

Christian Lund: A/S Dampskibsselskabet Vendila

I 1897 grundlagdes i København af J. T. Svendsen og H. Christensen rederiet D/S Vendila. De samme personer stiftede yderligere to rederier D/S Cimbria og D/S Fionia, ligesom firmaet blev korresponderende reder for Helsingørrederiet D/S Ajax.

I den efterfølgende artikel gennemgår Christian Lund disse rederier og følger dem fra fusioneringen under D/S Vendila gennem to verdenskrige og skiftende ejere, indtil D/S Vendila i 1972 fusionerede med rederiet Dannebrog og med sidstnævnte som fortsættende selskab.

For 100 år siden i år – i december 1897^{*)} – gik tæppet op for et nyt dansk rederi, som fik navnet Aktieselskabet Dampskibsselskabet Vendila. Det blev stiftet af skibsfører Jens Thomas Svendsen (14. september 1853 – 15. januar 1919) og befragter Hans Christensen (11. november 1869 – 11. november 1943) med en aktiekapital på kr. 200.000, og et partial-obligationslån på kr. 100.000. Der kontraheredes straks en 2.100 tons dw damper ved et skotsk værft.

De to initiativtagere var den ideelle kombination af sø og land. De kendte hinan-

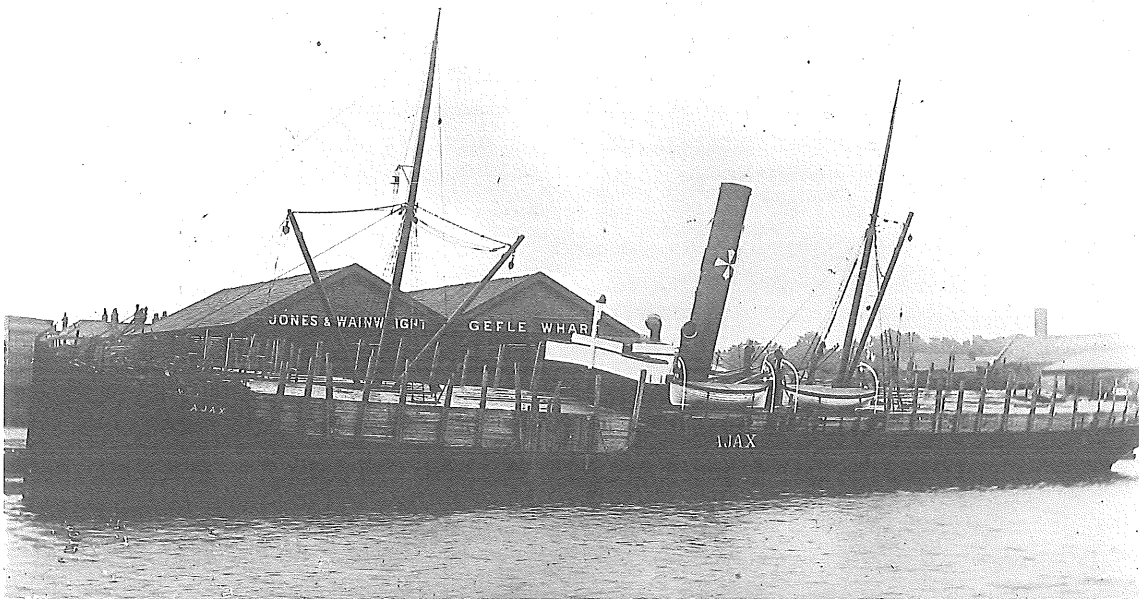
den fra deres fælles arbejdsgiver, rederiet Alfr. Christensen & Co., København, hvor J.T. Svendsen var kaptajn og H. Christensen befragter, efter uddannelse hos H.C. Grube i Marstal, og efterfølgende videre uddannelse i Hamburg.

I begyndelsen af september 1897 havde de – begge under betegnelsen »grosserer« – stiftet firmaet Svendsen & Christensen, og kort tid herefter – 22. september – stiftet Aktieselskabet Dampskibsselskabet Cimbria, med en aktiekapital på kr. 700.000, og et partial-obligationslån på kr. 300.000. Dette selskab havde også straks efter stiftelsen kontraheret ikke mindre end tre nybygninger ved skotske værfter.

De fire nye skibe blev alle leveret i løbet af det følgende år, 1898, og kunne således nyde frugterne af et godt fragtmarked, der tilmed blev pustet godt i vejret ved Boerkrigen i Sydafrika 1899-1902.

Svendsen & Christensen kaldte sig fortrinsvis »forretningsfører«, og benyttede kun sjældent den mere almindeligt benyttede betegnelse »korresponderende reder«, for de to rederier, som blev drevet fra kontorlokaler i Frederiksgade 1, København, i en stor mezzaninlejlighed, hvis ene side vendte ud mod Store Kongensgade og den anden mod Marmorkirken.

^{*)} Vedtægterne blev faktisk først anmeldt 8. januar 1898 til Aktieselskabsregistret, hvor rederiet blev registreret som Aktieselskab Nr. 464.



S/S AJAX: 1.465 tdw. Bygget 1889 hos Wm. Dobson & Co., Low Walker on Tyne, til rederiet Gibson & Co., Leith. Solgt 1901 til D/S Ajax, Helsingør, hvis forretningsførelse i 1906 blev overtaget af Svendsen & Christensen (D/S Vendila, København). 25. december 1917 torpederet eller minesprængt i Biscayabugten på rejse mellem Bilbao og Cardiff. 11 mand omkom.

Her havde de til huse indtil 1953, hvor Svendsen & Christensen afgav forretningsførelsen til et andet firma.

Den 4. april 1902 havde Svendsen & Christensen mod på at stifte endnu et tredje nyt dansk rederi, Aktieselskabet Dampskibsselskabet Fiona, med en aktiekapital på kr. 400.000 og et partial-obligationslån på kr. 300.000. Her kontraheredes dog ikke nybygninger; man nøjedes med at købe fire

S/S AJAX: 1,465 dwt. Built in 1889 at Wm. Dobson & Co., Low Walker on Tyne, for the shipping company Gibson & Co., Leith. Sold in 1901 to D/S Ajax, Elsinore, whose business activities were taken over by Svendsen & Christensen (D/S Vendila, Copenhagen) in 1906. On December 25th 1917 the ship was torpedoed or blown up by mines in the Bay of Biscay en route between Bilbao and Cardiff. Eleven crew members died.

ældre engelske dampskibe – og flere skibe blev det ikke til for dette rederis vedkommende, som likvideredes i 1918 efter salg af det sidste skib til Aktieselskabet Dampskibsselskabet Jutlandia (grosserer Jens Toft), der som korresponderende reder benyttede skibsreder T.C. Christensen – ikke familie med skibsreder Hans Christensen.

Samtidig med stiftelsen af Fiona trak kaptein J.T. Svendsen sig ud af forretnings-

førelsen for at hellige sig andre, og mere private, interesser, men hans navn forblev stadig forbundet med firmaet Svendsen & Christensen, der derefter havde skibsreder Hans Christensen som eneindehaver, indtil han døde på sin 74-års fødselsdag 11. november 1943, men han blev i ledelsen bistået af broderen, prokurist E. Christensen og svogeren, ligeledes prokurist, Andreas Frederik Møller (23. maj 1879 – 21. maj 1964), der efter Hans Christensens død overtog eneledelsen og fortsatte hermed, indtil Svendsen & Christensen afgav forretningsførelsen i 1953.

Endelig, i 1906, overtog Svendsen & Christensen forretningsførelsen af Aktieselskabet Dampskibsselskabet Ajax, der siden 1893 var hjemmehørende i Helsingør, men hvor der ønskedes en ny ledelse, i stedet for den hidtidige under Dampskibsselskabet Torm.

Svendsen & Christensen var et firma, der ikke ønskede større opmærksomhed omkring sig. Det levede efter devisen: »Den, der lever i ubemærkethed, lever godt«, og det var yderst sjældent, at der var omtale af virksomheden, ud over den årlige beretning i forbindelse med afholdelse af generalforsamlinger i rederierne. Vendilas 25-års jubilæum i 1922, og 50-året i 1947, blev således forbigået i stilhed, og det var først ved ledelsesskiftet i 1953, og et yderligere skift i 1963, at der var større offentlig omtale af rederiet.

Navnesystem.

Vendilas, Cimbrias og Fionas skibe benyttede et fælles navnesystem. Skibene blev fortrinsvis navngivet efter personer, der enten

var formand for, eller medlem af, bestyrelsen, men ind imellem fik et skib også navn efter en kendt dansk personlighed.

Det var først ved ledelsesskiftet i 1953, at et nyt system indførtes, hvor nye skibe fik tilnavnet Vendila. Efter det yderligere skift i 1963 fik Vendilas skibe navne i »-BORG«-systemet, der som bekendt benyttedes, og stadig benyttes, i skibe tilhørende Aktieselskabet Dannebrog.

Rederiflag og skorstensmærke

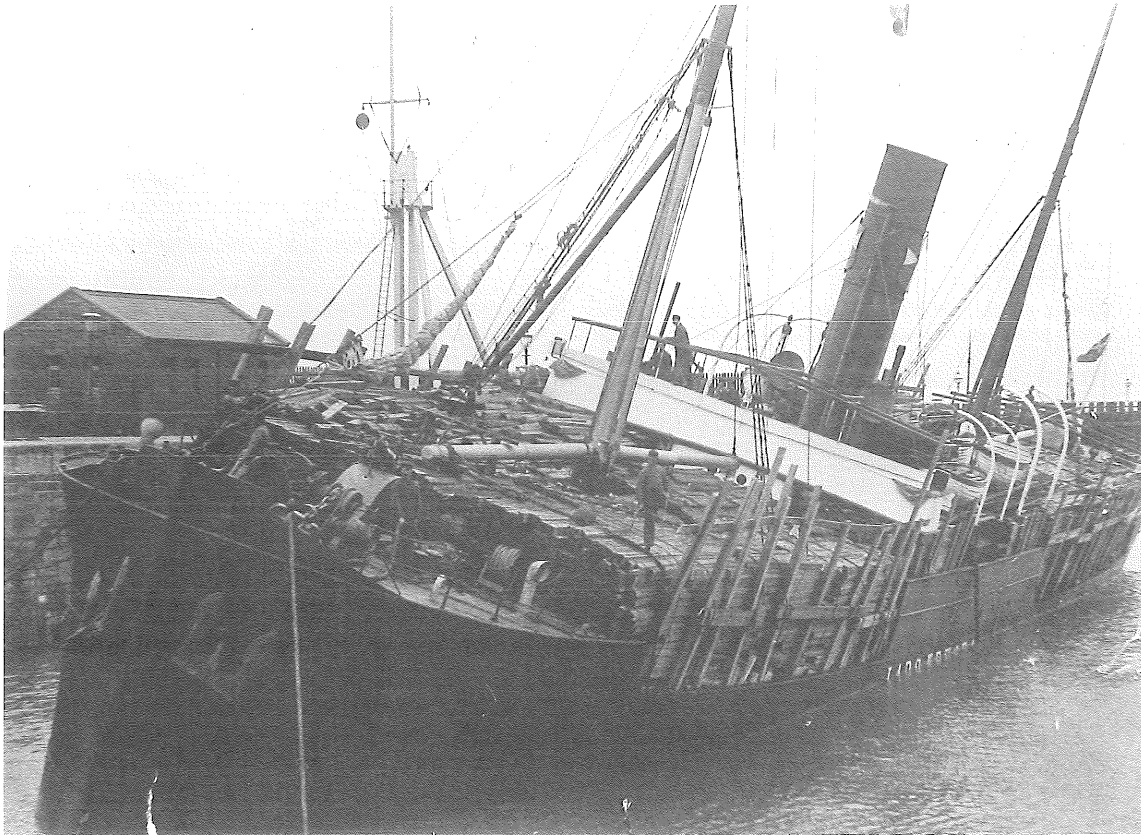
Som rederiflag benyttedes et blåt splitflag med et rødt skjold, hvori indgår en hvid, malteserkorslignende figur. Korsarmene når ud til skjoldets rande. På hver side af en sort skorsten et rødt skjold med en hvid, malteserkors lignende figur. Korsarmene når ud til skjoldets rande. Således blev rederiflag og skorstensmærke registreret (som nr. 44) efter lov nr. 358 af 26. august 1941, samt efterfølgende bekendtgørelse af 23. december 1957.

Vendila overtager Cimbria

Den 14. marts 1914 afholdtes en generalforsamling i Vendila, hvor det vedtoges at købe Cimbrias fire skibe for kr. 1.000.000, og senere samme dag afholdtes så en generalforsamling i Cimbria, hvor salget af skibene blev godkendt, hvorefter det besluttedes at likvidere selskabet. Det skete med en udlodning til aktionærerne på 160%.

Den 1. Verdenskrig 1914 - 1918

De Svendsen & Christensen'ske rederier var i 1914 det 8. største danske rederi med 14 dampskibe på i alt 32.650 tons dw – således større end J. Lauritzens 24 skibe på



S/S LARS KRUSE: 2.456 tdt. Bygget 1898 hos Carmichael, MacLean & Co., Greenock til D/S Cimbria A/S, København, der var grundlagt året før. Marts 1914 blev skibet, sammen med D/S Cimbrias øvrige tre skibe overtaget af D/S Vendila. 2. februar 1919 blev S/S LARS KRUSE torpederet (minesprængt?) af tysk u-båd i den Engelske Kanal. 17 mand omkom, en mand blev taget op af en tysk u-båd, formentlig den u-båd, der havde torpederet skibet.

S/S LARS KRUSE: 2,456 dwt. Built in 1898 at Carmichael, MacLean & Co., Greenock, for the shipping company D/S Cimbria A/S, Copenhagen, which had been founded the year before. In March 1914 the ship, together with D/S Cimbria's other three ships was taken over by D/S Vendila. On February 2nd 1919 the ship was torpedoed (or blown up by mines?) by a German U-boat in the English Channel. 17 crew members were killed and one man was picked up by a German U-boat, probably the one which had torpedoed the ship.

30.905 tons dw og A.P. Møllers 10 skibe på 28.700 tons dw! Fem skibe gik tabt ved krigsforlis, et strandede og et blev solgt.

Fionas flåde var blevet reduceret til et skib, og det besluttedes da i 1918 at likvide-

re selskabet ved salg af skibet. Den økonomiske udvikling i Fiona giver et godt billede af skibsfartens vældige konjunkturudsving. I de ti år, rederiet havde eksisteret siden stiftelsen i 1902, var der ikke udbetalt

dividende til aktionærene. I 1912 kunne en Fiona-aktie derfor købes til omkring kurs 10. Under krigen steg aktierne til 7-800, og ved likvidationen fik aktionærene udbetalt 1075%!

Aktiekapital

Vendilas aktiekapital, som fra stiftelsen i 1897 var på kr. 200.000, blev allerede i 1903 forhøjet til kr. 1.275.000 – forårsaget af kontraheringen af yderligere tre nybygninger i Helsingør. Senere blev den udvidet med kr. 225.000, og i 1914 var den da på kr. 1.500.000. I 1916 fordobledes aktiekapitalen til kr. 3.000.000, og i 1918 en ny fordobling til kr. 6.000.000 ved udstedelse af fondsaktier.

I de magre år, der fulgte efter freden i 1918, stod det dog klart, at denne aktiekapital var for stor. På generalforsamlingen 22. maj 1922 fremsatte bestyrelsen derfor et forslag om at nedsætte kapitalen til det halve, til kr. 3.000.000, mod at betale aktionærene 50%, svarende til kr. 3.000.000. En aktionærgruppe, der blev ledet af den da kendte vekselerer A. Petersen-Hinrichsen, stillede et modforslag om betaling af 90%, eller kr. 5.400.000 – med en ny aktiekapital på kun kr. 600.000 – men det endte med, at det var bestyrelsens forslag, som blev godkendt.

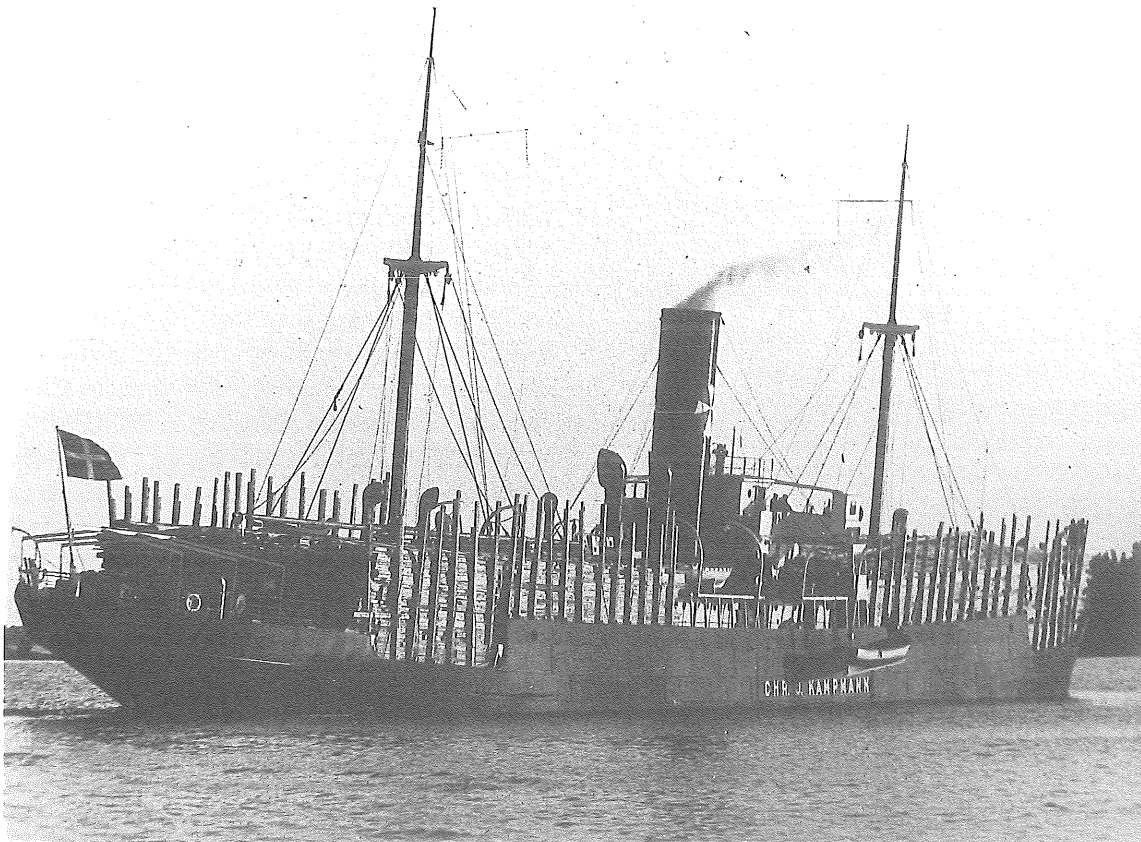
Der gik så mange år, før aktiekapitalen igen blev forhøjet – til trods for nykontraheringer i 1923 på seks skibe og i 1929 på yderligere tre, endnu større, skibe. Det var først under den ny ledelse, at aktiekapitalen i 1957 blev forhøjet fra de kr. 3.000.000 til kr. 6.000.000.

Mellemløbsårene 1919 - 1939

Vendila var altså kommet ud af Den 1. Verdenskrig med halvdelen af skibene i behold. I 1922 indledtes et nybygningsprogram ved kontrahering af tre søsterskibe i Aalborg, fulgt op af endnu tre (to i København og et i Nakskov) lidt større enheder, og i 1929 af yderligere tre endnu større søsterskibe i Helsingør, som skulle blive rederiets sidste nybygninger under Svendsen & Christensens ledelse. Flere af de ældre dampere solgtes i forbindelse med den sidste kontrahering. Det var betegnede for Vendila, at der blev foretrukket nybygninger fremfor køb af ældre tonnager, og at der blev kontraheret serier af søsterskibe; derved blev der skabt større mulighed for billigere anskaffelsespris, samt mere ensartethed i driften, som også derved kunne gøres billigere. Og mulighed for at kunne tilbyde befragtere ensartet tonnage. Altsammen kloge dispositioner.

Set i bakspejlet er det vel derfor et spørgsmål, om det var en fornuftig disposition i 1929 at kontrahere dampskibe. Det havde måske været klogere at efterligne skibsreder A. N. Petersen (Dansk-Fransk), som havde bestilt motorskibe, i hans eget design, i kun lidt større udgave og til en merpris på kun et par hundrede tusinde kroner. Vendilas S/S OTTO PETERSEN (4.965 tons dw) kostede kr. 1.214.000, medens Dansk-Fransk's M/S BORNHOLM (5.500 tons dw) kostede kr. 1.417.000 – de leveredes næsten samtidigt i 1930.

En anden disposition, som måske heller ikke var så kløgtig, var i maj 1939 at sælge en af damperne. På det tidspunkt stod det



S/S CHR. J. KAMPMANN: 4.000 tdw. Bygget 1924 på Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft til D/S Vendila, København. S/S CHR. J. KAMPMANN var et af de to skibe fra D/S Vendila, der i april 1940 kom under canadisk kontrol. Den 2. november 1942 blev skibet på rejse fra Trinidad til New York kort efter afsejlingen torpederet af tysk ubåd (U-160). Ved forliset omkom 19 mand, heraf 5 danske.

vist klart for de fleste, at en storkrig var forestående, og så måtte skibspriserne nødvendigvis stige kraftigt.

Skibenes beskæftigelse

Under Svendsen & Christensens ledelse

S/S CHR. J. KAMPMANN: 4,000 dwt. Built in 1924 at Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft for D/S Vendila, Copenhagen. S/S CHR. J. KAMPMANN was one of two ships from D/S Vendila which came under Canadian control in April 1940. On November 2nd 1942 while on a voyage from Trinidad to New York the ship was torpedoed by a German U-boat (U-160) shortly after its departure. 19 crew members died in the wreck including 5 Danes.

blev Vendilas skibe fortrinsvis beskæftiget i trampfart eller på timecharter. Rederiet fik indpas i trafikken med jordnødder fra Vestafrika til Europa, hvor der oparbejdedes et ry for ekspertise. Der blev skaffet gode og langvarige kontrakter i 1930'erne,

men efter 1945 gled forbindelserne med jordnød-købmændene ud.

Den 2. Verdenskrig 1939 - 1945

Ved krigens udbrud i september 1939 rådede Vendila over en flåde på otte dampskibe på i alt 33.450 tons dw. Rederiet var da Danmarks 12. største (ud af 60 rederier med skibe over 500 tons dw).

Besættelsen 9. april 1940 medførte, at kun to af skibene kom i »hjemmeflåden«. De forliste begge, men kunne hæves og repareres. Af de seks skibe i »udeflåden« kom to under engelsk og to under canadisk kontrol. De forliste alle. De sidste to skibe lå i nordamerikansk havn, hvor de blev lagt op, for så i juli 1941 at blive rekvisitionerede af den amerikanske regering og sat i fart under Panamaflag; en bizar situation, at et land (USA) beslaglægger et andet lands (Danmark) skibe for at sætte dem i fart under et tredje lands (Panama) flag! Det skyldtes, at på det tidspunkt var USA endnu neutral, og skibe under amerikansk flag kunne ikke sættes ind i transporter til de allierede. De to »amerikanere« overlevede, men blev først tilbageleveret i juli 1946 – og den endelige erstatning for brugen af dem

kom først i juli 1958 – 12 år senere, hvori- mod erstatning fra England og Canada for brug og tab af de af dem beslaglagte skibe fandt sted allerede i marts og i oktober 1946!

Situationen efter 5. maj 1945

Vendila havde altså mistet halvdelen af sin flåde, men af de tilbageværende fire skibe var de tre de nyeste og de største.

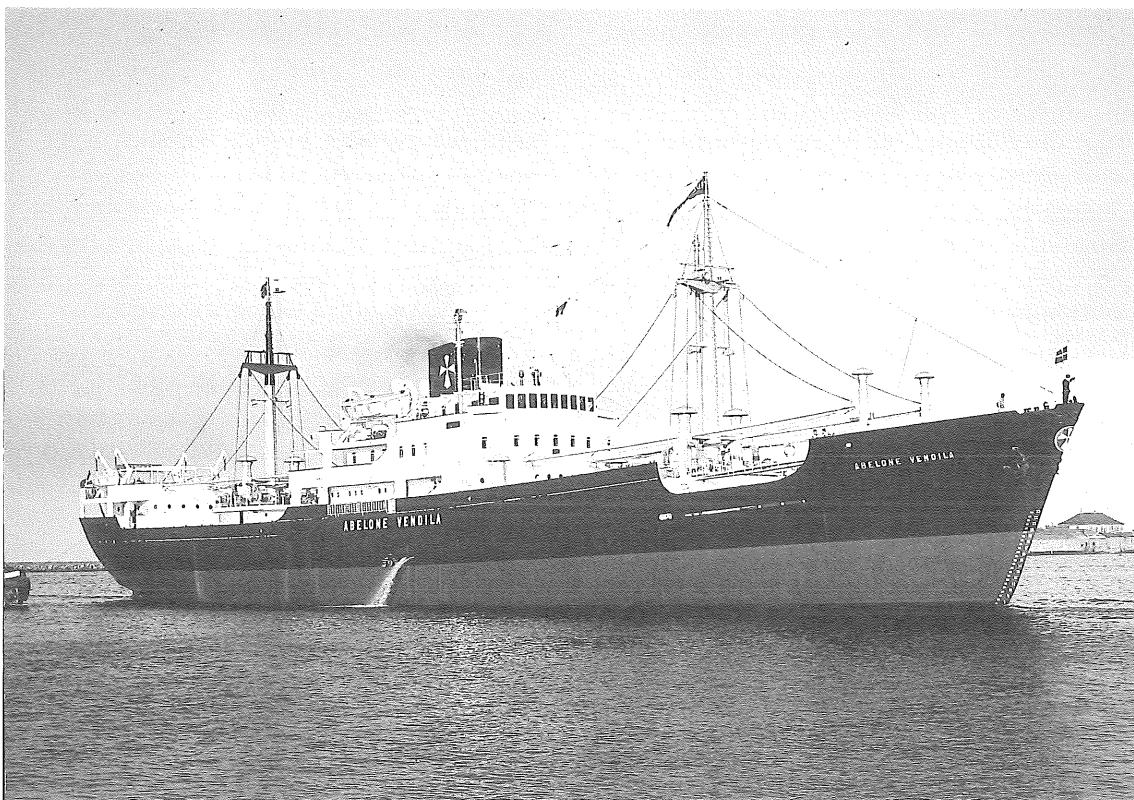
Noget tegn på, som andre rederier, at vil- le købe erstatningstonnage fra USA, eller at kontrahere nye skibe, var der ikke hos forretningsførelsen hos Svendsen & Christensen. Var gnisten blegnet, eller lysten til at fortsætte i skibsfart gået tabt? Ikke helt, for i 1952 besluttedes det af bestyrelsen (nye medlemmer) at lade de tre store kul- fyrede dampskibe (bygget 1930) bygge om til oliefyrede dampere, og rederiets første motorskibe blev kontraheret – et trampskib og et tankskib.

En ny æra 1953/1963

Som en af Danmarks største importører af kul og koks var Aktieselskabet Kampmann & Herskind selv sagt også interesseret i skibsfart, for det var ad søvejen, at impor- ten fandt sted. Kampmann & Herskind havde da også haft en fortid som rederi^{*)}.

*) A/S Kampmann & Herskind havde i maj 1905 stiftet Aktieselskabet Dampskibet Cyrus ved køb af en 1.850 tons dw damper, bygget i 1876 hos B & W (Nr. 93) fra A/S Dampskibsselskabet Carl, et af de L. H. Carl'ske rederier. Skibet hed VOLMER, men blev omdøbt til CYRUS. I juni 1911 blev skibet solgt til »Zentralverein Deutscher Reeder«, Hamburg, som under navnet GISELTHOR lod det bygge om til logiskib for strejkebrydere i Hamburg havn. D/S Cyrus blev derefter likvideret.

A/S Kampmann, Møller & Herskind, med hjemsted i Aarhus, havde i februar 1906 stiftet Aktieselskabet Dampskibet SCOT, ved Køb af en 2.120 tons dw engelsk damper, bygget i 1895 i Newcastle-upon-Tyne. Skibets oprindelige navn var BANGARTH. 23. april 1917 blev det sænket ved kanonild fra en tysk ubåd ca. 12 sømil fra St. Abb's Head på rejse fra København til Burntisland i ballast. Besætningen blev reddet af den engelske fiskedamper SCOPIO. Herefter lik- videredes D/S Scot.



M/S ABELONE VENDILA: 4.047 tdw. fragtskib bygget 1954 på Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri til D/S Vendila. Skibet, der blev bygget efter at D/S Vendila i 1952 var blevet overtaget af firmaet Kampmann & Herskind, var det første i rederiets flåde, der bar tilnavnet Vendila. I 1962 blev M/SABELONE VENDILA solgt til Deutsche Seeredere i Rostock, og i årene efter fulgte flere ejerskift, indtil skibet i 1985 blev solgt til ophugning.

M/S ABELONE VENDILA: 4,047 dwt. A cargo ship built in 1954 at the Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri for D/S Vendila. The ship, which was built after D/S Vendila had been taken over by the firm of Kampmann & Herskind in 1952, was the first in the company's fleet to bear the side name »Vendila«. In 1962 the M/SABELONE VENDILA was sold to Deutsche Seeredere in Rostock, and in the following years the ship changed ownership several times until it was sold to the breaker's yard in 1985.

Nu opstod der en ny interesse for atter at komme tilbage i dansk skibsfart. Civilingeniør Per Kampmann (31. maj 1892 – 7. april 1959) havde i 1951 fratrådt stillingen som direktør for Det Danske Luftfartsselskab (DDL), og han var begyndt at interes-

sere sig for Vendila, hvor hans far, grosserer Chr. J. Kampmann (1. juni 1858 - 5. maj 1937) i mange år havde været formand for bestyrelsen og endog haft et skib opkaldt efter sig. Per Kampmann blev indvalgt i Vendilas bestyrelse i maj 1951, sammen

med fætteren, grosserer Chr. Kampmann (19. marts 1881 – 26. november 1965), og han blev formand allerede året efter. Andre medlemmer af Kampmann-familien havde været eller blev ligeledes medlem af bestyrelsen, senest direktør Niels Kampmann (1914-).

Igennem længere tid havde Kampmann-familien investeret i aktier i Vendila. Så lød et råd fra en ven af familien: »Hvorfor have besværet med at stifte et nyt rederi, hvis der i stedet kunne købes et eksisterende« – og det kunne der ved yderligere opkøb af aktier i Vendila, som handledes på Københavns Fondsbørs, og en majoritetsandel var inden for rækkevidde. Aktioneren lykkedes. En venskabelig, og således ikke fjendtlig overtagelse blev resultatet. Men der var jo også tale om gode venner, der kendte hinanden, og som havde tillid til hinanden.

Der blev i december 1952 truffet en aftale om, at Kampmann & Herskind fra 1. januar 1953 overtog ledelsen fra Svendsen & Christensen. Forandringen betød også et farvel til de gamle og ret så triste lokaler i Frederiksgade og et goddag til nye og moderne, lyse lokaler i Dagmarhus på Rådhuspladsen. Fra den gamle ledelse fulgte tre funktionærer og den nu 75-årige skibsreder A. F. Møller med, han havde da været knyttet til Vendila i 55 år!

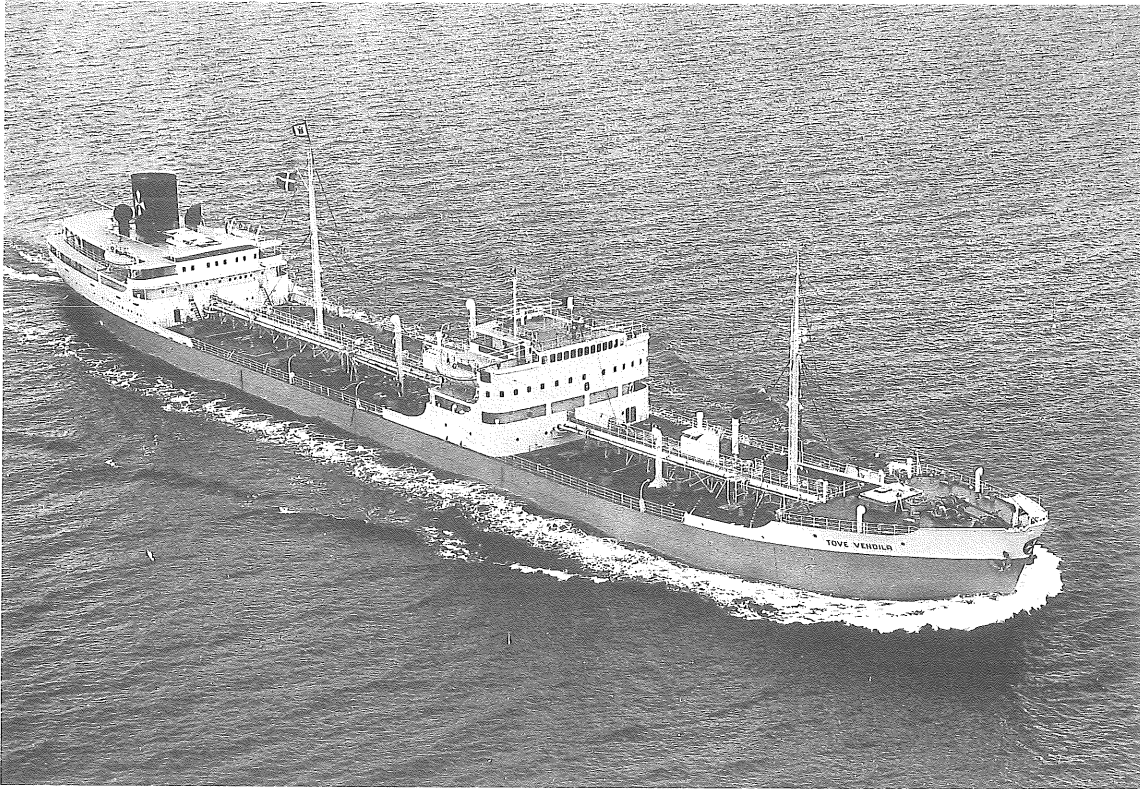
Nu skulle Vendila aktiveres. Den gamle ledelse havde ganske vist truffet to beslutninger: At de tre søsterskibe, bygget i Helsingør i 1930, skulle ombygges fra at være kulfyrede dampere til oliefyrede, og at der skulle kontraheres et 4.000 tons dw tramp-motorskib og et 18.000 tons dw tankskib, rederiets første med motor som drivkraft.

Den ny ledelse må have fået »et godt tilbud, man ikke kan afslå«, for kun få måneder efter, at ombygningen fra kul til olie havde fundet sted, blev de tre skibe solgt en bloc til et chilensk rederi.

Vendila's kendte personnavnesystem blev droppet til fordel for et nyt, med tilnavnet VENDILA. Først kom det lille motorskib, som fik navnet ABELONE VENDILA.

Og den ny ledelse så en fremtid i tankfart, for samtidig med kontraheringen af motortankeren blev der indgået et gunstigt langtidscerteparti (5 år). Men de nye redere måtte også snart sande, at tankfart hører til skibsfartens mest volatile. Højt at flyve, dybt af falde. Suez-krisen i 1956 fik alvorlige efterdønninger; fragtraterne faldt drastisk. Der var kontraheret endnu et tankskib. Der blev truffet beslutning om at sælge det første tankskib efter certepartiets udløb, og det andet skib blev solgt få år efter overtagelsen, ligesom det mindre motorskib blev solgt.

I maj 1963 var Vendila så et rederi uden skibe. Kampmann & Herskind var nu også blevet omdannet i 1962 ved udskillelse af Kampmann-familiens »interesser« i selskabet. De havde dannet Familieaktieselskabet C. Kampmann & Co., der overtog ledelsen af Vendila, men der var ikke rigtigt mod på at gældsætte sig i forbindelse med nykontrahering eller ved køb af anden tonnage, til trods for den ret pæne pengekasse, som rederiet lå inde med efter salget af de tre skibe. De gamle herrer var kørt trætte; direktør Niels Kampmann havde sin fuldtidsbeskæftigelse som administrerende direktør for A/S Det Danske Trælast-kompagni, og Per Kampmann's søn var ikke



M/S TOVE VENDILA: 18.100 tdw. Tankskib bygget i 1954 hos Burmeister & Wain, København, til D/S Vendila. Skibet var sammen med ABELONE VENDILA rederiet Vendilas første motorskib. 1959 blev M/S TOVE VENDILA solgt til et rederi i Tyrkiet, og i 1979 på rejse mellem Le Havre og Middelhavet sprang skibet læk og blev forladt af besætningen. Skibet blev senere bjerget, men året efter blev det solgt til ophugning i Izmir.

M/S TOVE VENDILA: 18,100 dwt. A tanker built in 1954 at Burmeister & Wain, Copenhagen for D/S Vendila. This ship and ABELONE VENDILA were the very first motor vessels from the Vendila shipping company. In 1959 the M/S TOVE VENDILA was sold to a shipping company in Turkey, and in 1979 while en route between Le Havre and the Mediterranean the ship sprang a leak and was abandoned by the crew. The ship was later salvaged but the following year it was sold to the breaker's yard in Izmir.

rederiinteresseret; han havde overtaget godset Palstrup. Ledelsen overvejede derfor alvorligt at likvidere Vendila.

1963 - 1972

En tredje – og den måske sidste – æra for

Vendila indtraf, da Københavns Fondsbørs 10. september 1963 modtog en meddelelse fra Aktieselskabet Dampskibsselskabet Dannebrog:

»Familieaktieselskabet C. Kampmann & Co. har truffet aftale om at overdrage aktie-

majoriteten i A/S Dampskibsselskabet Vendila til A/S Dampskibsselskabet Dannebrog, en af de C.K. Hansen'ske virksomheder.

Overtagelsen finder sted, når en ekstraordinær generalforsamling, som afholdes den 20. ds. har indvalgt repræsentanter for de nye aktionærer i bestyrelsen, samtidig med, at aktiemajoritetens hidtidige repræsentanter nedlægger deres hverv.

I forbindelse med aktieoverdragelsen fratræder A/S C. Kampmann & Co. som direktør for Vendila og afløses af firmaet C.K. Hansen.«

Det var C.K. Hansen-familien, som havde været opmærksomme på, at der lå en mulighed for at overtage et rederi uden skibe. En henvendelse til Vendilas bestyrelse og ledelse om at overtage aktiemajoriteten blev modtaget som et lykkeligt alternativ til en likvidation, så der opnåedes hurtigt enighed om overdragelsen. Det var forholdsvis enkelt at fastsætte værdien af aktierne, for selskabets egenkapital androg på det tidspunkt kr. 15.500.000.

Den ekstraordinære generalforsamling vedtog enstemmigt at lade Dannebrog overtage Vendila. Den gamle bestyrelse, med den 49-årige direktør Niels Kampmann som formand, trådte tilbage med undtagelse af havariekspert, kaptajn J. Fabricius, som fulgte med over i den ny bestyrelse, der ellers kom til at bestå af medlemmer af C.K. Hansen-familien. Direktør Niels Kampmann udtrykte det således:

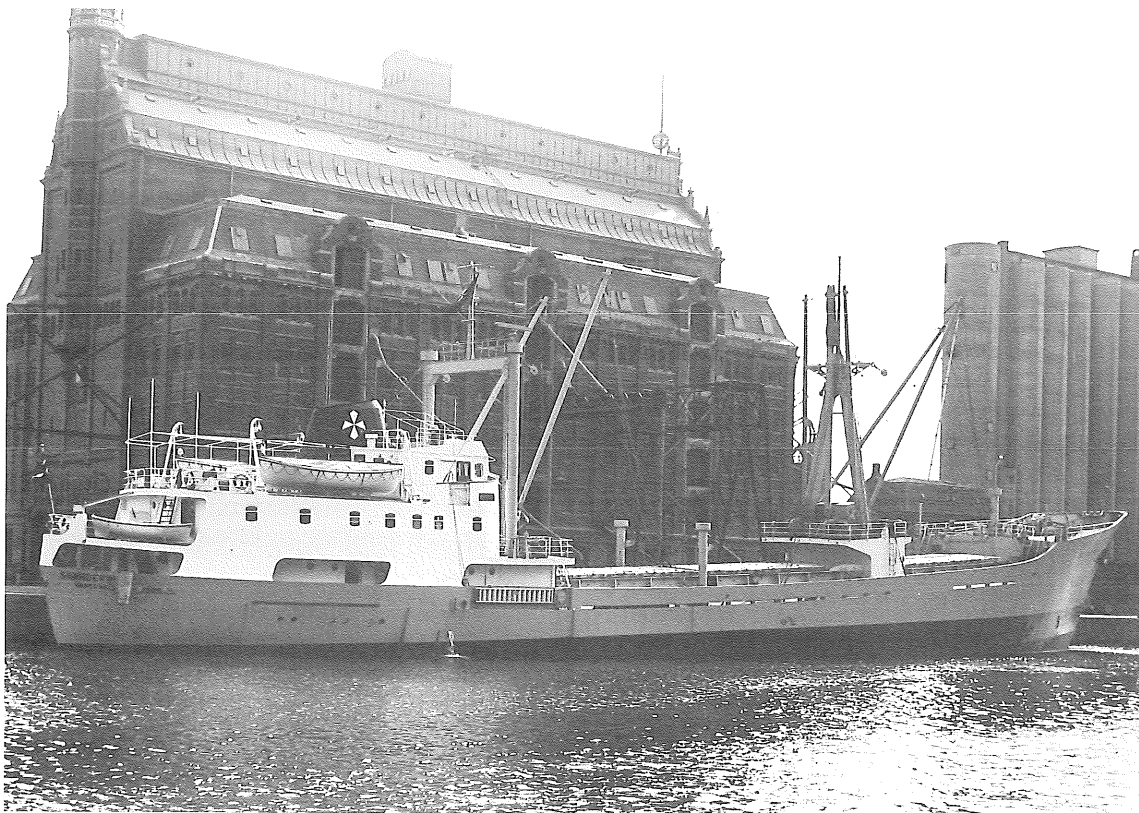
»Vi, der hidtil har siddet i bestyrelsen som repræsentanter for aktiemajoriteten, træder nu ganske naturligt tilbage. Vi over-

lader med tryghed vore pladser i selskabets ledelse til den ny hovedaktionærs repræsentanter i tillid til, at de med deres bedst tænkelige kvalifikationer og forbindelser inden for shipping-verdenen vil kunne føre »Vendila« videre gennem de nuværende vanskelige tider, hvor så mange andre har måttet give op, til en lys og lønnende fremtid for samtlige selskabets aktionærer. Ved de kommende generalforsamlinger vil vi være at finde på minoritets-aktionærernes stolerækker. Vi glæder os til fra disse beskedne pladser at følge det gamle selskab, og vi ønsker den fremtidige bestyrelse held og lykke med deres arbejde.«

Dannebrog's ledelse gav udtryk for, at overtagelsen af aktiemajoriteten skulle ses på baggrund af et ønske om at videreføre det gamle rederi. Det havde haft et godt ry mange steder, også i udlandet, og Dannebrog's ledelse var af den opfattelse, at der skulle være gode muligheder for atter at gøre Vendila til en levende dansk rederivirksomhed.

Administrationen – og efter salget af skibene var det nu hovedsageligt arkivmateriale – blev så flyttet fra Dagmarhus til C.K. Hansens bygning i Amaliegade 35.

Der blev hurtigt taget initiativ til at få Vendila til at blive et aktivt rederi igen. Allerede i November 1963 solgtes 2 skibe fra Dannebrog-flåden til Vendila, og en nybygningskontrakt, kontraheret i Dannebrog-regi blev ligeledes overført til Vendila, som en forløber for andre overdragelser senere. Dannebrog's kendte navnesystem, «-BORG«, blev nu benyttet af Vendila, som dog bevarede sit eget rederiflag og skor-



M/S SKANDERBORG: 2.550 tdw. Bygget 1964 hos A.M. Liaaen Skibsverft & Mek. Verksted, Ålesund, til D/S Dannebrog, København. Inden færdiggørelsen blev skibet sammen med to færdigbyggede skibe overdraget til D/S Vendila. Efter fusionen mellem Dannebrog og Vendila i 1972 blev M/S SKANDERBORG i 1973 tilbageført til D/S Dannebrog, hvorfra det samme år blev solgt til Repulse Bay Comp., Monrovia.

M/S SKANDERBORG: 2,550 dwt. Built in 1964 at the A.M. Liaaen Skibsverft & Mekanisk Verksted, Ålesund for D/S Dannebrog, Copenhagen. Before the ship was completed it was transferred to D/S Vendila together with two completed ships. After the fusion of the Dannebrog and Vendila shipping companies the M/S SKANDERBORG was in 1973 returned to D/S Dannebrog, from where it was sold the same year to the Repulse Bay Company, Monrovia.

stensmærke, men som fra 1969 også fik Dannebrog's rederiflag og skorstensmærke registreret som et alternativ – et alternativ, som derefter blev benyttet.

I maj 1967 ændrede firmaet C.K. Hansen sin struktur. Mægler- og agenturforretnin-

gen C.K. Hansen og dampskibsselskabet Dannebrog blev adskilt, idet C.K. Hansen fratrådte som korresponderende reder for Dannebrog (og også Vendila). I Dannebrog's ledelse forblev kun skibsreder Chr. Kjellerup Hansen (21. december 1930-), og

ind trådte skibsreder Ebbe Baron Wedell-Wedellsborg (19. februar 1932-), som havde stiftet Weco-Shipping I/S i 1965, og som nu overtog en aktiepost i Dannebrog.

Administrationen flyttedes derfor fra Amaliegade 35 til Weco's adresse i Frederiksgade 17 (Dansk-Fransk's ejendom), men allerede i 1969 flyttedes til ejendommen »Søholm« på Rungsted Strandvej 113, hvor Wedell-Wedellsborg-selskaberne siden har haft til huse i den smukke gule ejendom, med udsigt til Øresund.

På generalforsamlingen i maj 1972 besluttedes det at fusionere Vendila med Dannebrog og med Dannebrog som det fortsættende selskab, og med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 1972.

Dermed var tæppet gået ned for endnu et dansk rederi, kun et halvt år før, der havde kunnet fejres 75-års jubilæum.

Som en ny Fugl Phønix er Vendila dog genopstået. Vendila blev nemlig aldrig lik-

videret, for Dannebrog beholdt navnet som et binavn, således at det kunne, og kan, bruges igen. Rent faktisk har det været brugt ved en enkelt lejlighed, i oktober 1988, hvor Wedell-Wedellsborg-gruppen måtte overtage to ro-ro skibe fra (kaffe- & chokolade-) grosserer Ole Frellsen. De blev da overtaget af Partrederiet Vendila A/S, ved Holding-aktieselskabet Dannebrog. Skattemæssige årsager bevirkede, at Ole Frellsen måtte fortsætte som mindretalsaktionær, indtil hans rederi kunne overtages 100% året efter.

Den 31. december 1988 ændredes ejerforholdet til Vendila Rederi-aktieselskab, som 17. juli 1991 fusioneredes med Dannebrog som det fortsættende selskab.

Kommer tæppet måske så til at gå op endnu engang for det gamle rederi Vendila? Hvem véd!

Kildemateriale:

Frederik Frederichsen: Register over danske damp- og motorskibe 1969 -

(Handels- og Søfartsmuseet's arkiv)

Kurt Koch: Danske Dampskibsselskabers Historie, side 157-160

F.Holm-Petersen & A. Rosendahl: Fra sejl til diesel - Bind 3, side 127-128

H.C. Røder: Dansk Skibsfarts Renæssance - Bind 2, side 41 & 149-150

Bering-Liisberg: Danmarks Søfart & Handel fra 1865 - Bind 2, side 187-188 (Johannes Hoeck)

Bo Bramsen: Hundrede år under Dannebrog 1883-1983

Søren Thorsøe: The Dannebrog Fleet 1883-1993

Det Kgl. Bibliotek: Green's danske Fonds & Aktier 1902 og 1908

Rigsarkivet: Skibsregistret - Bind 14, side 26 (S/S N.G. PETERSEN)

Dansk Søfarts Tidende:

Nr. 11 af 16. marts 1899

Nr. 12 af 23. marts 1899

Nr. 13 af 26. marts 1914

Nr. 18 af 30. april 1914

Nr. 15 af 16. april 1948

Nr. 15 af 17. april 1953

Bertingske Tidende af 11. og 21. september samt 22.
november 1963
Danmarks Skibsliste,
Danmarks Rederiforenings årbøger m.v.

Korrespondance med:
Skibsreder Chr. Kjellerup Hansen, Lugano
Direktør Niels Kampmann
Skibsreder Ebbe Baron Wedell-Wedellsborg
Direktør Aage Wonsild

D/S VENDILA Ltd.

Summary

When they founded D/S Vendila in December 1897 Jens T. Svendsen, a ship's master and Hans Christensen, a charterer already knew each other because they had been employed in the same firm, the shipping company Alfr. Christensen & Co. A few months previously they had founded the firm of Svendsen & Christensen, and shortly after that another shipping company D/S Cimbria. Vendila ordered one new ship and Cimbria three from Scottish shipyards. A third shipping company called D/S Fiona was founded in 1902 without new ships, but after purchasing three older ships.

Svendsen resigned as executive in 1902, and after this Hans Christensen continued as sole head of Svendsen & Christensen, which preferred to call itself »Managing Owners« of the three companies. He was assisted by his brother E. Christensen and his brother-in-law A.F. Møller, who, after Hans Christensen's death in 1943, continued to run the strongly family-based firm until 1953.

In March 1914 the Cimbria shipping company was put into liquidation after Vendila had purchased the company's ships. Thus at the outbreak of World War I Vendila was Denmark's eighth largest shipping company – larger than J. Lauritzen and A.P. Møller. During the war five ships were lost as a result of war, one stranded and one was sold.

In 1922 a building programme for new ships was commenced with two series of sister ships with

three ships in each, and in 1929 orders were placed for a third group of three ships, each of them measuring 4,965 dwt. They were also steamships, though it would probably have been wiser to rely on motor vessels.

Four months before the outbreak of World War II one of the older steamships was sold. It would probably have been wiser to keep it. Vendila now had eight ships totalling 33,450 dwt. Only two of the ships entered the »home fleet«; four were taken over by England and Canada and were all wrecked; two came under American administration in June 1941 and were returned in July 1946.

In 1952 Vendila was taken over by the coal firm of Kampmann & Herskind who decided to rebuild the three steamers from 1929 as oil-driven steamers and to order two new ships. The steamers were sold very soon after being rebuilt, and the two new ships were also sold after a few years, so that by 1963 Vendila was a shipping company without any ships.

Then the shipping company D/S Dannebrog (C.K. Hansen) took over the majority of the shares and breathed new life into the company by transferring two »-BORG« ships to Vendila as well as an order for one new ship. However, in 1972 Vendila merged with Dannebrog, keeping the name Vendila as a side name. The name was used for a short period from 1988 after which a new merger with Dannebrog took place in 1991.

Thus it is 100 years since the curtain was raised for Vendila and 95 years since it fell. Will the curtain perhaps be raised again ?

A/S Dampskibsselskabet VENDILA's Flåde

Skib	Tone dv	Bygget	Værk	Slibe-tilstand
s.s. "N. G. PETERSEN"	2.100	1898	Carmichael, MacLean & Co., Greenock Nr. 18	leveret som nybygning; byggepris kr. 337.417 påsejlet af norsk s.s. "SIR" på Rainouh Redt, på rejse fra Spanien til Brissol-kanalen med ers. assuranceum kr. 1.500.000
s.s. "N. F. HJØFDING"	2.350	1903	Helsingør Jernstøbe- & Maskinbyggeri Nr. 86	leveret som nybygning; byggepris kr. 403.724 solgt til Rederi-AB Signe (Aug. Andersen), Helsingborg og omdøbt "EDITH"
s.s. "CHR. CHRISTENSEN"	2.350	1903	Flensburger Schiffbau Ges. Nr. 224	leveret som nybygning; byggepris kr. 401.833 strøket ved Longstone (Scotland) på rejse Aarhus/New York via Tyne for bunlens og totalforlist; assuranceum kr. 275.000
s.s. "I. D. S. ADOLPH"	2.400	1904	Helsingør Jernstøbe- & Maskinbyggeri Nr. 103	leveret som nybygning; byggepris kr. 415.423 solgt til Rederi-AB Carins (Ebur Caristom), Helsingborg for sv. kr. 222.000 og omdøbt "LOKE"
s.s. "ALFRED HAGE"	2.400	1905	Helsingør Jernstøbe- & Maskinbyggeri Nr. 104	leveret som nybygning; byggepris kr. 416.124 solgt til AB Valonia (Wegian Wedelin), Helsingborg for kr. 260.000 og omdøbt "MIRA"
s.s. "T. III. WERNER"	2.400	1905	Helsingør Jernstøbe- & Maskinbyggeri Nr. 105	leveret som nybygning; byggepris kr. 417.931 solgt til Henning Ealling, Helsingborg, for kr. 260.000 og omdøbt "SUNDBORG"
s.s. "E. III. DALGAS"	2.450	1898	Grøngemønst Dockyard Co. Nr. 193	leveret som nybygning til DIS Cimbriz; byggepris kr. 373.080 overtaget af DIS Vendla 21.03.1914 08.08.1928
s.s. "LARS KRUSE"	2.450	1898	Carmichael, MacLean & Co., Greenock Nr. 17	leveret som nybygning til DIS Cimbriz; byggepris kr. 374.392 overtaget af DIS Vendla 04.02.1917
s.s. "ST. ST. BLICHER"	1.700	1898	Grøngemønst Dockyard Co. Nr. 194	leveret som nybygning til DIS Cimbriz; byggepris kr. 280.722 påsejlet på Humbel-floden af engelsk torpedobåd "CHIEFTAIN" og totalforlist; assuranceum kr. 1.822.000
s.s. "H. POHTOPPIDAN" ex "OLYMPIC"	3.000	1903	Irvine's Shipbuilding Co., West Hartlepool Nr. 131	leveret som nybygning til N. H. Cockburn & Co., Hull, som "OLYMPIC" lejt af DIS Cimbriz for kr. 460.000 og omdøbt "H. PONTOPPIDAN" 26.11.1912 21.03.1914 02.12.1932
s.s. "SVEND PII"	3.220	1923	Aalborg Skibsværft Nr. 20	leveret som nybygning; byggepris kr. 849.097 skænket i Ermen under luftangreb under besætning af jernmalen fra Cabelsand, hævet og repareret 04.10.1951
s.s. "LARS KRUSE"	3.220	1923	Aalborg Skibsværft Nr. 21	leveret som nybygning; byggepris kr. 850.860 i Mehil for at læse kul til Danmark 23.05.1940 02.12.1943 skænket fra luften af tyske fly i Bari
s.s. "ERIK BOYE"	4.130	1924	Nalskov Skibsværft Nr. 21	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.027.155 på rejse Danmark/U.S.A. i ballast; opbragt og ført til Halifax 09.04.1940 15.04.1940 15.06.1940 ank, Halifax; beslaglagt af Canada; beslytter Canadian National Steamships (Montreal & London) torpederet af tysk U-38 på rejse Halifax/Wilford Haven med torn
s.s. "P. MADSEN"	3.220	1924	Aalborg Skibsværft Nr. 24	leveret som nybygning; byggepris kr. 851.189 solgt til Kåsmu Lævs Ormanlud (O. Tiedemann), Tallinn, for £ 25.000 og omdøbt "SIGNE"
s.s. "P. N. DAMM"	4.250	1924	Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft Nr. 158	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.018.880 kollideret i Biscaya-bugten med fransk "ELUMA", på rejse Sousse/Aberdeen med jernhæder og espartogres; totalforlist
s.s. "CHR. J. KAMPBANN"	4.250	1924	Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft Nr. 157	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.017.924 ud for Halifax; opbragt og ført i havn 09.04.1940 19.04.1940 02.11.1942 beslaglagt af Canada; beslytter Canadian National Steamships (Montreal & London) torpederet af tysk U-161 i Det karaliske Hav på rejse Trinidad/New York med sukker
s.s. "EDV. NISSEN" ex "THORSDAHL"	3.600	1921	P. Ph. Stuhls Maskin- & Skibsbyggeri, Aalborg Nr. 18	leveret som nybygning til AIS Thorsdal, Larvik som "THORSDAHL" løst for kr. 571.923 og omdøbt "EDV. NISSEN" 09.04.1928 09.04.1940 29.04.1940 03.06.1940 i Nordsøen; opbragt og ført til Fifth of Forth beslaglagt af England; beslytter Witherington & Everett, Newcastle skænket i Dunquerque som havnespærring; assuranceum kr. 960.000
s.s. "P. N. DAMM"	4.985	1930	Helsingør Jernstøbe- & Maskinbyggeri Nr. 193	leveret som nybygning; byggepris kr. 1.202.585 i Philadelphia, Pa., hvor oplagt 09.04.1940 12.07.1941 reklimeret af U.S.A.; beslytter isbranden Steamship Co., New York; om døbt "SPOKANE" (Panama-flag) 1944 09.1945 10.07.1946 tilbageleveret til amerikansk administration og gen døbt "SPOKANE"; beslytter at Danish Ship Operating Corp., New York 02.02.1954 solgt til Cia. Nav. Haverbeck & Shalweit S.A., Valdivia (Chile) for £ 125.000 og om døbt "CARLOS HAVERBECK"

A/S Dampskibsselskabet VENDILA's Flåde

Skib	Tone dv	Bygget	Vært	Sålbets historik
e.s. "OTTO PETERSEN"	4.955	1930	Helsingør Jernsøbs- og Maskinbyggeri Nr. 194	25.03.1930 leveret som nybygning; byggepris kr. 1.214.835 12.01.1945 mingeslægning på Drammen Flod på rejsen Drammen/Horten; hævet og repareret 10.04.1954 solgt til Cia. Nav. Haverbeck & Skalweit S.A., Valdivia (Chile) for £. 125.000 og omdøbt "TORNAGALEONES"
e.s. "E. M. DALGÅS"	4.955	1930	Helsingør Jernsøbs- og Maskinbyggeri Nr. 195	21.08.1930 leveret som nybygning; byggepris kr. 1.219.989 09.04.1940 i Norfolk, Va., hvor oplagt 12.07.1941 rekvireret af U.S.A., bestyrer Isbrandtsen Steamship Co., New York, omdøbt "WAR ADRIAL" (Panama-flag) 1944 bestyrer Dansk Ship Operating Corp., New York 10.07.1945 tilbageleveret og tilbagelåst "E. M. DALGÅS" 14.01.1954 solgt til Cia. Nav. Haverbeck & Skalweit S.A., Valdivia (Chile) £. 125.000 og omdøbt "RODOLFO SKALWEIT"
m.s. "ABELONE VENDILA"	4.017	1954	Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri Nr. 317	15.05.1954 leveret som nybygning; byggepris kr. 8.398.000 18.05.1952 solgt til Deutsche Seereederei, Rosstock, og omdøbt "SPERBER"
m.t. "TOVE VENDILA"	18.100	1954	Burmester & Wain Nr. 721	18.08.1954 leveret som nybygning; byggepris kr. 23.335.700 24.09.1959 solgt til Denizcilik Sirketi, Istanbul, for kr. 10.887.409 og omdøbt "TURGUT REIS"
m.t. "HAMME VENDILA"	20.000	1959	Burmester & Wain Nr. 758	07.02.1959 leveret som nybygning; byggepris kr. 27.978.400 01.08.1983 solgt til Hvalfangst-A/S Pelagos (Sven Foyr Bruun), Thønsberg, for kr. 20.000.000 og omdøbt "PELAGOS"
m.t. "CHRISTIANSBORG"	16.150	1951	Lindholmens Værk, Göteborg Nr. 1016	03.10.1951 leveret som nybygning til DIS Dannebrog; byggepris kr. 16.500.000 21.10.1983 solgt til DIS Vendilla 10.11.1986 solgt til Solero Co. Ltd. (A. I. Romano), Monrovia, for kr. 2.989.473 og omdøbt "OROUTSA"
m.s. "SPIGERBORG"	3.530	1950	Wm. Gray & Co. Ltd., West Hartlepool Nr. 1234	28.01.1950 leveret som nybygning til DIS Dannebrog 06.11.1983 solgt til DIS Vendilla 04.02.1985 solgt til Laiva OY Seibi (Antti Lempiäinen), Helsingfors, for £. 130.000 og omdøbt "RAUNI" 26.04.1987 armeret i Helsingborg på foranledning af DIS Vendilla 20.08.1987 genløst af DIS Vendilla ved tvangs salg i Helsingborg for £. 15.000, men ikke tilbageført dansk register .08.1987 solgt til Conzaco Cia. Nav. S.A. (G. Kindinis, Piraeus) og omdøbt "ARION"
m.s. "SKANDERBORG"	2.550	1984	A. M. Lissén Slipværft & mek. Værksted, Aalesund Nr. 104	29.04.1984 leveret som nybygning; byggepris kr. 6.039.684; oprindeligt kontraheret af DIS Dannebrog, men kontrakten overført til DIS Vendilla .07.1972 overtaget af DIS Dannebrog ved fusion (03.05.1973 solgt til Repulse Bay Company Inc. (Mallem Shipmanagement Co.), Hong Kong, for kr. 4.000.000 og omdøbt "REPULSE BAY")
m.s. "FLYNDERBORG"	2.150	1985	E. J. Smit & Zoon's Scheepswerven, Westbroek Nr. 777	23.08.1985 leveret som nybygning; byggepris kr. 5.583.185 17.08.1970 solgt til Breeships N.V., Villesmsad (Curacao) - P. A. van Es & Co., Rotterdam, og omdøbt "BREEVOORT"
m.t. "AMALIENBORG" (Product Carrier)	1.299	1989	Seuthefens Værksted, Fredriksfald Nr. 95	07.01.1989 leveret som nybygning; byggepris kr. 5.912.089; oprindeligt kontraheret til DIS Dannebrog, men kontrakten overført til DIS Vendilla (13.12.1974 solgt til A/S Hautrup (Anders Ullstens Rederi), Bergen, for kr. 7.709.000 og omdøbt "HAVSTRÅUM")
m.s. "FREDERIKSBORG"	2.150	1985	Scheepswerven Gebr. van Diepen, Väterhuizen Nr. 980	12.08.1985 leveret som nybygning til søbezæder Preben Hørhoff (administreret af Otto Danielsen) 17.01.1989 solgt til DIS Vendilla for kr. 3.803.830 25.08.1970 solgt til Breeships N.V., Villesmsad (Curacao) - P. A. van Es & Co., Rotterdam, for kr. 4.563.302 og omdøbt "BREEVLIET"
m.t. "AGGERSBORG" (Product Carrier)	1.300	1989	Seuthefens Værksted, Fredriksfald Nr. 96	06.10.1989 leveret som nybygning; byggepris kr. 6.386.373; oprindeligt kontraheret til DIS Dannebrog, men kontrakten overført til DIS Vendilla .07.1972 overtaget af DIS Dannebrog ved fusion (01.08.1974 solgt til Archipelago Shipping Co. Ltd. (J. H. Harrison), Georgetown (Cayman Islands), for kr. 6.840.000 og omdøbt "ISLAND KING")
m.t. "CHARLOTTEBORG" (Blumen Tanker)	927	1970	Fredrikshavn Værft & Tørdok Nr. 287	02.08.1970 leveret som nybygning; byggepris kr. 6.290.000; oprindeligt kontraheret til DIS Dannebrog, men kontrakten overført til DIS Vendilla .07.1972 overtaget af DIS Dannebrog ved fusion (02.05.1974 solgt til Empresa Marítima Portuguesa de Importação, Havana, for kr. 7.164.000 og omdøbt "JUAN DE DIOS FRAGA MORENO")
m.t. "CHRISTIANSBORG" (Blumen Tanker)	927	1971	Fredrikshavn Værft & Tørdok Nr. 314	18.08.1971 leveret som nybygning; byggepris kr. 6.900.000; oprindeligt kontraheret til DIS Dannebrog, men kontrakten overført til DIS Vendilla 28.04.1972 overtaget af DIS Dannebrog ved fusion (28.03.1975 solgt til Empresa Marítima Portuguesa de Importação, Havana, for kr. 8.000.000 og omdøbt "ELPIDIO BEROVIDES")
m.s. "MESSBORG" (Co-P) ex "KAPRIFOL"	8.916	1977	AB Løkke Værk Nr. 169	15.11.1977 leveret som nybygning til Lilla Eder Virkes AB (O. T. Redeliens), Sjöfhamn som "KAPRIFOL"; byggepris sv. kr. 80 mill. 14.01.1979 solgt til Ederens Johansen & Co. KB, Sjöhamn 1980 overtaget af O. T. Redeliens, Sjöhamn 01.05.1982 solgt til Karmol S.A., Sjöhamn (O. Redeliens, Sjöhamn) 30.08.1985 solgt til Karmol S.A., Sjöhamn (O. Redeliens, Sjöhamn) 01.10.1985 solgt til Karmol S.A., Sjöhamn (O. Redeliens, Sjöhamn) 03.10.1988 solgt til Præmident Vendilla A/S (holding-A/S Dannebrog) for kr. 40 mill. 31.12.1989 solgt til Vendilla Rederi-A/S (01.03.1990 - 29.04.1991 på tilmønstret til D.F.D.S. under navnet "DANA CORONA") 17.07.1991 overtaget til DIS Dannebrog ved fusion
m.s. "NORDBORG" (Co-P) ex "LUNNE" ex "BELINDA"	9.018	1979	AB Løkke Værk Nr. 180	01.02.1979 leveret som nybygning til A/S Skibshavn Olietransport som "LUNNE" 04.09.1985 solgt ved auktion til Balinda Shipping S.A., Piraeus (O. Eriksen, Fred Knud I. Larsen som bestyrer) og omdøbt "BELINDA" 1987 solgt til Kaprioli Shipping S.A., Piraeus (O. Eriksen, Fred Knud I. Larsen som bestyrer) 03.10.1988 solgt til Præmident Vendilla A/S (holding-A/S Dannebrog) for kr. 55 mill. 08.10.1988 omdøbt "NORDBORG" 31.12.1989 solgt til Vendilla Rederi-A/S 17.07.1991 overtaget til DIS Dannebrog ved fusion

A/S Dampskibsselskabet Cimbria's Flåde

Skib	Tøns øvr	Bygget	Værft	Skibe historie
s.s. "E. III. DALGAS"	2.450	1889	Grangemouth Dockyard Co. Nr. 193	leveret som nybygning, byggepris kr. 373.080 overtaget af DS Vendila 20.05.1898 21.03.1914
s.s. "LARS KRUSE"	2.450	1889	Carmichael, Maclean & Co., Greenock Nr. 17	leveret som nybygning, byggepris kr. 374.392 overtaget af DS Vendila 22.07.1898 21.03.1914
s.s. "ST. ST. BLICHER"	1.700	1889	Grangemouth Dockyard Co. Nr. 184	leveret som nybygning, byggepris kr. 290.722 overtaget af DS Vendila 30.07.1898 21.03.1914
s.s. "H. PONTOPPIDAN"	2.800	1903	Jan Smit & Co., Allesserdam Nr. 425	leveret som nybygning, byggepris kr. 465.402 strandet ved Grundkallen Fyr på rejse Brahestad/Rouen med ballast og ballastforst, assuranceum kr. 315.000 11.07.1903 09.09.1912
s.s. "H. PONTOPPIDAN" ex. "OLYMPIC"	3.000	1903	Irvine's Shipbuilding Co., West Hartlepool Nr. 131	leveret som nybygning til N. H. Cockeline & Co., Hull, som "OLYMPIC" købt for kr. 450.000 og omdøbt "H. PONTOPPIDAN" overtaget af DS Vendila .08.1903 26.11.1912 21.03.1914

A/S Dampskibsselskabet Fiona's Flåde

Skib	Tøns øvr	Bygget	Værft	Skibe historie
s.s. "G. KOCH" ex. "EXCELSIOR"	2.500	1888	Thomas Turnbull & Son, Whitby Nr. 104	leveret som nybygning til H. H. Baxter & Co., Whitby, som "EXCELSIOR" købt for kr. 258.429 og omdøbt "G. KOCH" strandet ved Grønløse (Skotland) på rejse Kristians (Oslo)/Firth of Forth 08.1888 09.06.1902 12.01.1913
s.s. "H. C. ANDERSEN" ex. "DUNMORE" ex. "PROPEL"	1.900	1888	S. MacKnight & Co., Ayr Nr. 14	leveret som nybygning til Dundee Steamship Co., Leith, som "DUNMORE" købt for kr. 227.038 fra Tyne Pontoon & Drydock Co., hvor skibet var til reparation, med værftets overtagelse af skibet søgt til Brøns & Dam, Stockholm, for kr. 780.000 og omdøbt "G. E. BROTHS" 11.1888 25.07.1902 19.04.1916
s.s. "HANS TAVSEH" ex. "IONA"	2.450	1889	R. Thompson & Sons, Sunderland Nr. 157	leveret som nybygning til Iona Steamship Co., Sunderland, som "IONA" købt for kr. 248.058 og omdøbt "HANS TAVSEH" søgt til DS Julanda (A/S Jens Tøft, ved T. C. Christensen) for kr. 1.852.272, navnet bibeholdt 10.1889 19.09.1902 14.12.1916
s.s. "PETER WILLEMOES" ex. "LUNDBY"	2.600	1888	Richardson, Duck & Co., Stockton-on-Tees Nr. 354	leveret som nybygning til Farrar, Grover & Co., London, som "LUNDBY" købt for kr. 248.859 og omdøbt "PETER WILLEMOES" senhiet i Nordsejlen på rejse København/Sunderland i ballast, efter besydhning af tysk lejrskib, assuranceum kr. 1.500.000 08.1888 23.10.1902 12.12.1917

A/S Dampskibsselskabet Ajax's Flåde

Skib	Tøns øvr	Bygget	Værft	Skibe historie
s.s. "AJAX" ex. "ANTIQUARY"	1.400	1889	Wm. Dobson & Co., Newcastle-on-Tyne Nr. 32	leveret som nybygning til Geo. Gibson & Co., Leith, som "ANTIQUARY" købt for kr. 206.080 og omdøbt "AJAX" krigstortist i Biscaya-bugten på rejse Bilbao/Cardiff med jernmal, assuranceum kr. 701.403 12.1889 16.04.1901 25.12.1917