

Christian Lund: Søgangen blev for stærk.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

19.december 1902 - 21.november 1979

(Nr. 105 i Aktieselskabsregistret)

Forfatteren, der tidligere har bidraget med artikler i museets årbøger, skildrer her ud fra et internt kendskab stiftelsen af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab af 19. december 1902 og udviklingen frem til konkursbegæringen 21. november 1979.

Det var venskab, sandsynligvis kombineret med forretningsmæssig forbindelse, mellem to honorære konsulere i den franske havneby Rouen, der førte til stiftelsen i 1902 af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

Den hollandske konsul, Gaston Vallée, var importør af træ fra Skandinavien og var samtidig ejer af 6 dampskibe. Den danske konsul var skibsmægler Albert Ivers.

Monsieur Vallée havde problemer med at få sine skibe til at tjene penge. Ivers foreslog ham derfor at overføre et par af dem til Dannebrog, som det var billigere at sejle under end med Tricoloren. Allerede ved sidste århundredskifte var tanken om "bequemelighedsflag" altså ikke ukendt!

Der blev herefter holdt et møde 19. december 1902 i København, i Amaliegade 22 - hvor rederi- og mæglerfirmaet Schach Steenberg & Co. havde til huse - hvor de to konsulere fra Rouen samt kaptajn N.W. Schmidt (kaptajn i de L.H. Carl'ske Rederier), overretssagfører Carl Friedrichsen,

grosserer A.O. Andersen (medlem af DFDS' bestyrelse) og grosserer Poul Carl vedtog at stifte A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab med en aktiekapital på DKK 150.000, kort tid senere udvidet med yderligere DKK 15.000. Herudover optoges et obligationslån på DKK 145.000, hvorefter 2 af Monsieur Vallées skibe kunne købes af det ny selskab for i alt DKK 319.041. Restkøbesummen plus midler til driftskapital blev klaret ved at optage et kontantlån.

Kaptajn N.W. Schmidt påtog sig hvervet som korresponderende reder fra sin bopæl i Esbjerg og konsul Albert Ivers blev forretningsfører i Rouen.

Befragtning af skibene og administrationen skulle varetages fra Rouen, mens bemanning og vedligehold skulle varetages fra Esbjerg. Denne deling af selskabets ledelse var selvsagt ikke hensigtsmæssig. Der gik da også kun et par år, så trak kaptajn Schmidt sig tilbage i 1904, og i hans sted tiltrådte en kaptajn fra J. Lauritzen, William Schmidt. I bestyrelsen trak A.O. Andersen og Poul Carl sig ud og blev afløst af skibsreder Chr. Andresen (D/S Dania) og kaptajn S. Meinertz.

Som følge af kaptajn William Schmidts død kort efter nytår 1909 påtog skibsreder Chr. Andresen sig midlertidigt også hvervet som korresponderende reder. Men da også konsul Albert Ivers døde nogle måneder se-

ner, stod det klart, at der måtte en ny ledelse, samlet på et sted, til for at rederiet kunne overleve og fortsætte. Obligationsejerne havde ikke fået renter og afdrag i flere år og truede nu med tvangsauktion.

Der blev så indrykket en annonce i "Dansk Søfarts Tidende" (nr. 33 af 5. maj 1909):

Forretningsfører søges.

Til Ledelsen af et Dampskibsselskab med 2 Skibe søges en dygtig Forretningsfører, som er kendt med Befragtning, og som disponerer over en Del Kapital.

Billet, mrk.: „D. F. D. 278“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Skibsfører i D/S Torm, A.N. Petersen, reflekterede på denne annonce. Anders Niels Petersen (15. december 1864 - 9. marts 1941) var søn af skibsreder Hans Petersen, der ejede sluppen MATHILDE (bygget 1860), og han havde fra sin ungdom sat sig det mål at blive skibsreder ligesom faderen. A.N. Petersen kunne præstere at tilføre rederiet de DKK 40.000, der skulle til for at forhindre den truende tvangsauktion og for at få de to skibe bragt i forsvarlig stand til at imødekomme krav fra klassen (Lloyd's Register).

2. januar 1910 overtog A.N. Petersen forretningsførelsen og flyttede rederiets hjemsted til København, hvor han som korresponderende reder disponerede fra hjemmet i I.E. Ohlsens Gade 19, bistået af hustruen Mathea, der førte korrespondance og bogholderi i de første år. A.N. Petersen og Mathea Hahn havde mødt hinanden i en Østersøhavn i slutningen af 1890'erne, hvor A.N. Petersen var midlertidig fører af D/S

Danmark's S/S ANSGAR, og Mathea Hahn var med om bord på samme selskabs S/S ROLF, hvis fører var Jonas Hahn. A.N. Petersen og Mathea Hahn blev viet 3. december 1901.

Kaptajn A.N. Petersen trådte til på et heldigt tidspunkt. Det dårlige fragtmarked, som havde hersket siden rederiet blev stiftet, blev i løbet af 1910 og de efterfølgende år til gunstigere tider. Allerede i 1912 kunne rederiet overtage et helt nyt skib, som blev købt fra et norsk rederi, mens det endnu var under færdiggørelse ved værftet i Bergen.

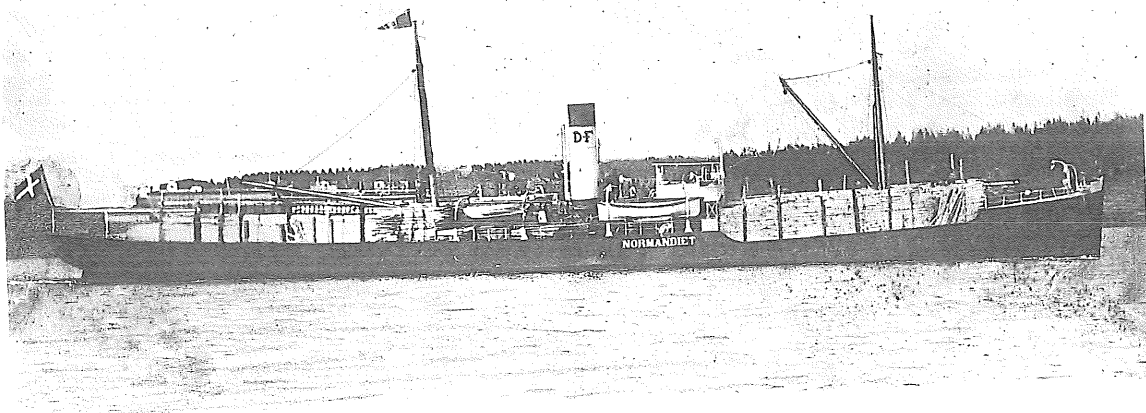
I den anledning blev aktiekapitalen udvidet med DKK 150.000, så den kom op på DKK 315.000, og et rederikontor blev indrettet i Fredericiagade 4.

Da den 1. verdenskrig brød ud i august 1914, havde rederiet en flåde på 3 dampskibe på i alt 4.700 tons dw.

De fire krigsår, hvor Danmark var neutral, medførte store forandringer for dansk skibsfart, hermed også for Dansk-Fransk. Mange skibe skiftede ejer under krigen 1914-1918 - gullaschbaronernes gyldne tider, som det hed sig dengang - men i de sidste krigsår blev det forbudt at sælge danske skibe til udlandet.

Den ældste damper NORMANDIET (bygget 1877) solgtes i april 1915 og en måned senere købtes KRONPRINSESSE LOUISE (bygget 1902), der et årstid senere døbt om til NORMANDIET. Aktiekapitalen blev i forbindelse med købet udvidet med DKK 285.000 (til DKK 600.000).

I juli 1916 foretog skibsreder A.N. Petersen et bemærkelsesværdigt køb ved for DKK 4,4 mio. kontant at overtage 4 af D/S Skan-



S/S NORMANDIET, bygget 1877, var sammen med det seks år yngre S/S SLESVIG rederiets to første skibe. (Fredfeldt foto, H&S). *The S/S NORMANDIET, built in 1877. The ship and the six year younger S/S SLESVIG were the shipping company's first ships. (Fredfeldt photo, DMM).*

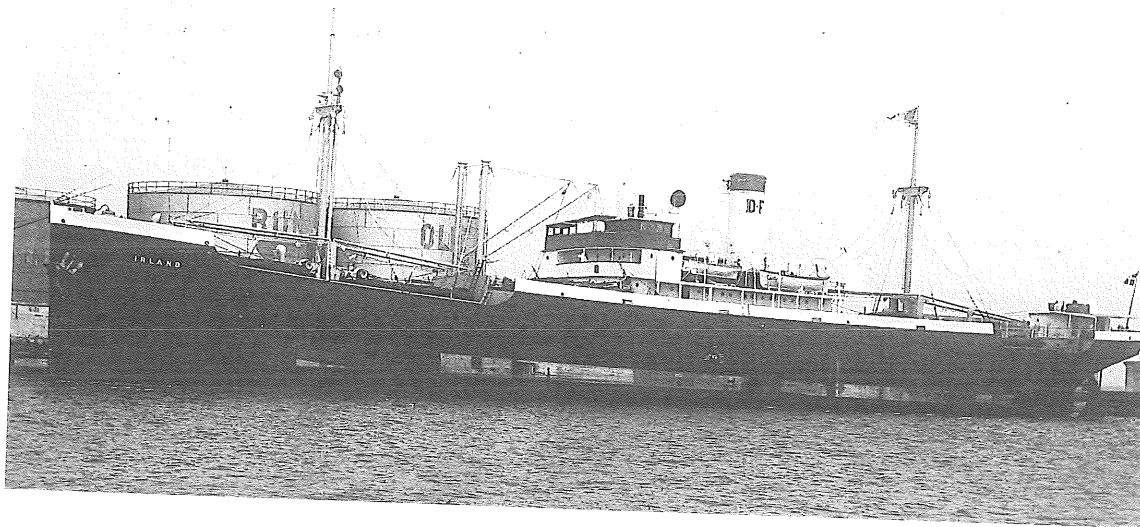
dia's (Schach Steenberg & Co.) såkaldte "faxe" dampskibe. De var beskæftiget i timecharter i interamerikansk fart, men til lave fragtrater. Certepartierne udløb imidlertid i marts 1917, og der var udsigt til ny beskæftigelse derefter til rater, der var tre gange så høje. I forbindelse med købet blev aktiekapitalen udvidet i juli 1916 med DKK 400.000, og en måned senere med yderligere DKK 1 mio., til i alt DKK 2 mio. Skibene bevarede deres navne indtil december

1918, hvor de fik navne efter Dansk-Fransk's navnesystem. Når de ikke blev døbt om allerede i forbindelse med købet, har det sandsynligvis været forbundet med registreringsvanskeligheder.

Som følge af den uindskrænkede ubåds- krig fra 1917 rekvirerede den engelske regering 7. april 1917 et antal danske skibe, deriblandt 2 af Dansk-Fransk's, som begge gik tabt, mens de var under engelsk administration.

Et tredje krigsforlis var BRETAGNE (bygget 1912), der blev torpederet i april 1917.

På Københavns Fondsbørs blev Dansk-Fransk's aktier optaget 19. april 1917 på den ekstraordinære notering med en første kurs på 348. 21. maj 1918 blev aktierne optaget til daglig notering med en køberkurs den dag på 510.



M/S IRLAND, afleveret fra B&W i 1927, var rederiets første motorskib. Skibet var udviklet i nøje samarbejde med A.N. Petersen til maksimal lasteevne og minimalt olieforbrug. De følgende to år byggedes søsterskibene BRETAGNE og BORNHOLM. (Fredfeldt foto, H&S). *The M/S IRLAND, delivered by B&W in 1927, was the company's first motor ship. It was developed in close cooperation with A.N. Petersen for maximum cargo carrying capacity and minimum oil consumption. Its sister ships, the BRETAGNE and the BORNHOLM were built in the following two years. (Fredfeldt photo, DMM).*

I februar 1918 blev aktiekapitalen udvidet med endnu DKK 1 mio. og i august yderligere med DKK 1 mio., så den nu var kommet op på i alt DKK 4 mio. - og her blev den indtil 1934!

Foruden køb af tonnage havde A.N. Petersen også kontraheret nye skibe. EST-

LAND nåede at blive leveret fra værft i Aalborg kort inden freden i november 1918, mens to andre nybygninger fra hollandske værfter først blev leveret i 1919.

Ved freden 11. november 1918 rådede Dansk-Fransk over en flåde på 6 dampskibe på i alt 13.615 tons dw og havde 2 nybygninger på i alt 3.600 tons dw i ordre.

Kontoret var nu også flyttet fra Fredericiagade 4 til Frederiksgade 9.

1920'rne satte markante spor

Rederiet fortsatte sin ekspansion med nybygninger, som fra 1927 ved leveringen af det første motorskib IRLAND på 5.500 tons dw også markerede overgangen fra damp til diesel. IRLAND var prototypen på en serie på 3 skibe, som A.N. Petersen selv havde udviklet, og som viste sig at være endog sær-

Skibsreder Eigil Hahn-Petersen var A.N. Petersens ældste søn, og fra 1933 til 1969 var han korresponderende reder. (Fredfeldt foto, H&S). *Shipowner Eigil Hahn-Petersen was A.N. Petersen's eldest son, and from 1933 to 1969 he was managing owner. (Fredfeldt photo, DMM).*

deles konkurrencedygtige i de følgende vanskelige år, hvor størstedelen af Danmarks handelsflåde af dampskibe lå oplagt. Langeliniekaen var fyldt op med sådanne skibe, hvorimod motorskibe kunne beskæftiges i rimeligt lønnende trampfart. A.N. Petersens ide var et skib med god kubik, kombineret med lasteevne og med en dieselmotor på 1.600 hestekræfter, et lavt olieforbrug, 6 tons pr. døgn, som gav skibet en fart beskrevet som 10 1/2 knob - men som dog oftest lå derunder, hvis da ikke vind og strøm var med!

I 1920 stiftede A.N. Petersen også det særskilte befragtningsfirma A.N. Petersen, hvis hovedformål naturligvis var at skaffe beskæftigelse til Dansk-Fransk's skibe, men som også skulle arbejde med befragtning af anden tonnage.

Og i 1921 blev skibsreder A.N. Petersen udnævnt til honorær generalkonsul for Japan, en post han beklædte indtil 1929.

Kontoret blev også flyttet til Laksegade 8, i lokaler tilhørende Den Danske Landmandsbank, men i midten af 1930'erne flyttedes til Københavns Handelsbanks nye bygning i Store Kongensgade 49, på hjørnet af Dronningens Tværgade, hvor rederiet og befragtningsfirmaet delte fælles lokaler på 2. sal. Her holdt man til indtil flytningen i 1952 til Frederiksgade 17.



I 1933 blev A.N. Petersens ældste søn, Eigil Hahn-Petersen (14. oktober 1902 - 14. juni 1982), sideordnet korresponderende reder, og efter faderens død i 1941 var han reder indtil 1969.

Da dårlige konjunkturer i begyndelsen af 1930'erne, til dels påvirket af det amerikanske bankkrak i oktober 1929, resulterede i, at aktiekapitalen i april 1934 måtte nedskrives med 40% - til DKK 2,4 mio. havde skibsreder A.N. Petersen en bitter kommentar hertil. Hvis ikke en aktionærgruppe, der rådede over et betydeligt antal aktier, i august 1919 havde insisteret på udvidelsen af aktie-

kapitalen fra DKK 3 mio. til DKK 4 mio., kunne nedskrivningen i 1934 være undgået. I februar 1937 blev aktiekapitalen udvidet til DKK 3 mio.

I midten af 1930'erne var opsvinget begyndt. Den spanske borgerkrig, der begyndte i juli 1936, satte yderligere skub i internationale søtransporter. Dansk-Fransk kunne glæde sig over i 1935 at have fået leveret en ny NORMANDIET og i 1938 en ny SLESVIG - moderne motorskibe, velegnede til al slags tramplast.

2. verdenskrig

Ved 2. verdenskrigs udbrud i september 1939 havde Dansk-Fransk en flåde på 5 ældre dampskibe og 5 moderne motorskibe på i alt 40.050 tons dw.

Krigen var hård ved Dansk-Fransk. Den 9. april 1940 var kun 2 skibe i hjemlige farvande; rederiets ældste damper og det næstnyeste motorskib. ESTLAND blev solgt i december 1940, og i 1943 sank NORMANDIET efter en kollision på sin første rejse efter at have været oplagt i 3 år.

Af udeflåden blev 2 skibe i Sydamerika tvangssolgt; 2 skibe lå i neutral havn, men kom i slutningen af 1943 i allieret tjeneste, og 4 skibe kom direkte under engelsk kontrol og flag; 3 af dem forliste. Det fjerde, M/S BORNHOLM, fik æren af at være det første danske skib, der 25. december 1943 kunne stryge det engelske koffardiflag, The Red Duster, og atter hejse Dannebrog agter. Det var som anerkendelse af begivenhederne i Danmark 29. august 1943, at danske skibe under engelsk administration og flag atter fik ret til at føre Dannebrog som nationalitetsflag.

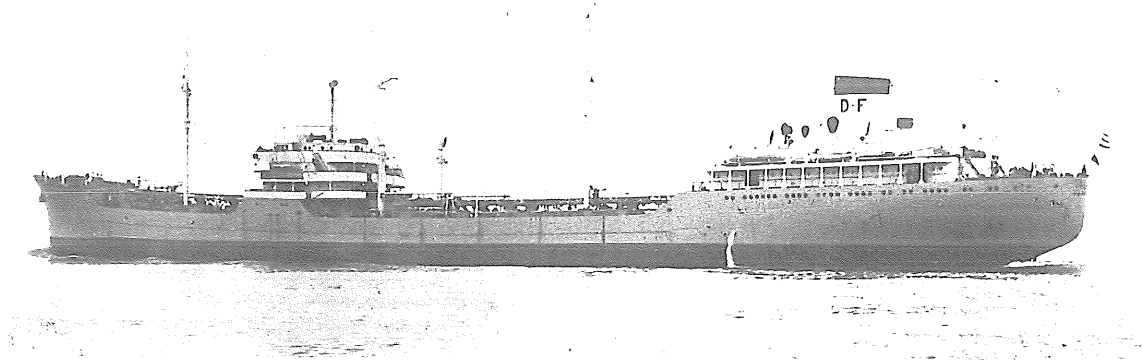
Ved befrielsen 5. maj 1945 havde Dansk-Fransk således kun 3 skibe på i alt 13.350 tons dw tilbage - og de var endda på det tidspunkt stadig under engelsk administration.

M/S SLESVIG, et af de skibe, der i oktober 1943 var kommet i engelsk tjeneste, blev først tilbageleveret i oktober 1946 efter at have fungeret som forsyningsskib i Stillehavsområdet. Det var det sidste skib, der blev leveret tilbage efter allieret krigstjeneste.

Til gengæld havde rederiet - som et rederi uden skibe under egen kontrol - fået tildelt administrationen af det første skib, der blev bygget under det dansk-tyske nybygningsprogram ved danske værfter, det såkaldte "Hansa"-skibsprogram. Det var S/S RØSNÆS, som efter levering fra Odense Staal-skibsværft i begyndelsen af 1945 blev genstand for en snedig manøvre fra den danske undergrundsbevægelse ved en kamoufleret grundstødning i Øresund, hvor en række Svitzer-skibe blev kaldt til bjærgning, og hvorefter alle skibene kunne trække over i neutral svensk havn indtil befrielsen. RØSNÆS blev i december 1945 solgt til DFDS.

Af Hansa-skibsprogrammet, hvor de danske skibe skulle ejes af et af den danske regering til formålet oprettet nyt selskab, Aktieselskabet af 6. februar 1943, men administreres på statens vegne af forskellige rederier, købte Dansk-Fransk så kontrakterne til 4 skibe. De to første var så langt fremskredne, at de måtte bygges færdige som oliefyrede dampskibe, mens de to sidste kunne ændres til motorskibe og i en vis udstrækning indrettes efter købernes ønsker.

For at imødekomme krav fra det danske Fragtnævn om pligtrejser til Danmark, for-



I 1948 gik rederiet ind i tankfart, og to år senere modtoges nybygningen M/T IRLAND fra Deutsche Werft i Hamburg. (Fredfeldt foto, H&S). *In 1948 the shipping company went into tanker traffic and two years later the newly built ship M/T IRLAND was delivered from Deutsche Werft in Hamburg. (Fredfeldt photo, DMM).*

trinsvis med kul fra USA, var Dansk-Fransk et af de rederier, der købte et amerikansk "Liberty"-skib.

Efter befrielsen

Efter befrielsen i 1945 søgte Dansk-Fransk også andre beskæftigelsesområder end den rene trampfart, som havde været rederiets grundlag siden stiftelsen i 1902.

Der var to åbenlyse felter at satse på.

Tankfarten indledtes i 1948 ved køb af et ældre norsk skib, bygget 1926. Det fik hurtigt følge af 4 nybygninger, men de store udsving i tankmarkedet bevirkede, at rederiet i begyndelsen af 1962 trak sig ud af denne fart - bortset fra senere byggede mindre

kysttankers. Det er bemærkelsesværdigt, at M/T IRLAND leveret fra værft i Hamburg i 1950 var det første skib, der blev bygget i Tyskland efter krigen, oprindeligt havde været kontraheret allerede i 1939 af The Texas Oil Company, New York. Det var dele fra denne kontrahering, som kunne bruges til færdiggørelsen af Dansk-Fransk's første tankskibsnybygning.

Liniefarten begyndtes allerede i slutningen af 1940'erne, hvor de 2 førkrigs-motorskibe BORNHOLM og SLESVIG blev indsat i trafik med tømmer fra Vestafrika til Nord-europa.

Interessen for disse transporter førte til, at de første specialbyggede linieskibe kontraheredes i 1952 til en regulær linie, der under navnet Dafra Lines - senere med underbetegnelsen Conwa - blev en betydende faktor i liniefarten mellem nordeuropæiske havne og havne i Vestafrika, specielt Belgisk Congo, den senere republik Zaire.

I 1970 blev liniefarten udvidet med en ny

linie mellem US Gulf og Vestafrika - Gulwa - og i 1972 med endnu en linie mellem Østcanada og USA's østkyst og Vestafrika - Balwa.

Gennem årene sørgede Dansk-Fransk for kontinuerligt at forny tonnagen på rutenettet med nye og større skibe bygget efter de erfaringer, der hele tiden blev høstet.

I 1977 oprettedes en ny linie mellem Nordeuropa og havne i Det Røde Hav under navnet Dafra Red Sea Container Line.

Men i 1979 måtte Conwa ruten overtages af D/S Dannebrog, som fortsatte farten under navnet Dafra Lines, mens ruterne fra USA blev overtaget af D/S Torm. Ruten på Røde Havet blev opgivet.

Der var dog også andre områder, som Dansk-Fransk kunne satse på - og havde gjort det.

Bulktart. Som det moderne rederi det var, måtte Dansk-Fransk helt naturligt også deltage i transporter med specialbyggede bulkkarrierer. Dansk-Fransk var det første rederi i Danmark, som byggede sådanne specialskibe - søsterskibene SLESVIG og VINLAND på hver 16.750 tons dw, leveret 1959/1960, men som allerede få år senere var for små; ved forlængelse i 1964 blev dødvægtkapaciteten forøget til 18.950 tons.

Færgesart. I 1962 oprettedes datterselskabet Juelsminde-Kalundborg Linien A/S, som senere indledte et samarbejde med Grenaa-Hundested Færgesart A/S. Den 3. juni 1970 slog de to selskaber sig sammen under navnet Jydsk Færgesart A/S.

Grønlandsfart. I denne helt specielle fart udvikledes i løbet af 1960'erne et samarbejde med Rederiet J. Lauritzen, som blandt andet førte til kontrahering af hvert sit

dafra line
SAILING LIST NO. 10/68

SOUTHBOUND:

VESSEL	VGE No.	DEPARTURE					ARRIVAL			
		BREMEN*)	HAMBURG	ROTTERDAM	ANTWERP	LISBON	LAS PALMAS/ TENERIFE	POINTE NOIRE	BOMA	MATADI
HOLLAND (L. Clausen Nielsen)	6/68	8/6	11/6	13/6	15/6	19/6	21/6	4/7	5/7	5/7
BANANA (J. M. Kragh)	6/68	22/6	25/6	27/6	1/7	—	6/7	17/7	18/7	18/7
AFRIKA (B. Messmann)	6/68	10/7	12/7	15/7	18/7	—	24/7	3/8	4/8	4/8
KINSHASA (T. Erikson)	7/68	27/7	30/7	1/8	3/8	—	8/8	16/8	17/8	17/8
HOLLAND (L. Clausen Nielsen)	8/68	9/8	13/8	15/8	20/8	24/8*)	28/8	6/9	6/9	6/9

*) Cargo for Canary Islands only.
) Subject to sufficient inducement.

NORTHBOUND:

VESSEL	VGE No.	DEPARTURE				ARRIVAL			
		MATADI	BOMA	POINTE NOIRE	BOMA (BANANAS)	ANTWERP	ROTTERDAM/ AMSTERDAM	BREMEN	HAMBURG
AFRIKA (V. E. Dybborg)	6/68	12/8	—	17/8	19/8	3/7	4/7	6/7	11/7
KINSHASA (T. Erikson)	6/68	28/8	28/8	4/7	6/7	19/7	20/7	24/7	28/7
HOLLAND (L. Clausen Nielsen)	7/68	12/7	13/7	18/7	19/7	1/8	3/8	7/8	10/8
BANANA (J. M. Kragh)	6/68	25/7	26/7	1/8	3/8	15/8	17/8	21/8	25/8
AFRIKA (B. Messmann)	7/68	11/8	12/8	19/8	21/8	4/8	6/8	7/8	12/8

Dates etc. subject to change without notice.

All vessels fitted with refrigerated space and deep tanks for carriage of vegetable oil.

Copenhagen, July 1st 1968

PRINTED BY P. L. & S. NYSTEDEN LTD
COPENHAGEN

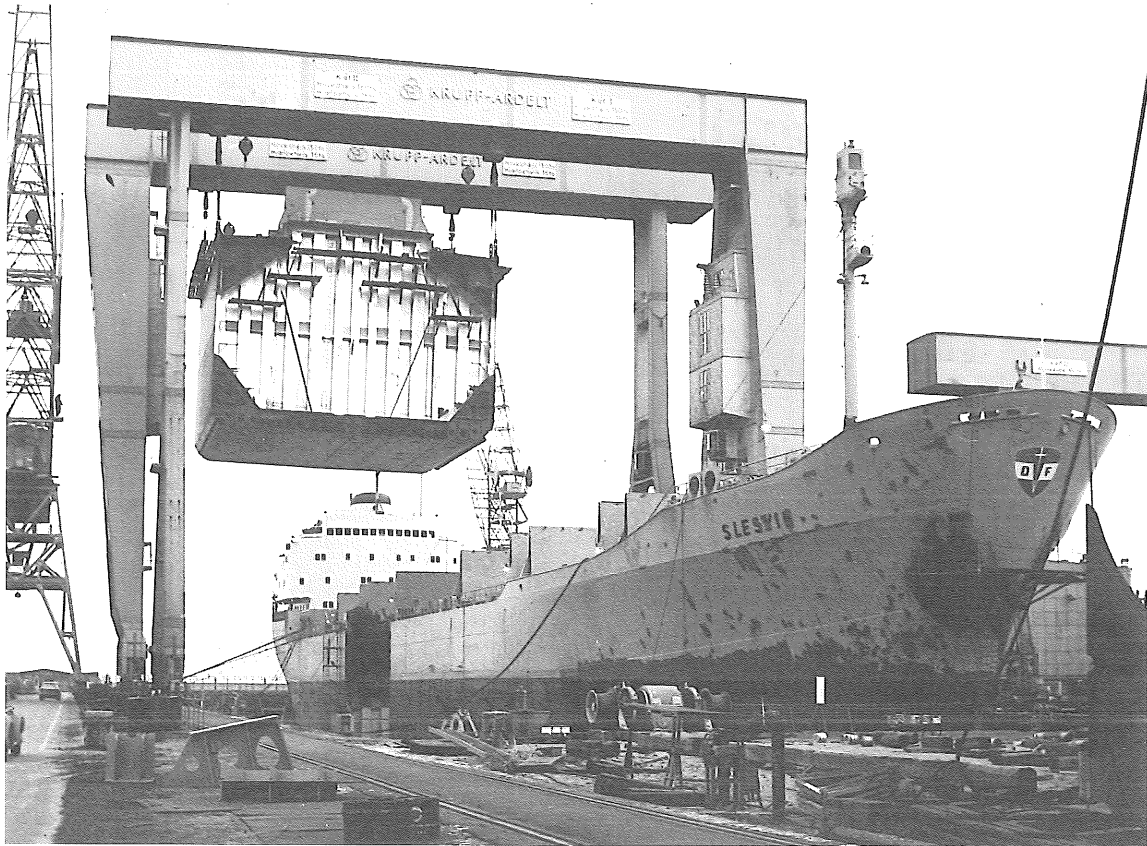
Sejlliste for Dafra Line i 1968. Rederiets liniefart på Vestafrika indledtes sidst i 1940'erne. (Fredfeldt fotokopi, H&S). *Sailing list for Dafra Line in 1968. The company's line traffic to West Africa began at the end of the 1940's. (Fredfeldt photocopy, DMM).*

søsterskib fra finsk værft for levering i 1973 på et 10 års bareboat charter til Kgl. Grønlandske Handel. Kort forinden havde Dansk-Fransk købt 55% af kapitalen i Rederiet Northsea I/S, som havde M/S DISKO (bygget 1968) i fart på Grønland.

M/S SLESVIG forlænges på B&W i 1964. Ved søsætningen i 1959 var skibet den første danskbyggede bulkcarrier. (Fredfeldt foto, H&S). *The M/S SLESVIG being lengthened at B&W in 1964. When it was launched in 1959 the ship was the first Danish built bulk carrier. (Fredfeldt photo, DMM).*

Borerigge. Med det norske rederi Arne Blystad, Oslo, indledtes et samarbejde ved kontrahering af en Akers H-3 borerig, som senere ændredes til en såkaldt "master construction barge", som leveredes i 1976.

Udenlandske datterselskaber. Det var den kostbare drift af skibe under Tricoloren i 1902, der havde ført til stiftelsen af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. I slutningen af 1970'erne var udgifterne under Dannebrog blevet så store, at mange rederier, herunder Dansk-Fransk, måtte placere skibe under de såkaldte "bekvemmelig-





I 1969 overtog Vagn Aage Nyholm rederiets ledelse, og året efter kunne han fejre 50 års jubilæum. Det følgende år overtog Niels Hahn-Petersen hvervet som administrerende direktør. (Fredfeldt foto, H&S).

In 1969 Vagn Aage Nyholm took over the management of the shipping company and the following year he celebrated his 50th anniversary in the company. One year later Niels Hahn Petersen took over as managing director. (Fredfeldt photo, DMM).

hedsflag" i datterselskaber i udlandet for at kunne konkurrere. Derfor blev de sidste 4 nybygninger, som Dansk-Fransk fik leveret da også leveret til liberianske datterselskaber, hjemmehørende i Monrovia.

Til at forberede genopbygningen af flåden, når freden kom, var aktiekapitalen blevet udvidet i november 1944 med DKK 1,5 mio.; i april 1950 udvidet med endnu DKK 1,5 mio. til i alt DKK 6 mio. I maj 1952 udvidedes med 50% til DKK 9 mio. og i 1955 til DKK 15 mio.

I 1965 kom der DKK 5 mio. i fondsaktier, og sidste udvidelse fandt sted i januar 1973

med et spring fra DKK 20 mio. til DKK 50 mio. - ved at udstede DKK 20 mio. i fondsaktier og nytte DKK 10 mio.

Kontorlokalerne i Store Kongensgade 49 var i begyndelsen af 1950'erne blevet for små. Ejendommen matr. nr. 0318 af Sct. Annæ Østre Quarter - Det Dehn'ske Palæ - blev indrettet til at huse Rederiet Dansk-Fransk, befragtningsfirmaet A.N. Petersen og kunne samtidig give husly til Heering Line, Ebbe baron Wedell-Wedellsborg's Weco Shipping og til det sagførerfirma, der i dag hedder Reumert & Partnere. Det Dehn'ske Palæ var opført i 1756, og var i 1807 blevet solgt til Wm. Duntzfeldt, der omkring år 1800 var Skandinaviens største skibsreder, så det var et søfartstraditionsrigt hus, som Dansk-Fransk var flyttet ind i i forbindelse med sit 50 års jubilæum 19. december 1952, først til leje, men fra 1956 som ejer af palæet.

Den 1. maj 1969 overlod skibsreder Eigil Hahn-Petersen roret til V.A. Nyholm (13. juni 1904 - 12. juni 1977), der blev udnævnt til administrerende direktør efter at være blevet udnævnt til direktør i 1961.

Vagn Aage Nyholm trådte tilbage allerede 2 år senere, 30. juni 1971, og dagen efter

overtog Eigil Hahn-Petersens ældste søn, Niels Hahn-Petersen (21. juli 1928 -) hvervet som administrerende direktør.

Katastrofeåret 1979

Eftervirkningerne af oliekrisen i 1973, uroen på valutamarkedene - med de nyeste skibe kontraheret i gylden, yen og dollars - og det svage fragtmarked førte til, at Dansk-Fransk's bestyrelsesformand, grev Niels Brockenhuus-Schack, 18. december 1978 (dagen før rederiets 76. "fødselsdag") måtte sende en meddelelse til Københavns Fondsbørs:

"Bestyrelsen for A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har på et møde i dag besluttet at arbejde på en rekonstruktion, som medfører en betydelig indskrænkning af selskabets aktiviteter og salg af en del af selskabets flåde. Denne beslutning vil blive iværksat efter en plan, der i løbet af den nærmeste tid vil blive fastlagt af Rederiets ledelse i samråd med eksterne rådgivere.

Baggrunden for denne disposition er en analyse af selskabets likviditetsmæssige forpligtelser i fremtiden sammenholdt med den forventede indtjening i et fortsat svagt fragtmarked.

Det må konstateres, at salg af en væsentlig del af selskabets flåde til de for tiden opnåelige priser for brugt tonnage vil påføre selskabet sådanne tab i forhold til de bogførte værdier, at selskabets egenkapital - i det mindste indtil videre - må anses for tabt.

For at skabe de finansielle muligheder for en gennemførelse af den vedtagne disposition er der taget kontakt med selskabets finansielle kreditorer.

Under de foreliggende omstændigheder finder bestyrelsen det rettest at anmode bestyrelsen for Københavns Fondsbørs om indtil videre at suspendere den daglige notering af selskabets aktier."

Denne meddelelse blev samme dag sendt rundt til alle medarbejdere i rederiet.

Dansk-Fransk's flåde bestod da af 9 skibe under dansk flag og 4 under liberiansk på i alt ca. 220.000 tons dw. Hertil kom så medejerskabet af boreplatformen samt interesserne i datterselskaber, først og fremmest 81% af Jydsk Færgefart A/S og ejendommen Frederiksgade 17.

De første skibe solgtes allerede i marts 1979 - således SLESVIG til et norsk rederi for DKK 67,5 mio. (mod en bogført værdi på DKK 167,6 mio.).

De sidste salg fandt sted i slutningen af august. De 2 minibulkers blev solgt til de svenske O.T.-Rederierne for ombygning til kysttankskibe, og D/S Dannebrog købte - for DKK 70 mio. - de 4 linieskibe, hvormed Dafra Lines' rutefart mellem Nordeuropa og Vestafrika kunne fortsætte med skibene døbt om til "-borg" navne.

Dansk-Fransk standsede betalingerne 22. august 1979, og 21. november indgav Amsterdam-Rotterdam Bank konkursbegæring til Sø- og Handelsretten i København.

Det var således ikke lykkedes at gennemføre den planlagte rekonstruktion til trods for ihærdig indsats herfor.

Og det skete endda på et tidspunkt, hvor der var mange tegn på, at fragtmarkedet var ved at vende - hvilket også faktisk skete fra begyndelsen af 1980'erne - så hvis banken havde ventet med at slå pengekasen i, var Dansk-Fransk sandsynligvis blevet reddet, måske kun på målstregen, men tilstrækkeligt til at kunne være fortsat og blive genopbygget.

Men Dansk-Fransk's ledende danske bankforbindelse gennem mange år, A/S

Kjøbenhavns Handelsbank, havde også et stort ansvar for, at det gik galt. Hvis bankens førstedirektør, Bendt Hansen, havde haft en bedre situationsfornemmelse og havde konsulteret søfartskyndige, ville han utvivlsomt have fået det råd at holde hånden over Dansk-Fransk fremfor at være med til at fremme en unødigt konkurs. En konkurs, der resulterede i, at Kjøbenhavns Handelsbank som den største rekvirent med et krav på DKK 240.966.188 tabte mere end halvdelen, DKK 128.237.464, ved boets afslutning 19. juli 1985, hvor dividenden til de 273 rekvirenter blev opgjort til 46.72635%!

Et internt firmablad - "D.F. Information" - havde set dagens lys i april 1970 og udkom derefter hvert kvartal, indtil sidste nummer i januar 1979.

I den 10 års periode, hvor "D.F. Information" blev udgivet var talrige 25, 40, ja selv et 50 års jubilæum (administrerende direktør V.A. Nyholm i 1970) blandt de mange meddelelser. De vidnede om loyalitet og trofasthed overfor et rederi, som altid overfor sit personale, til søs og til lands, var en god arbejdsplads.

Hvor er det synd, at den måtte forsvinde, da det internationalt velanskrevne og respekterede rederi måtte stryge flaget.

En kreds af medarbejdere, såvel fra skibene som fra kontoret, besluttede imidlertid at ville holde forbindelsen med hin-

anden vedlige. Til det formål stiftedes 26. juni 1980 "DafraKlubben". Den tæller nu 75 medlemmer, der mødes med passende mellemrum, og hvis seneste sammenkomst var i år (1995) i forbindelse med fejringen af 15 års jubilæet.

Som et særligt interessentskab var befragtningsfirmaet A.N. Petersen ikke omfattet af konkursen og kunne derfor fortsætte sin virksomhed. Det flyttede fra ejendommen i Frederiksgade 17 til egne lokaler på Frederiksberg Alle 41. Med et højt aktivitetsniveau er A.N. Petersen respekteret som et af Danmarks førende foretagender indenfor befragtningsområdet.

1. januar i år (1995) kunne A.N. Petersen således fejre sit 75 års jubilæum. Det blev markeret ved en fornem reception 5. januar på restaurant "Josty" i Pile Alle på Frederiksberg, hvor ca. 150 gæster fra ind- og udland havde indfundet sig for at gratulere de 7 partnere og ønske dem - og firmaet fortsat held og lykke med god vind i sejlene fremover. Nogle dage senere, 21. januar, deltog så samtlige medarbejdere i firmaet i et særligt festarrangement på Havreholm Slot i Nordsjælland.

Firmaets motto har gennem tiderne været: "Hellere give afkald på en forretning for at kunne gøre den næste". Og dette motto efterleves stadig og holdes højt i hævd.

Væsentligste kildemateriale

Dansk-Fransk's Årsberetning 1952 med "Tilbageblik".
Artikel i Børsen 15. december 1952.
Firmabladet "D.F. Information" 1970-1979.
"Om Bord" 15. juli 1977.
H. Munchaus Petersen i "Sjæklen", Fiskeri- og
Søfartsmuseet i Esbjerg, nr. 10, december 1977.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg: Samlinger
over danske rederier med fotografier af skibene.
Green's danske Fonds og Aktier.
"Berlingske Tidende" 22. og 23. november 1979.
F. Holm-Pedersen & A. Rosendahl: "Fra Damp til
Diesel".
H.C. Røder "De sejlede bare".

The Seas Grew Too Heavy Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S

Summary

In 1902 two honorary consuls in Rouen founded "Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S" (The Danish-French Steamship Company Ltd. - D-F). The Dutch Consul Gaston Vallée imported timber from Scandinavia and also owned six steamers. However, operating under the French flag was expensive, so the Danish Consul, Albert Ivers, suggested placing some of the ships under the less expensive Danish flag. So even a hundred years ago a flag of convenience was not an unknown phenomenon.

The company quickly ran into financial and administrative difficulties. In 1910 A.N. Petersen, a captain with the Torm Steamship Company took over the management, and under his leadership D-F rode the storm out and prospered.

In spite of losing three ships during World War I - two of them under British control - D-F in November 1918 still owned 6 steamers totalling 13.615 d.w.t., with another two new ships under construction.

In 1927 D-F took delivery of its first tramp motor vessel IRLAND of 5.500 d.w.t., designed by A.N. Petersen, thus beginning the company's fleet of tramp motor vessels.

At the outbreak of World War II D-F owned five steamers and five motor vessels, totalling 40.050 d.w.t. In May 1945 only three ships were left, all under British control, and it was not until September 1946 that SLESVIG was returned, having served as a supply vessel in the Pacific.

While rebuilding its fleet D-F also looked at other areas of the shipping industry than mere tramping. It entered the field of tankers in 1948, but pulled out of the tanker trade again in 1962. Line services were started between Northern Europe and West Africa, and in 1952 the first specialized new ships for Dafra Lines were ordered. In 1970 the company expanded with an additional service between the U.S. Gulf and West Africa. A new line was opened in 1977 between Northern Europe and ports in the Red Sea. In the field of bulk shipping D-F was the first Danish shipping company to order special bulk carriers totalling 16.750 d.w.t., delivered in 1959/60. A ferry in the Kattegat was started in 1962 and D-F also participated in the Greenland trade with specially built tonnage. In 1976 together with a Norwegian partner D-F took delivery of an Akers H-3 oil rig, completed as a "master construction barge."

Operating costs under the Danish flag had increased, so 4 new ships delivered in the 1970's were registered under the Liberian flag.

1979 was an economically catastrophic year for D-F, which had to apply for a reconstruction. Unfortunately, even this failed since the leading bankers refused to cooperate and the company had to go into voluntary liquidation with its 9 ships under the Danish flag and 4 under the Liberian flag, totalling some 220.000 d.w.t. It also had to dispose of the ferry service, the oilrig, as well as the office building at Fre-

deriksgade 17, Copenhagen. In 1985 the liquidators could finalize their work, declaring a dividend of some 46.7%.

A noble and highly respected Danish shipping company has ceased to exist.

In 1920 A.N. Petersen had formed a separate company, A.N. Petersen Chartering Company, primarily

to arrange employment for D-F's vessels, but also to arrange charters for other owners. This company was not affected by the liquidation and has continued its successful operations, and in January 1995 it celebrated its 75th anniversary as one of Denmark's foremost chartering companies.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKABS FLÅDE 1902 - 1979

Skib	Ton dw	Bygget	Skibets historiske forløb
s.s. "SLESVIG" ex "SAINT JOSEPH"	1.350	1883 Kish, Boulds & Co. Nr. 6 Sunderland	19.12.1902 overtaget fra Gaston Vallée, Rouen, for kr. 163.000; fysisk overtaget 27.12.1902 07.04.1917 rekvisioneret af British Shipping Control, London 07.08.1917 sunket efter en kollision med ukendt skib, under engelsk administration
s.s. "NORMANDIET" ex "ROLLON" ex "SICILIAN"	1.550	11/1877 E.Withy & Co. Nr. 70 West Hartlepool	19.12.1902 overtaget fra Gaston Vallée, Rouen, for kr. 156.000; fysisk overtaget 17.04.1903 17.04.1915 solgt for kr. 175.000 til D/S Absalon, København, og omdøbt "ALFA"
s.s. "BRETAGNE"	1.800	11/1912 Bergens Mek. Verksted Nr. 176	Oprindelig kontraheret af A. Kallevig, Arendal, men solgt før afleveringen til Dansk-Fransk; overtaget 19.11.1912 17.04.1917 torpederet af tysk u-båd ud for Rattnay Head på rejse Newcastle/København med kul
s.s. "KRONPRINSESSE LOUISE"	2.500	10/1902 Hellerup Værft Nr. 3	04.05.1915 købt af D/S Urania, København, for kr. 455.000 03.06.1916 omdøbt "NORMANDIET" 07.04.1917 rekvisioneret af British Shipping Control, London 21.04.1918 torpederet af tysk u-båd ud for Isle of Man, med engelsk besætning
s.s. "GULFAXE"	2.350	5/1909 Helsingør Nr. 122	-- .07.1916 købt af D/S Skandia (Schach Steenberg & Co.), København, for kr. 1.225.000 12.12.1918 omdøbt "NORMANDIET" 07.01.1935 solgt for kr. 185.000 til O. Tiedemann, Tallinn, og omdøbt "MARIA"
s.s. "RØDFAXE"	2.350	11/1913 Helsingør Nr. 142	-- .07.1916 købt af D/S Skandia (Schach Steenberg & Co.), København, for kr. 1.375.000 12.12.1918 omdøbt "SLESVIG" 28.02.1936 solgt for kr. 272.500 til Rederi - A/B Runa, Helsingborg, og omdøbt "SINGOALLA"
s.s. "SKINFAXE"	2.050	6/1908 Helsingør Nr. 118	-- .07.1916 købt af D/S Skandia (Schach Steenberg & Co.), København, for kr. 1.035.000 12.12.1918 omdøbt "BRETAGNE" 17.11.1927 solgt for kr. 267.500 til Rederi - A/B Gertrud, Stockholm, og omdøbt "GERTRUD"
s.s. "RIMFAXE"	1.440	8/1908 Helsingør Nr. 120	-- .07.1916 købt af D/S Skandia (Schach Steenberg & Co.), København, for kr. 765.000 12.12.1918 omdøbt "BORNHOLM" 01.06.1928 solgt til H. Peters, Hamburg, og omdøbt "HINRICH PETERS"
s.s. "FALKLAND" ex "URIARTE Nr. 4" ex "THORNTONDALE"	3.475	10/1888 J. Readhead & Co. Nr. 241 South Shields	01.03.1918 købt af D/S Libra, København, for kr. 1.800.000; navnet bibeholdt 08.12.1921 strandet og totalforlist ved Darsserort på rejse Sousse/Stettin med fosfat
s.s. "ESTLAND"	1.950	10/1918 P. Ph. Stühr Nr. 13 Aalborg	31.10.1918 overtaget som nybygning; pris kr. 620.000 29.12.1940 solgt for kr. 900.000 til D/S af 1937 (Ove Skou), København, og omdøbt "HANNE"
s.s. "LIFLAND"	1.600	7/1919 De Haan & Oerlemans Nr. 52 Heusden	05.07.1919 overtaget som nybygning 05.01.1920 solgt for kr. 1.560.000 til Axel Nordström, Göteborg, og omdøbt "NORDÖST"

Skib	Ton dw	Bygget	Skibets historiske forløb
s.s. "KURLAND"	2.200	11/1919 v.d. Giesen & Zoonen Nr. 479 Krimpen a/d IJssel	28.11.1919 overtaget som nybygning; pris kr. 1.930.000 06.11.1926 solgt for £ 19.500 til Reederiet - A/G Phönix, Hamburg; navnet bibeholdt
s.s. "LIFLAND"	3.850	12/1920 Odense Nr. 1	02.12.1920 overtaget som nybygning; pris kr. 2.877.024 28.09.1942 Værftets nybygning Nr. 1 torpederet under engelsk flag ved Island af tysk U-610 på rejse Sydney, N.S./Belfast
s.s. "SKAANE" ex "ROTA"	1.950	7/1919 P. Ph. Stuhr Nr. 15 Aalborg	31.05.1922 købt af D/S Rota (A. Krohn), København, for kr. 476.870 02.08.1950 solgt for kr. 400.000 til Reederiet Nordmeer (Steinmeyer & Co.), Bremen, og omdøbt "ERNA"
s.s. "GRØNLAND"	2.000	8/1923 Howaldtsværke Nr. 623 Kiel	24.08.1923 overtaget som nybygning; pris kr. 521.533 29.07.1940 luftbombet under engelsk flag i Dover, hvor søgt ind efter tysk luftangreb 24.07. på rejse Blyth/Plymouth
s.s. "HALLAND"	2.000	2/1924 Howaldtsværke Nr. 630 Kiel	05.02.1924 overtaget som nybygning; pris kr. 551.715 15.09.1940 torpederet under engelsk flag af tyske fly nord for St. Abb's Head på rejse London/Dundee
m.s. "IRLAND"	5.500	11/1927 B & W Nr. 353	25.11.1927 overtaget som nybygning; pris kr. 1.394.646 14.03.1941 tvangssolgt for \$ 800.000 til Peru og omdøbt "TUMBES" -- .07.1945 tilbagekøbsret frafaldet, mod ekstrabetaling
m.s. "BRETAGNE"	5.500	5/1928 B & W Nr. 355	11.05.1928 overtaget som nybygning; pris kr. 1.394.091 10.03.1942 tvangssolgt for \$ 1 mill. til Flota Mercante del Estado, Buenos Aires, og omdøbt til "RIO IGUAZU" -- .07.1945 tilbagekøbsret frafaldet, mod ekstrabetaling
m.s. "BORNHOLM"	5.500	6/1930 B & W Nr. 577	17.06.1930 overtaget som nybygning; pris kr. 1.417.087 18.02.1954 solgt for kr. 2.151.000 til Gunnar Erickson, Wasa; navnet bibeholdt
m.s. "NORMANDIET"	5.800	11/1935 Nakskov Nr. 68	30.11.1935 overtaget som nybygning; pris kr. 1.465.000 01.08.1943 sunket på Altenburg Red (Kieler-Kanalen) efter kollision med hollandsk "MAASBURG" på rejse Luleå/Emden med erts. Assuranceum kr. 5.100.000
m.s. "SLESVIG"	6.000	11/1938 Helsingør Nr. 253	01.11.1938 overtaget som nybygning; pris kr. 2.493.100 11.09.1957 solgt til Rederi - A/B J. A. Zachariassen & Co., Nystad, og omdøbt "KRONOBORG"
s.s. "BLEKINGE" ex "VOSNÆS" og søsat som "DÜSTERTOR"	5.200	1/1946 Nakskov Nr. 115	-- -- .1945 købt fra A/S af 6. Februar 1943 (Den Danske Stat) som "Hansa"-skib; pris kr. 2.955.000 27.01.1946 overtaget 17.08.1954 solgt for kr. 2.955.000 til D/S Jutlandia (Jens Toft), København, og omdøbt "KIRSTINE TOFT"
s.s. "HALLAND" ex "BOGNÆS" og søsat som "HAFENTOR"	5.200	4/1946 Odense Nr. 106	-- -- .1945 købt fra A/S af 6. Februar 1943 (Den Danske Stat) som "Hansa"-skib; pris kr. 3.000.000 16.04.1946 overtaget 25.02.1954 solgt for kr. 3.700.000 til D/S Jutlandia (Jens Toft), København, og omdøbt "INGER TOFT"
s.s. "GRØNLAND" ex "GEORGE H. POWELL"	10.500	1943 Permanent Metals Corp. Nr. 2126 Richmond, Californien	13.03.1947 købt (Liberty-skib) fra U.S.A. 07.11.1951 solgt for \$ 1.025.000 til Cia. de Comercio y Vapores S.A., Panama, og omdøbt "BARKA"
m.s. "NORMANDIET" (tiltænkt navn "SCHARTOR")	5.300	4/1947 Helsingør Nr. 282	-- -- .1945 købt kontrakt fra A/S af 6. Februar 1943 (Den Danske Stat) som "Hansa"-skib og ændret fra dampskib til motorskib 23.04.1947 overtaget som nybygning; pris kr. 3,8 mill. 10.05.1965 solgt til Kratigos Shipping, Co., Piræus, og omdøbt "PANDORA"
m.s. "BRETAGNE" (tiltænkt navn "STEINTOR")	5.300	8/1947 B & W Nr. 683	-- -- .1945 købt kontrakt fra A/S af 6. Februar 1943 (Den Danske Stat) som "Hansa"-skib og ændret fra dampskib til motorskib 26.08.1947 overtaget som nybygning; pris kr. 4 mill. 02.04.1966 solgt til Ste. Franco Danoise de Navigation, La Rochelle (Dansk-Fransk D/S og Delmas-Vieljeux, Paris); navn bibeholdt -- .05.1969 videresolgt til Melachinos & Sons, Piræus, og omdøbt "LEFTERIS M"
m.t. "IRANIA" ex "SOMMERSTAD"	8.670	10/1926 Lindholmen Nr. 925 Göteborg	14.05.1948 købt af A. F. Klaveness & Co., Oslo, for kr. 5.075.000 -- -- .1952 omdøbt "SKOTLAND" -- .07.1954 solgt for kr. 719.000 til Tyskland for opugning
m.t. "IRLAND"	14.350	12/1950 Deutsche Werft Nr. 235 Hamburg	20.12.1950 overtaget; oprindelig kontraheret af The Texas Petroleum Co., New York (i 1939) -- .11.1962 solgt for £ 71.500 til Jugoslavien for opugning
m.t. "SHETLAND"	16.300	12/1951 Lindholmen Nr. 1017 Göteborg	20.12.1951 overtaget som nybygning; pris kr. 17,7 mill. 09.01.1962 solgt for £ 250.000 til Cia. Armadora San Francisco, Panama, og omdøbt "LAGOS SUPERIOR"

Skib	Ton dw	Bygget	Skibets historiske forløb
m.t. "GRØNLAND"	16.730	2/1952 Deutsche Werft Nr. 635 Hamburg	20.02.1952 overtaget som nybygning; pris kr. 16,6 mill. 06.02.1959 solgt for \$ 1.350.000 til Gobierno de Colombia, Cartagena, og omdøbt "ANTONIO DE AREVALO"
m.s. "BELGIEN"	6.250	12/1953 Helsingør Nr. 315	28.12.1953 overtaget som nybygning; pris kr. 12,9 mill. 14.08.1973 solgt for \$ 700.000 til Arapko Cia. Naviera, Panama, og omdøbt "PHILLIPAS"
m.s. "CONGO"	6.250	3/1954 Helsingør Nr. 316	17.03.1954 overtaget som nybygning; pris kr. 12,9 mill. 14.07.1972 solgt til Cia. de Navegacion Cisnermar, Panama, og omdøbt "BUENAVENTURA"
m.s. "ANGOLA" sesat som "KIRSTINE TOFT"	5.630	7/1954 Rickmers Werft Nr. 264 Bremerhafen	Købt inden færdiggørelsen fra D/S Jutlandia (Jens Toft), København 29.07.1954 overtaget som nybygning; pris kr. 9.725.000 07.12.1967 solgt til Western Shipping Enterprises, Panama, og omdøbt "BLUE DIAMOND"
m.s. "MAYUMBE"	6.250	7/1955 Helsingør Nr. 323	27.07.1955 overtaget som nybygning; pris kr. 13 mill. 22.12.1972 solgt til Genlines S.A., Panama, og omdøbt "HUBALDUS"
m.s. "HIMMERLAND"	12.430	9/1956 Deutsche Werft Nr. 688 Hamburg	24.09.1956 overtaget som nybygning 22.07.1966 solgt for £ 605.000 til Mauritius Steam Nav. Co., Port Louis, og omdøbt "BELLE RIVE"
m.s. "FRANKRIG"	6.250	10/1956 Rickmers Werft Nr. 285 Bremerhaven	24.10.1956 overtaget som nybygning 06.04.1972 solgt til Naftilos Shipping Co., Famagusta; navnet bibeholdt, da skibet i T/C til Dansk-Fransk
m.t. "SKOTLAND"	19.571	3/1957 Mitsui Nr. 614 Tamano	25.03.1957 overtaget som nybygning 12.03.1962 solgt for £ 610.000 til Soc. de Navigazione "Messana", Messina, og omdøbt "FRANCESCO CRISPI"
m.s. "AFRIKA"	6.060	6/1958 Helsingør Nr. 337	12.06.1958 overtaget som nybygning 06.04.1972 omdøbt "NIGERIA" 02.10.1973 solgt til Fraternidad Maritime Co., Famagusta. Navnet bibeholdt, da skibet i T/C til Dansk-Fransk; senere omdøbt til "MARIA L"
m.s. "SLESVIG"	16.750	11/1959 Lübecker Flender Werft Nr. 506	26.11.1959 overtaget som nybygning som Danmarks første bulkcarrier 04.03.1964 forlænget hos B & W (til 18.950 tdw) 07.05.1974 solgt til Etalä Suomen Laiva, Helsingfors, og omdøbt "ARKADIA"
m.s. "VINLAND"	16.750	1/1960 Lübecker Flender Werft Nr. 507	-- .01.1960 overtaget som nybygning 04.02.1964 forlænget hos B & W (til 18.950 tdw) 15.10.1973 solgt til Soc. Marittima Fluviale di Navigazione, Savona for ombygning til tankskib og omdøbt "MONTE CHIARO"
m.s. "GRØNLAND"	4.400	9/1961 Werft Nobiskrug Nr. 623 Rendsburg	28.09.1961 overtaget som nybygning 23.08.1972 omdøbt "SKOTLAND" 29.10.1973 solgt til John Kontaros, Piræus, og omdøbt "LORD NELSON"
m.s. "HOLLAND"	6.700	12/1961 Mitsui Nr. 660 Tamano	12.12.1961 overtaget som nybygning; pris kr. 14.650.000. Oprindelig kontraheret som motortanker, men ændret. -- .06.1969 forlænget i Hamburg (til 7.950 tdw) -- .03.1977 solgt til Endurance Bay Shipping Co., Monrovia; navnet bibeholdt
m.t. "IRLAND"	1.990	7/1964 Helsingør Varv Nr. 94	09.07.1964 overtaget som nybygning -- .03.1979 solgt til Hans Petersen, Haderslev, og omdøbt "IRLA LUPE"
m.s. "NORMANDIET"	25.040	5/1967 Fujinagata Nr. 133 Osaka	05.05.1967 overtaget som nybygning 13.12.1977 solgt til Nan Yang Shipping Co., Macau (for China Ocean Shipping Co., Tientsin), og omdøbt "YING GE HAI"
m.s. "KINSHASA"	9.150	9/1967 Fujinagata Nr. 134 Osaka	06.09.1967 overtaget som nybygning -- .07.1970 forlænget i Hamburg (til 12.190 tdw) 29.08.1979 solgt for kr. 13.026.000 til D/S Dannebrog, Rungsted, og omdøbt "STJERNEBORG"
m.s. "HIMMERLAND"	25.012	9/1967 J. Readhead & Sons Nr. 620 Sunderland	14.09.1967 overtaget som nybygning -- .07.1977 solgt til Sönmez-Denizcilik ve Ticaret, Istanbul, og omdøbt "TURKIYE"

Skib	Ton dw	Bygget	Skibets historiske forløb
m.s. "BANANA"	9.150	12/1967 Fujinagata Nr. 135 Osaka	18.12.1967 overtaget som nybygning 13.06.1970 forlænt i Hamburg (til 12.190 tdw) 29.08.1979 solgt for kr. 13.026.000 til D/S Dannebrog, Rungsted, og omdebt "SKODSBORG"
m.s. "ZAÏRE"	10.610	7/1972 Nakskov Nr. 196	13.07.1972 overtaget som nybygning 01.09.1972 omdebt "BRETAGNE", efter henvendelse fra Zaïre's regering 29.08.1979 solgt for kr. 22.089.000 til D/S Dannebrog, Rungsted, og omdebt "CHRISTIANSBORG"
m.s. "AFRIKA"	10.610	10/1972 Nakskov Nr. 197	23.10.1972 overtaget som nybygning 29.08.1979 solgt for kr. 22.089.000 til D/S Dannebrog, Rungsted, og omdebt "CHARLOTTENBORG"
m.s. "DISKO"	600	4/1968 Svendborg Nr. 122	01.01.1973 købt 55% andel fra Rederiet North Sea I/S 22.08.1979 andelen solgt tilbage til Rederiet North Sea I/S
m.s. "GRØNLAND"	5.160	2/1973 Nystad Varv Nr. 266	17.02.1973 overtaget som nybygning; 10 års charter til Kgl. Grønlandske Handel 10.07.1979 solgt (med oerteparti) til Nordania Leasing A/S, Gladsaxe
m.s. "VINLAND"	10.220	9/1974 Gebr. Schürenstedt Nr. 1363 Bardenfleth	09.09.1974 overtaget som nybygning (mini-bulker) -- .09.1979 solgt til Partraderi for IDA, Skårhamn, og omdebt "IDA"
m.s. "SKOTLAND"	10.220	2/1975 Gebr. Schürenstedt Nr. 1364 Bardenfleth	-- .02.1975 overtaget som nybygning (mini-bulker) .10.1979 solgt til Partraderi for IREN, Skårhamn, og omdebt "IREN"
m.s. "SLESVIG"	70.000	9/1976 Wilton Fijenoord Nr. 808 Schiedam	.09.1976 overtaget af Dafra Bulk Inc., Monrovia, som nybygning 10.03.1979 solgt for kr. 67,5 mill. (bøgført til kr. 167,6 mill.) til L. Klosters Rederi, Oslo, og omdebt "NORDVAND"
m.c.b. "BELFORD DOLPHIN" (norsk flag)	8.513 BRT	7/1976 Akers Nr. 707 Oslo	07.07.1976 overtaget af K/S Nordana Drilling Co. A/S, Oslo, som nybygning i 50/50 sameje med Arne Blystad's Rederi, Oslo. Oprindelig kontraheret som en Aker H-3 boreplatform; ændret til "Master Construction Barge" .11.1979 anparten solgt til de norske interesser
m.s. "AMERIKA"	21.750	11/1977 Mitsui Nr. 1133 Tamano	08.11.1977 overtaget af Dafra Shipping Inc., Monrovia, som nybygning 20.08.1979 solgt for \$ 11.750.000 til Marvigia Cia. Nav. (Lemos & Pateras), Piræus, og omdebt "THALASSINI MANA"
m.s. "NIGERIA"	21.750	3/1978 Mitsui Nr. 1134 Tamano	10.03.1978 overtaget af Dafra Lines Inc., Monrovia, som nybygning 17.05.1979 solgt for \$ 11.750.000 til Garoufalia Cia. Nav. (Lemos & Pateras), Piræus, og omdebt "THALASSINI KYRA"
m.s. "SHETLAND"	35.157	3/1978 Mitsui Nr. 1101 Tamano	23.03.1978 overtaget af Dafra Tramping Inc., Monrovia, som nybygning (færdig fra værft 09.1977) -- . . . 1979 solgt til Muzivia Shipping Co., Monrovia, og omdebt "AD ASTRA"