

Christian Lund: For megen vin kan være farligt!

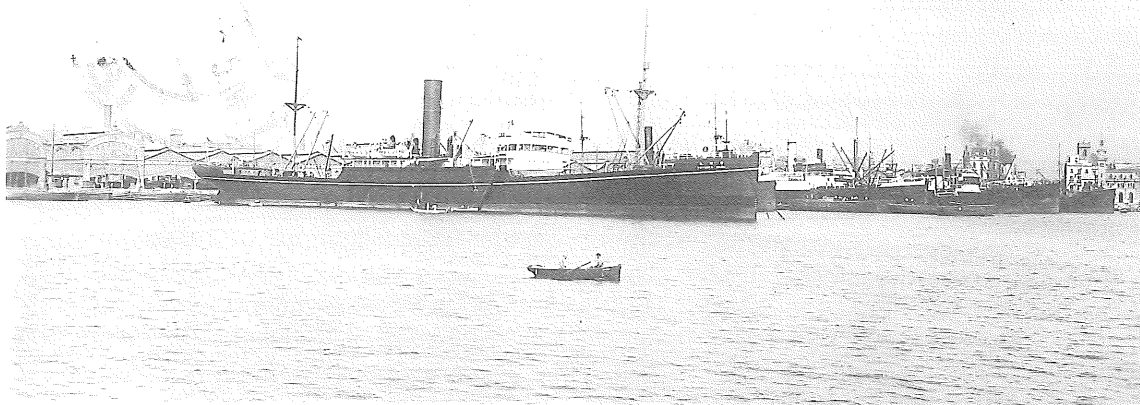
Under første verdenskrig blev det af A.P. Møller ejede dampskib N.A. CHRISTENSEN med en ladning spansk vin ombord opbragt af englænderne. Chr. Lund, der er tidligere direktør i rederiet, skildrer de tabrige komplikationer der fulgte.

S/S N.A. CHRISTENSEN var en damper på 1.260 tons dw, bygget i 1912 på A/S Kjøbenhavns Skibsværft og Flydedok (nybygning nr. 98) til A/S Morsø Dampskibsselskab, Nykøbing Mors; opkaldt efter fabrikant N.A. Christensen (1830-1914), der i 1853 stiftede det jernstøberi, der i dag er velkendt som "Morsø Jernstøberi".

I oktober 1915 solgtes N.A. CHRISTENSEN - tillige med søsterskibet NYKJØBING - til det norske rederi F.T. Bergh, Porsgrunn, men salget måtte gå tilbage, da det efter en forordning fra Indenrigsministeriet blev forbudt at sælge skibe til udlandet. I stedet købte A.P. Møller så begge skibe i december 1915 og satte dem i fart under de oprindelige navne. Det er uvist, hvorfor de ikke fik Mærsk-navne. En formodning om, at det ikke var tilladt at ændre et skibs navn midt under krigen, er ikke påvist, da andre skibe bevisligt ændrede navn. Først i marts 1919 besluttede A.P. Møller at give de to skibe, de mindste i Mærsk-flåden, navnene HULDA MÆRSK og LEXA MÆRSK.

Med en kubikkapacitet på 66 cbf bale pr. lastton var skibene, som A.P. Møller senere beskrev dem, "velegnet til transport af f.eks. vin i fade". De to skibe havde da også i efteråret 1916 udført hver sin rejse med vin i fade fra spanske havne til Danmark under certepartier, som A.P. Møller havde indgået med grosserer Louis Wolf, København - rejser udført uden problem af nogen art. En tredje rejse blev derfor aftalt med Wolf i et certeparti dateret København 19. oktober 1916, hvorefter N.A. CHRISTENSEN lastede i Valencia 15.-17. og i Alicante 18.-19. december 1916, i alt 1.509 fade rød- og hedvin til København. Wolf skulle selv have de 500 fade rødvin, mens resten skulle til 5 andre danske vinimportører, idet dog Wolf skulle stå for hele importen.

Når Wolf på denne rejse havde andre med som importører, kan det have sin årsag i (omend det ikke kan bekræftes), at der var opstået vanskeligheder med at få afsat en hel last vin i Danmark. Englænderne havde i krigens første år lukket øjnene for, at den danske import af vin var steget. I behandlingen af N.A. CHRISTENSEN's last fremhævedes det fra engelsk side, at den danske import af vin var steget til mere end det femdobbelte af den normale førkrigsimport! Det var mildt sagt en grov overdrivelse, for Danmarks import af vin i 1916 androg 54,7



Lastningen af den famøse vin begyndte i Valencia den 15. december 1916. (Foto H&S). *Loading of the famous wine began in Valencia on December 15th 1916.* (Photo: DMM).

mio. liter eller "kun" 45% mere end gennemsnittet for årene 1912/1914 (37,7 mio. liter).

Vin var ikke blevet betragtet under "fødevarer"-kategorien, som var kontrabande. Vin var anset for luksus, og tysk køb heraf, via et neutralt land, kunne derfor næppe påvirke den tyske valuta andet end negativt, ansås det fra engelsk side.

Men nu kom vin så med som kontrabande. Hvorfor nu det? Jo, sent på efteråret 1916 kom englænderne nemlig under vejrs med, at den tyske kartoffelhøst var slået fejl. Kartofler var det sædvanlige råmateriale,

hvorfra man destillerede alkohol, et vigtigt element i fabrikation af eksplosiver. Det stod derfor klart for tyskerne, at de måtte finde nye veje at skaffe alkohol på, hvis de skulle holde deres ammunitionsfabrikker i gang. Og for englænderne, at der nu måtte sættes en stopper for en usædvanlig stor dansk import af vin. Derfor krav om dokumentation for, at en import også blev konsumeret i Danmark.

At der var kommet et sådant krav, meddelte A.P. Møllers engelske ansvarsforsikringsselskab telegrafisk 14. december 1916, dagen inden N.A. CHRISTENSEN's lastning påbegyndtes i Valencia. Grosserer Wolf fik hurtigt fremskaffet en attest, udstedt af Grosserer-Societet, og den sendtes til England til fremlæggelse for myndighederne.

Efter N.A. CHRISTENSEN's ankomst til Gravesend 2. januar 1917 for kontrol og

indtagning af bunkerkul, blev skibet beordret videre til London, hvortil det ankom 3. januar. Ti dage senere, 13. januar 1917, blev såvel skib som ladning erklæret for prise af Mr. T.W. Pounder, Chief Preventive Officer of Customs and Excise, "acting on behalf of the Crown".

A.P. Møller protesterede naturligvis straks mod beslaglæggelsen af priseretskendelsen med støtte fra Udenrigsministeriet gennem Det Kgl. Gesandtskab i London og fra engelske forbindelser, blandt andet ansvarsforsikringsselskabet.

Om årsagen til, at skib og last blev prisedomt, udtalte Mr. R.M. Greenwood, Assistant in The Treasury Solicitor's Department (og senere Secretary to His Majesty's Procurator General) i en edsvoren erklæring dateret 27. juli 1917: "At the time of her capture and seizure she was carrying a full cargo of wine, the condemnation of which is claimed by the Crown as Contraband of War. I have reasonable grounds for believing that the said cargo was destined for a base of supplies for enemy forces, and was enemy property. My belief is based upon certain intercepted letters and wireless messages, derived from other sources, which it would not be in the public interest to disclose".

Af dokumenter, der senere er blevet offentligt tilgængelige i England, fremgår, at Mr. Greenwood baserede sig på ca. 260 opsnappede telegrammer og ca. 80 breve, hvorfra han konkluderede, at i hvert fald en betydelig del af lasten faktisk var beregnet på reeksport fra Danmark til Tyskland. Der var (begrundet?) formodning om, at de største afskibere, Sociedad Vinicola i Tarra-

gona, var et tyskkontrolleret firma, og der var opsnappet telegrammer om, at forsikringen af en del af lasten skete gennem et tysk forsikringsselskabs filial i Madrid.

Lasten blev losset i slutningen af januar og solgt ved en offentlig auktion i London 23. maj 1917. Salget indbragte ca. GBP 23.000, men lastens værdi var, ifølge en opgørelse fra grosserer Wolf til Udenrigsministeriet, GBP 51.175. 18. 5d. Der foreligger intet om, hvorvidt Wolf fik hel eller delvis erstatning fra engelske myndigheder, men det er vel nærliggende at antage, at det fik han ikke. Det var da også under sagens behandling blevet fremført, at der ingen forsikringspolicer var blevet vedlagt Wolfs krav.

I mellemtiden havde A.P. Møller 1. februar 1918, 12 måneder efter beslaglæggelsen, i en erklæring stilet til Krigsforsikringen af Danske Skibe, abandoneret N.A. CHRISTENSEN under henvisning til Sølovens § 259 (af 1. april 1892):

"§ 259.

Naar Skib eller Gods belægges med Embargo eller paa anden Maade tilbageholdes ved nogen Foranstaltning af offentlig Myndighed eller tages af Sørøvere, eller naar forsikret Skib forlades af Besætningen, kan den forsikrede fordre Erstatning som for Totalskade mod at afstaa sin Ret til den forsikrede Genstand, saafremt Skib eller Ladning ikke igen er bleven frigivet eller kommet i den forsikredes Raadighed;

inden 6 Maaneder, hvis den nævnte Begivenhed har fundet Sted i europæiske Farvande, eller i en inden for Europa liggende del af Middelhavet, Det sorte eller Det asovske Hav;

inden 9 Maaneder, hvis den har fundet Sted i andre Farvande paa denne Side af Det gode Haabs Forbjerg eller Kap Horn, og

inden 12 Maaneder, hvis den har fundet Sted i

Farvande paa den anden Side af Det Gode Haabs Forbjerg eller Kap Horn.

De nævnte Tidsrum regnes fra den Dag, da Underretning om Ulykken er meddelt Forsikreren af den forsikrede.”

Forsikringssummen på DKK 1.047.500 blev herefter udbetalt allerede 4. februar, og Krigsforsikringen for Danske Skibe overtog det formelle ejerskab af skibet, men A.P. Møller fortsatte med uformindsket styrke sine bestræbelser på at få Priserettens kendelse omstødt og på at få skibet i fart.

Der foreligger detaljerede oplysninger om, at A.P. Møller afgav 19 forskellige forslag om beskæftigelse af skibet, og at englænderne fremkom med 10, men ingen af disse førte til resultat. Det var blandt andet fartsområde, forsikringsforhold og fragtniveau, som gjorde, at A.P. Møller ikke fandt det rimeligt at imødekomme de engelske krav; på deres side gjorde englænderne indsigelse overfor rederens modkrav.

Det blev derfor først i slutningen af juni 1918, at A.P. Møller kunne acceptere et forslag fra The Procurator General om frigivelse af N.A. CHRISTENSEN på betingelse af 1) en kaution på GBP 75.000, 2) en rundrejse Wales/Dakar med kul, Vestafrika/Marseille med jordnødder og Middelhavet/England med træ, malm eller andet gods, 3) tilstrækkeligt bunkerul stillet til rådighed, og endelig 4) “if acquitted by the Prize Court all restrictions as to her trading be cancelled (efter rundrejsen) but should she be condemned by the Prize Court, the amount of bail (kautionen under 1)) to be paid to the Procurator General, and steamer to remain Mr. Møller's property, with

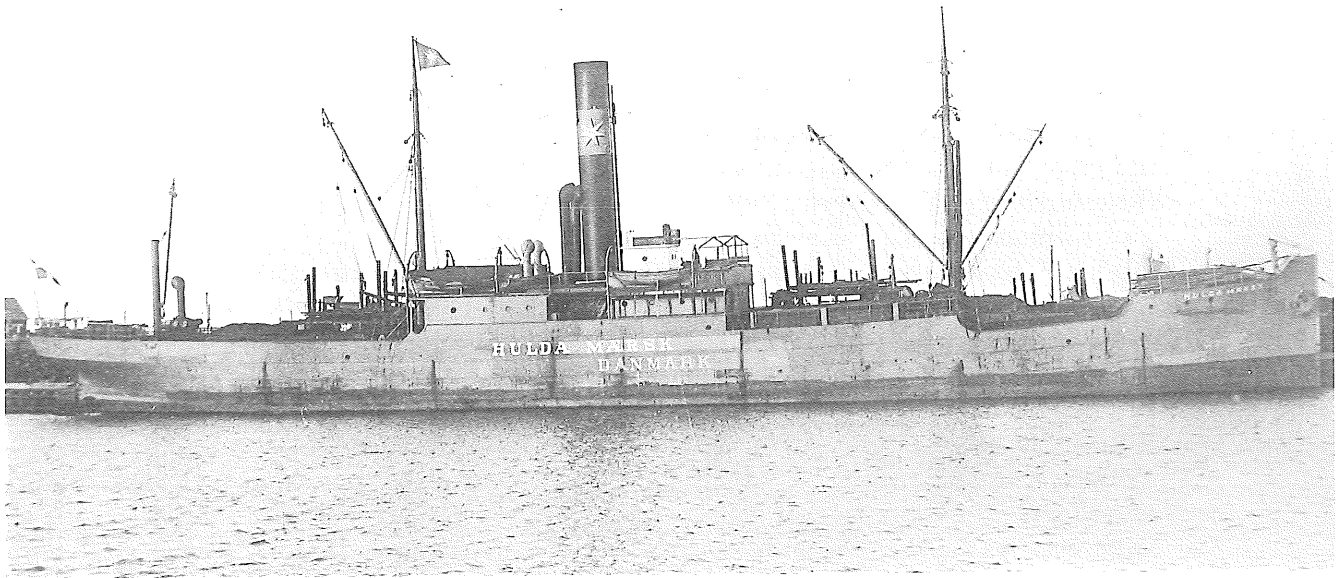
restrictions as to trading during the War”. Kautionen på de GBP 75.000 blev stillet 3. juli 1918 og skibet frigivet samme dag.

At beslaglæggelsen af skibet havde vist sig uberettiget, som gentagne gange fremhævet af A.P. Møller, blev fuldt ud bekræftet ved en kendelse i Priseretten 16. juli 1918, hvor The President of the Prize Court (Admiralty Division), The Right Hon. Sir Samuel Evans “acquitted the vessel”. Kautionen blev naturligvis samtidigt frigivet.

Alle bestræbelser til trods kom N.A. CHRISTENSEN alligevel ikke ud at sejle med det samme. Rundrejsen på Vestafrika blev aldrig til noget - dels kunne skibet ikke få en hårdt tiltrængt doksætning for bundbehandling, dels kunne de fornødne bunkerul alligevel ikke skaffes! - Så det var først efter doksætning 20. november 1918, en uges tid efter våbenstilstanden, at N.A. CHRISTENSEN, efter næsten 2 års stilleliggen, kunne forlade London i et engelsk time charter, indgået i henhold til den dansk-engelske skibsfartsaftale om beskæftigelse af dansk tonnage i fart for England, mod leverancer af bunkerul og andre forsyninger til hele den danske handelsflåde. I dette time charter udførte N.A. CHRISTENSEN 4 rejser med kul fra Barry til Rouen, indtil tilbagelevering fandt sted 1. februar 1919.

I mellemtiden havde A.P. Møller truffet aftale med Krigsforsikringen af Danske Skibe om tilbagekøb af N.A. CHRISTENSEN. Overtagelsen fandt sted 8. oktober 1918, og den ny ejer var da Dampskibsselskabet af 1912, A/S.

Det siger sig selv, at der var lidt et betydeligt økonomisk tab ved tilbageholdelsen - et tab, som A.P. Møller opgjorde ved at sam-



menlige søsterskibet NYKJØBING's indtjening i samme periode. Overfor de engelske myndigheder præciserede A.P. Møller dette i et krav om betaling af DKK 1.456.000, foruden omkostninger på DKK 171.204,54, for perioden 13. januar 1917 - 18. november 1918. Det var et krav, som A.P. Møller bad Udenrigsministeriet om at være ham behjælpelig med at indkræve. Forhandlingerne herom stod på i lang tid - og endte resultatløst. Englænderne nægtede konsekvent at betale noget som helst, og 8. marts 1924 skrev A.P. Møller til Udenrigsministeriet: "Jeg beklager at se, at den Britiske Regering afslaar at yde nogen Erstatning, men skal udtale min bedste Tak til Ministeriet for den Omhu og Dygtighed, Ministeriet har udvist ved Sagens Behandling."

I 1919 blev N.A. CHRISTENSEN omdøbt til HULDA MÆRSK. Skibet gjorde derefter god tjeneste som et af de mindste skibe i rederiet indtil 1937. (Foto H&S). *In 1919 the N.A. CHRISTENSEN was renamed HULDA MÆRSK. After this it did good service as one of the smallest ships in the shipping company's fleet until 1937. (Photo: DMM).*

HULDA MÆRSK, som var blevet N.A. CHRISTENSEN's ny navn 28. marts 1919, sejlede støt og sikkert i Dampskibsselskabet af 1912, A/S tjeneste, indtil skibet blev solgt 27. oktober 1937 til A/S Dampskibsselskabet Viking (ved skibsreder N.C. Borg), København, og blev døbt om til JØRGEN i skibets videre sejlads.

I dette selskabs eje forliste JØRGEN 29. maj 1940, da skibet kl. 20.10 ca. 4 sømil nord for Fornæs blev offer for en eksplosion under agterskibet, hvorved nogle damprør i maskinrummet sprængtes. Et medlem af besætningen, fyrbøder Svend Andersen, omkom, mens resten af besætningen blev reddet af et andet skib og sejlet ind til Grenaa. Ved det efterfølgende søforhør blev årsagen til forliset antaget for at skyldes krigen (en undersøisk mine).

KILDER:

Rigsarkivet Udenrigsministeriets akter 1917-1919 (gruppe 6 N sag 330).
Skibsregistret 1915-1919.
The Public Record Office, London: The Treasury Solicitor's dokumenter (sag TS 13/430-431).
Danmarks Statistik: Udenrigshandelen 1912-1919.
Sø- og Handelsretten (Søloven af 1892).
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.
Dansk Sø-Ulykkes Statistik 1940, Nr. 166, udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

S/S N.A. CHRISTENSEN

Summary

In the Autumn of 1916 in Spain the N.A. CHRISTENSEN, 1,260 d.w.t., took on a cargo of wine bound for Copenhagen and consisting of 1,509 kegs of red wine and dessert wine. Shortly prior to this England had added wine to the contraband list, because the German potato harvest had failed and using wine was an alternative means of obtaining alcohol, - an important element in the manufacture of ammunition. England claimed that the enormous increase in Danish wine imports must have been due to the fact that Denmark was re-exporting some of the wine to Germany. Therefore they demanded proof that the wine actually was being consumed in Denmark. The importer of N.A. CHRISTENSEN's cargo quickly obtained the required documentation, but when the ship arrived at Gravesend in January 1917 to be inspected it was detained, and on January 13th 1917 in London it was declared good prize, along with its cargo. Every effort to reverse the verdict of the prize court failed. The cargo was auctioned off in May. The corresponding owner of the ship, A.P. Møller,

abandoned it in February 1918 to the Danish Ships' War Risk Insurance, but still continued his great efforts to get the ship released. A number of proposals to this effect were put forward, but it was not possible to reach agreement with the British authorities about the ship's employment until the month of June, and then only conditional on the placement of surety. In the middle of July the prize court's earlier verdict was finally reversed and both the ship and the surety were released. However, the lack of bunker coal and a dock for a much needed bottom scraping meant that the ship did not go into service again until November, one week after the ceasefire!

Before that A.P. Møller had bought the ship back from the War Risk Insurance and renamed it the HULDA MÆRSK. A.P. Møller never received any compensation for the wrongful detention of the ship from January 1917 to November 1918. Six years later, in 1924, he wrote to the Danish Foreign Ministry and thanked them for their help with the unsuccessful efforts to obtain compensation.