the tonnage and were mainly used in the North Sea and Baltic trade. Most of the ships had their home ports in the provinces and were owned by partnerships, often with the master as one of the partners.

The first Danish steamship, the P/S »Caledonia«, was put into service in 1819. It was followed by several steamships in the ensuing period, and a network of steamship routes was established first of all in domestic traffic but later in foreign routes as well.

Running a steamship company required large amounts of capital, often larger than was available. Therefore it became necessary to concentrate resources, which in fact is what happened when several Danish steamship companies were merged into one big one -- The United Steamship Company (D.F.D.S.). At first the company concentrated on the domestic routes, but before long it embarked upon the traffic to England and the important agricultural exports, and by 1884 it had almost achieved a monopoly on this traffic. At the same time the company entered the Mediterranean traffic, which was later extended to also include the Black Sea traffic. In 1895 the company opened a route between the USA and Denmark, and three years later D.F.D.S. took over the bankrupt shipping company Thingvalla and renamed it the Scandinavia-America Line. From then on the company also conducted a passenger service between Denmark and the USA, and in 1907 it opened routes to South America.

At the outbreak of World War I in 1914 D.F.D.S. was Denmark's largest shipping company with 121 ships, or about 20 per cent of the merchant fleet. However, the times were changing fast, new shipping companies had been started and it was only a question of time before D.F.D.S. would be ousted from its position as number one.

The East Asiatic Company (Ø.K.), which was based on line service between Denmark and the Far East supplemented with manufacturing industry and trade, was founded in 1897 by H.N. Andersen, who had lived and worked in

Bangkok for some years. Later the firm expanded and entered the fields of mining, plantations and, back home in Denmark, cement production. By 1914 the company's fleet consisted of 21 ships totalling 70,000 gross register tons, and its network of routes had been expanded and now included China, Japan, South America, Australia, the Caribbean and thence via the Panama Canal to the west coast of the USA.

Other large shipping companies of the time included Dannebrog with 40 ships totalling 80,000 register tons, and the two newly started companies J. Lauritzen and A.P. Møller. All in all the Danish merchant fleet was tripled in the period 1870-1914, and in 1897 the steamships' share of the fleet surpassed that of the sailing ships.

World War I hit the merchant fleet extremely hard. 698 sailors lost their lives, 248,000 tons of shipping were sunk, and the war also meant that large parts of the network of foreign routes had to be given up. Times were hard, but nevertheless large amounts of money could be earned. The freight index rose from 104 in 1914 to 1049 in 1918, and the price of shipping shares rose on average by 300 per cent. The golden times ended with the armistice.

There was an overcapacity of ships, the volume of cargo decreased, and one crisis was followed by another. In the beginning of the 1930's, when the crisis reached its peak, approximately 40 per cent of the merchant fleet was laid up. Despite the many crises and the bad times the 1930's still saw a gradual renewal of large parts of the fleet. The building of new ships in the Danish shipyards played an important part in this renewal, especially since several shipping companies had got involved in the shipbuilding industry during and after World War I. In 1918 D.F.D.S., who owned Frederikshavn Shipyard and Floating Dock, also took over the Elsinore Iron Ship and Engineering Works. In 1916 Ø.K. established Nakskov Shipyard, in 1917-1918 A.P. Møller founded Odense Steel Shipyard, and finally in 1937 J. Lauritzen took over Aalborg Shipyard. The shipping companies had their ships built at their own shipyards, but most of them also ordered ships from Burmeister & Wain, who in 1912 had achieved worldwide renown for their building of the M/S »Selandia«, the world's first oceangoing diesel ship. After 1918 times were difficult for D.F.D.S. The company had bought too much tonnage and the ships were also too old. Competition in the Atlantic increased and the English routes were hard hit by that country's Commonwealth preferences for imports. Matters did not improve until the second half of the 1930's. The route network was reestablished, but passenger traffic across the Atlantic, which had shown a large deficit for a number of years, was discontinued at the end of 1935.

Around 1918 Ø.K. had been planning a large-scale renewal of its fleet. The low freight rates in the immediate post-war years meant, however, that the

renewal was cancelled and instead the company concentrated on expanding its manufacturing industry and commerce. Despite this there was nonetheless room in the 1930's for a renewal and expansion of the fleet, so that in 1939 it was bigger than that of D.F.D.S.

For A.P. Møller's shipping companies the 1920's and 1930's were a period of rapid growth, and in 1939 the Maersk companies had a total of 178,000 gross register tons. Tramp trade was the main activity, but in 1928 the shipping companies also went into line traffic with a route from the east coast of the USA to the Far East via the Panama Canal, and the same year the companies bought its first oil tanker.

The J. Lauritzen shipping company had in 1939 a fleet totalling over 75,000 grt. Like so many other shipping companies it had started in the North Sea and Baltic trade, but from the middle of the 1930's it embarked on a traffic with refrigerator ships and soon it was sailing fruit out of the Mediterranean and Carribean.

Denmark's economic structure has never been conducive to a shipping trade based on the exportation of its own goods. Nor was it possible after 1918 to count on the state subsidies which several of Denmark's competitors received. That shipping nevertheless succeeded in maintaining its leading position in the difficult period from 1870 to 1940 was primarily due to a number of dynamic leaders and a well-qualified labour force.