

Christian Lund: Aktieselskabet Dampskibsselskabet »DANIA« 1900 - 1966

Forfatteren har lige siden 1992 manifesteret sig i museets årbøger med en lang række særdeles vidende artikler om såvel rederi- som personalhistorie. Her bringer vi så – desværre – Chr. Lunds sidste artikel til årbøgerne, idet han afgik ved døden sidste år.

Omkring årsskiftet 1900 stiftedes mange nye danske rederier. Det var fortrinsvis skibsførere, der gik i land efter mange, ofte hårde, års slid til søs, og som nu anbragte deres sparepenge i det erhverv, som de kendte så godt til. Andre var unge shippingfolk, som efter en international uddannelse ved rederi- eller skibsmæglerkontorer i udlandet – de baltiske lande eller Nordeuropa - nu anså sig selv for at være tilstrækkeligt velkvalificerede til at blive egne herrer.

En sådan var den da kun 25-årige shippingmand Chr. Andresen. Han var født på Rømø den 11. marts 1875 som søn af dampskibsfører I. A. Andresen. Han havde været ansat hos rederiet de Leuwe & Philipsen i Antwerpen og var blevet udnævnt til at være bestyrer for rederiets afdelingskontor i Rotterdam. Her planlagde han at stifte et rederi under hollandsk flag.

Men inden det kom så vidt, blev han kontaktet af konsul Ditlev Lauritzen, som i 1895 havde stiftet A/S Dampskibsselskabet

»Vesterhavet« i Esbjerg. Det var Ditlev Lauritzens kongstanke at gøre Esbjerg til et hjemsted for mange rederier: Esbjerg var Danmarks eneste direkte havn mod de store oceaner, og han havde tidligere også været medstifter af A/S Dampskibsselskabet »Jylland«.

Chr. Andresens forhandlinger med Ditlev Lauritzen resulterede i, at han opgav tanker om det hollandske rederi og i stedet flyttede til Esbjerg, hvor han så – med støtte fra Ditlev Lauritzen – 10. april 1900 stiftede Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Dania« og med sig selv som korresponderende reder. Formand for bestyrelsen blev Ditlev Lauritzen; et andet fremtrædende medlem blev direktøren for Dansk Svovlsyre og Superfosfatfabrik, H. Heilbuth.

Aktiekapitalen var på kr. 200.000, og til at begynde med indkøbtes fra D/S »Nordsøen« (skibsreder Alfr. Christensen, København) to mindre ti år gamle dampskibe.

Chr. Andresen besluttede, at hans skibe skulle have pigenavne, der endte på bogstavet »y« som f.eks. DAGNY og MARY, og han fastholdt dette system lige indtil 1. verdenskrig, så i alt otte skibe fik navne, der endte på »y«.

Selskabets aktiekapital blev i 1906 udvidet til kr. 300.000.



Ditlev Lauritzen (1859-1935) er nok mest kendt for etableringen af rederiet D/S Vesterhavet, der blev grundlagt i 1895. Ved siden af arbejdet med dette rederi var Ditlev Lauritzen dog også aktiv i etableringen af D/S Dania, der blev grundlagt i 1900 med en aktiekapital på 200.000 kr. 1914 flyttede både D/S Vesterhavet og D/S Dania deres hovedkontorer fra Esbjerg til København. (Malet af F. Vermehren. Foto: Kirsten Jappe, H&S)

Ditlev Lauritzen (1859-1935) is probably best known for the establishment of the D/S Vesterhavet Shipping Company, which was founded in 1895. On top of his work with this company, however, Ditlev Lauritzen was also active in the establishment of The D/S Dania Shipping Company, which was founded in 1900 with a share capital of 200,000 Danish crowns. In 1914 both the D/S Vesterhavet and the D/S Dania moved their main offices from Esbjerg to Copenhagen. (Painting by F. Vermehren. Photo by Kirsten Jappe, DMM)

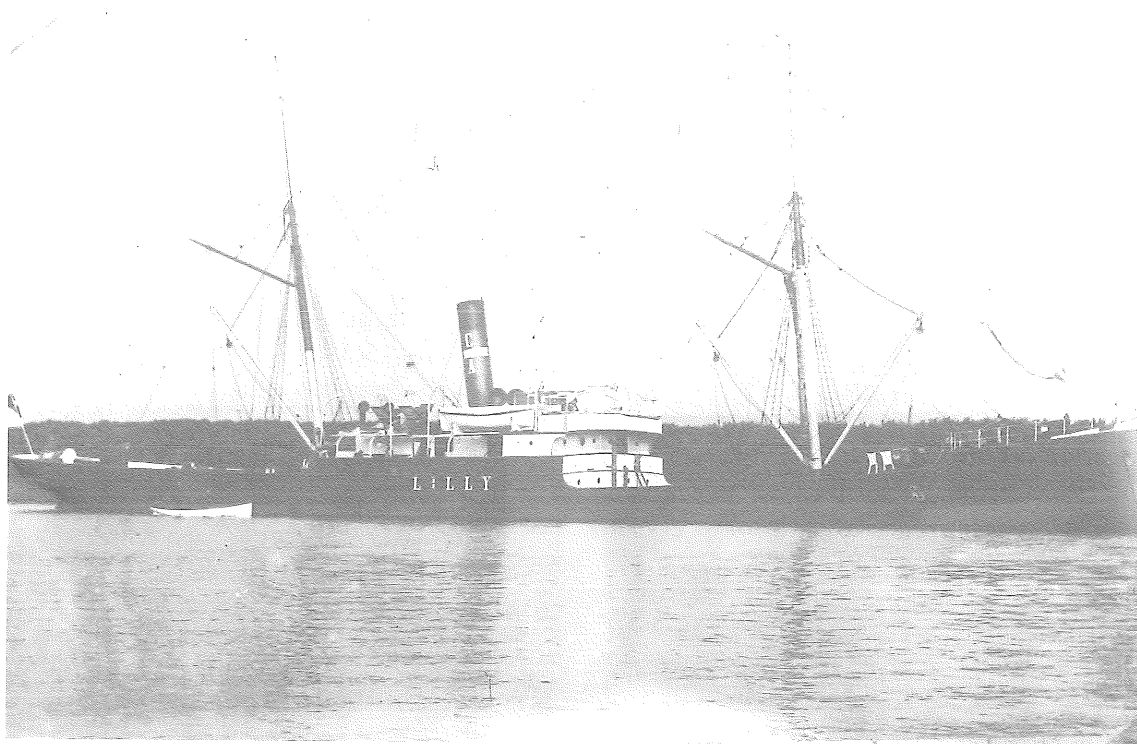
Så indtraf i 1909, at de dårlige tider for skibsfarten i årtiet 1900-1910 medførte, at D/S »Jylland« ikke længere kunne klare skærene og måtte se sine tre skibe komme på tvangsauktion i Esbjerg. To af dem stod for en større udgiftskrævende klasse, så anskaffelsen – selv på en tvangsauktion – ville blive kostbar. Men Chr. Andresen var ikke i tvivl – her lå en stor chance, og ved hjælp af banklån fik han stabet den nødvendige kapital på benene, så han kunne byde på og købe skibene.

Fra 1910 bedredes tiderne for fragtraterne for søtransporter; de steg, så rederiet ved udgangen af 1913 kunne afvikle sin bankgæld.

Da den 1. verdenskrig brød ud i august 1914, bestod selskabets flåde af seks dampskibe på i alt 10.280 tdw. I april 1914 var et skib blevet solgt. På det tidspunkt var der ikke faretruende signaler om den forestående storkonflikt, men samtidig havde Chr. Andresen været forudseende nok til at kontrahere rederiets første nybygning ved et hollandsk værft, som blev benyttet af andre danske rederier, blandt andet A. P. Møller, og som derfor var velanskrevet som dygtige skibsbyggere.

I 1916 blev det fundet opportunt at flytte administrationen af rederiet fra Esbjerg til København, hvor »Dania« rykkede ind i Amaliegade 33 B i nye lokaler på 1. sal i sidebygningen til Dansk Dampskibsrederiforening; samme sted havde flere andre rederier fået kontorlokaler.

Under krigen mistedes fire skibe ved forlis; én nybygning blev leveret og et skib købt, mens andre to blev solgt med enorm fortjeneste, så ved krigens slutning i november



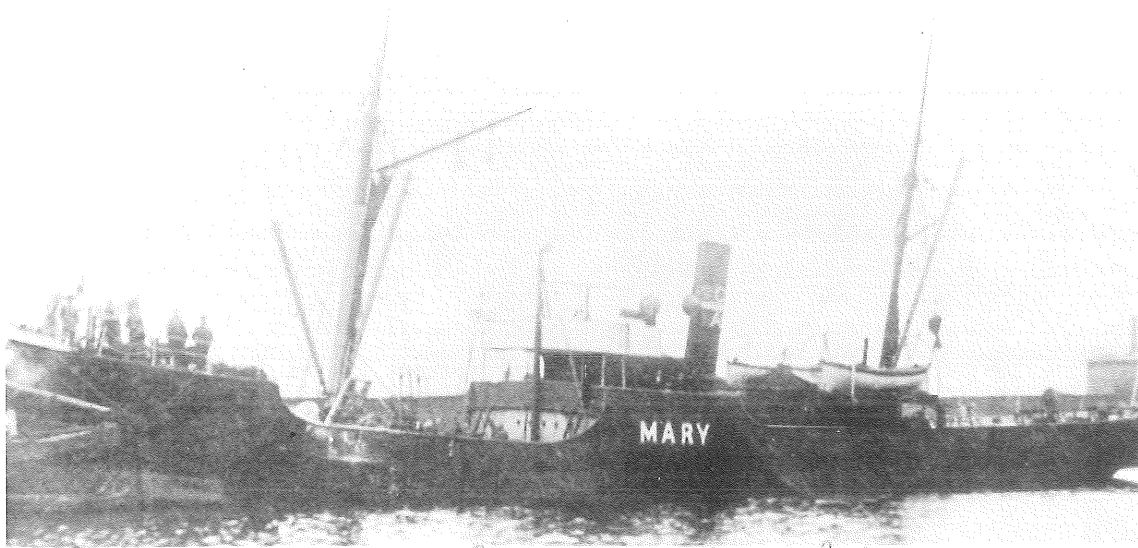
S/S LILLY: Fragtskib på 669 brt. Bygget som S/S TYDSKLAND i 1890 på B&W til D/S Nordsøen A/S, København. I 1901 blev det solgt til Sundswall og omdøbt til S/S GEORGE. Oktober 1916, på rute fra Göteborg til Hull, blev skibet, under navnet S/S GRØNHAUG af Stavanger, sænket af en tysk ubåd. Hele besætningen blev reddet. (Foto: H&S)

The S/S LILLY: a cargo ship of 669 grt. It was built in 1890 at B & W for the shipping company D/S Nordsøen Ltd., Copenhagen, and named the S/S TYDSKLAND. In 1901 it was sold to Sundswall and renamed the S/S GEORGE. In October 1916 the ship, under the name of S/S GRØNHAUG of Stavanger, was sunk by a German u-boat while en route from Gothenburg to Hull. The entire crew was saved. (Photo: DMM)

1918 havde »Dania« kun to skibe tilbage – men en stor kapital at arbejde med.

Der blev derfor kontraheret fire dampskibe, hver på 2.500 tdw ved Lübecker Maschinenbau for levering i 1919 og 1920, men det viste sig hurtigt, at værftet slet ikke kunne klare opgaven med at bygge de nye skibe. I stedet placerede Chr. Andresen så

en ordre på tre dampskibe, hver på 3.200 tdw i Antwerpen, som leveredes i 1921 og 1922. For det første skib måtte der betales mere, end hvad de to efterfølgende kostede tilsammen; så meget var skibspriserne faldet i mellemtiden, og i dette tilfælde var glideskalaen altså faldet ud til gunst for rederiet. Chr. Andresens erfaringer med



S/S MARY: Fragtskib på 594 brt. bygget 1890 som S/S SKOTLAND hos Ths. & Wm. Smith, North Shields til D/S Nordsøen A/S København. Maj 1900 blev det solgt til D/S Dania A/S i Esbjerg, hvor det blev omdøbt til S/S MARY. 29. november 1914, på vej fra Hernösand til Shoreham med tømmer, forliste S/S MARY efter at være løbet på en mine ud for Blyth. Besætningen gik i bådene, men seks mand omkom inden resten af besætningen blev reddet.

(Foto: H&S)

The S/S MARY: a cargo ship of 594 grt., which was built in 1890 at Thomas and William Smith's in North Shields for the shipping company D/S Nordsøen Ltd., Copenhagen, and was named the S/S SKOTLAND. In May 1900 it was sold to the D/S Dania Shipping Company Ltd. in Esbjerg, where it was renamed the S/S MARY. On November 29th 1914 on its way with timber from Hernösand to Shoreham it sank after hitting a mine off Blyth. The crew took to the boats but six men died before the rest of the crew were saved.

(Photo: DMM)

værftet var i øvrigt så gode, at han nogle år senere placerede nye ordrer dér.

I 1922 blev aktiekapitalen igen fordoblet til kr. 1.200.000 ved en ny udstedelse af fondsaktier, men allerede to år senere i 1924 blev den nedskrevet til kr. 600.000, for så i 1925 at blive udvidet med kr. 900.000 til kr. 1.500.000.

Konsul Ditlev Lauritzen bevarede posten som formand for »Dania« indtil sin død juleaften 1935. Han efterfulgtes af en anden kendt skibsreder, H. A. Hansen fra D/S »Myren« (Holm & Wonsild), som fungerede indtil 1946, hvorefter han fortsatte som menigt medlem af bestyrelsen indtil 1954.



S/S ELIE: Fragtskib på 1.873 brt. bygget 1921 hos Antwerp Engineering Co., Hoboken til D/S Dania, Esbjerg. S/S ELIE var et af tre dampskibe som D/S Dania omkring 1920 placerede hos Antwerp Engineering Co., Hoboken, de to andre var S/S IRENE MARIE og S/S ESTER MARIE. S/S ELIE, der under krigen 1940 til 1945 sejlede i hjemmeflåden, forliste ved en minesprængning november i 1944 på rute mellem Gdynia og København. Alle ombord blev reddet.
(Foto: H&S)

I 1938 foretog Chr. Andresen et nyt udspil. Han havde hidtil holdt sig til dampskibe; efter 1. verdenskrig i 3.000 tdw-størrelsen, men som bestyrelsesmedlem af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab havde

The S/S ELIE: a cargo ship of 1873 grt., which was built in 1921 at the Antwerp Engineering Company, Hoboken for The D/S Dania Shipping Company in Esbjerg. The S/S ELIE was one of three steamers ordered by D/S Dania around 1920 from the Antwerp Engineering Company, Hoboken, the two others being the S/S IRENE MARIE and the S/S ESTER MARIE. The S/S ELIE, which during the war years 1940 – 1945 sailed in the home fleet, was blown up by a mine and sank in November 1944 while sailing between Gdynia and Copenhagen. Everybody on board was saved.

(Photo: DMM)

han fået et godt kendskab til dette selskabs 5.500 tdw motorskibe, der var bygget 1927-1930 efter design af rederiets seniorreder, kaptajn A. N. Petersen, som desuden var en god bekendt og ven fra Esbjerg-tiden.

Nu købte »Dania« så et skib fra Norge bygget efter de samme tegninger.

Ved udbruddet af 2. verdenskrig i september 1939 bestod rederiets flåde af seks skibe på i alt 22.200 tdw. Ved besættelsen 9. april 1940 blev flåden delt; kun to skibe var i hjemlige farvande; de gik begge tabt, mens de andre fire blev beslaglagt af England og Frankrig; kun to kunne leveres tilbage nogle måneder efter befrielsen 5. maj 1945.

I 1941 indførtes lov nr. 358 af 26. august 1941 om registrering af skorstensmærker og kontorflag, og Chr. Andresen var hurtigt ude og fik derfor som nummer tre i det ny register godkendt sit skorstensmærke som:

»To røde bæltter med et hvidt bælte imellem på sort skorsten. Det hvide bælte er halvt så bredt som hvert af de røde. I øverste røde bælte på hver side bogstavet C, i nederste bogstavet A i hvidt«

og kontorflag som:

»Rødt stutflag med hvid diagonal, udgående fra øverste hjørne ved stangen. Diagonalens bredde er en trediedel af flagets højde. Midt i diagonalen bogstavet D i rødt.«

For rigtigt at komme i gang igen efter befrielsen, hvor de to tilbageleverede skibe ikke var nok, indkøbtes fra A/S af 6. februar 1943 – det var den danske stats rederiselskab oprettet under besættelsen for at varetage administrationen af skibe bygget under det dansk-tyske Hansaskib-program – to dampskibe, tillige med et af D/S »Heimdals« ældre dampskibe.

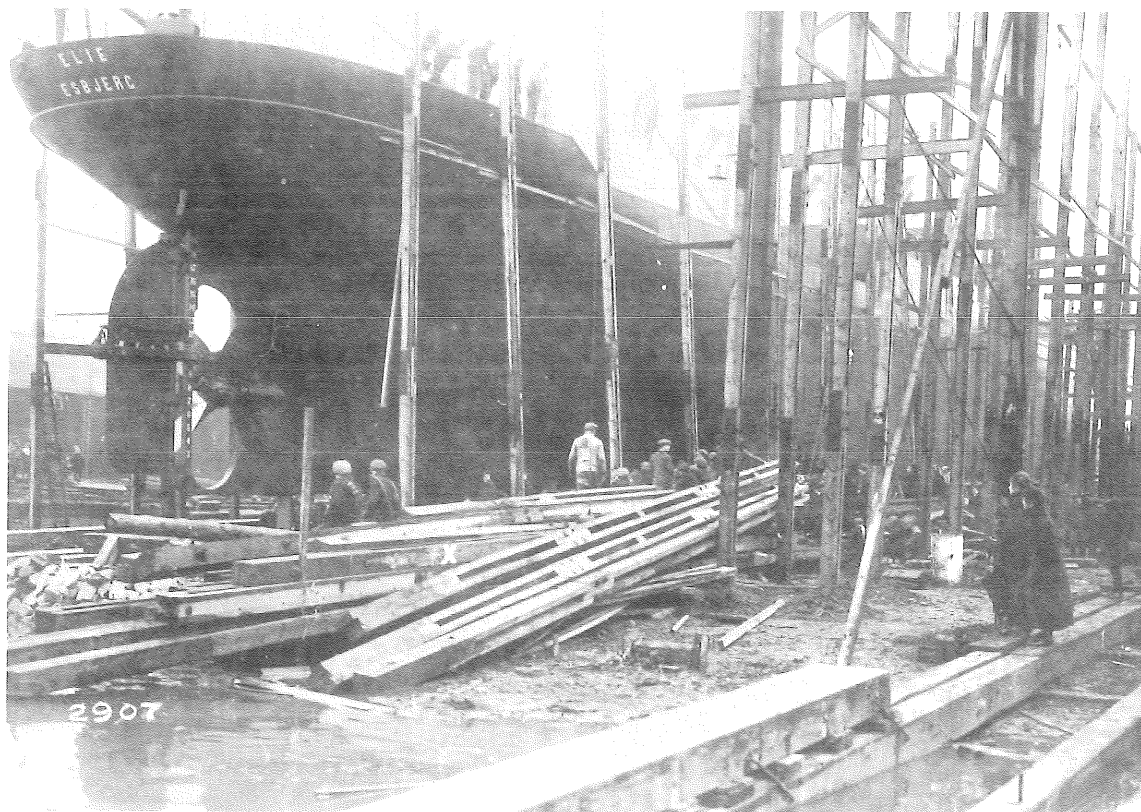
Et nyt navnesystem blev samtidigt indført. Nu skulle disse skibe – og alle fremtidige –

bære forstavelsen »Dan«, det blev til i alt syv, heraf dog to med samme navn, inden rederiet blev likvideret i 1966.

Efter H. A. Hansen havde Chr. Andresen selv overtaget hvervet som formand for »Dania«, idet han samtidig overlod titlen som korresponderende reder til sine to sønner.

Da Chr. Andresen fyldte 80 år 11. marts 1955 sagde han farvel til hvervet som formand for »Dania«. Han følte, at han nu havde virket længe nok. Han havde haft den glæde at se sit rederi vokse fra en spæd begyndelse til at blive et respekteret mellemstort rederi – men i de sidste år af sit liv var han nok blevet noget skuffet og nedtrykt over en manglende interesse fra sønnernes side til at bevare, for slet ikke at tale om at udvide, rederiets aktivitet.

Chr. Andresen døde 28. maj 1961, 86 år gammel. I Esbjerg-tiden havde han været konsul for Belgien fra 1906 og indtil rederiet flyttede til København i 1916. Han var en kendt person i danske søfartskredse, blandt andet som næstformand for Dansk Dampskibsrederiforening fra 1924-1933; som medlem af bestyrelsen for Danske Rederes Retsværn fra 1924-1947, heraf i perioden 1943-1947 som formand, og som medlem af repræsentantskabet for Assuranceforeningen Skulds danske afdeling fra 1921-1947, heraf som formand 1943-1947. Han var også medlem af bestyrelsen for A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab helt frem til 1961. Inden for BIMCO (The Baltic & International Maritime Conference) indtog Chr. Andresen i mange år en fremtrædende position.



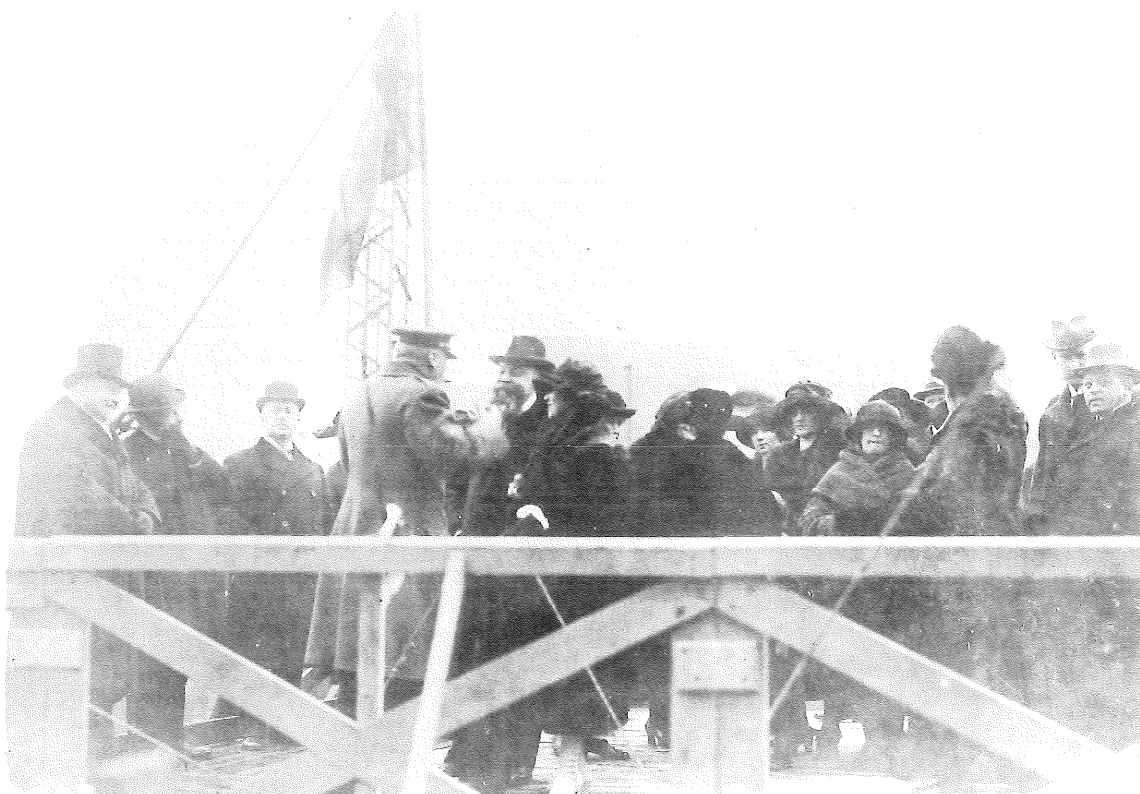
S/S ELIE lige før søsætningen i Hoboken vinteren 1921. (Foto: H&S).

*The S/S ELIE just before it was launched in Hoboken in the winter of 1921.
(Photo: DMM)*

I driften af »Dania« var Chr. Andresen blevet assisteret af Alexis R. Andresen og Cyril R. Andresen. Begge var kommet ind i rederiet i midten af 1920'erne og var hurtigt blevet udnævnt til prokurister for så fra 1946 at blive korresponderende redere.

Alexis R. Andresen (23. maj 1902 – 27. november 1976) var den mest aktive af de to brødre og indtog ligesom faderen en række tillidshverv inden for dansk søfart – medlem af bestyrelsen for Danmarks Rede-

riforening 1950-1959, Danske Rederes Retsværn 1947-1967 og Assuranceforeningen Skulds danske afdeling 1950-1968, ligesom han i en lang årrække var medlem af BIMCOs »Documentary Committee«, blandt andet som formand 1948-1963. Cyril R. Andresen blev derimod aldrig en særlig kendt person inden for søfarten. Allerede i begyndelsen af 1950'erne trak han sig som korresponderende reder. Sammen med skibsreder Jørgen Carl (D/S



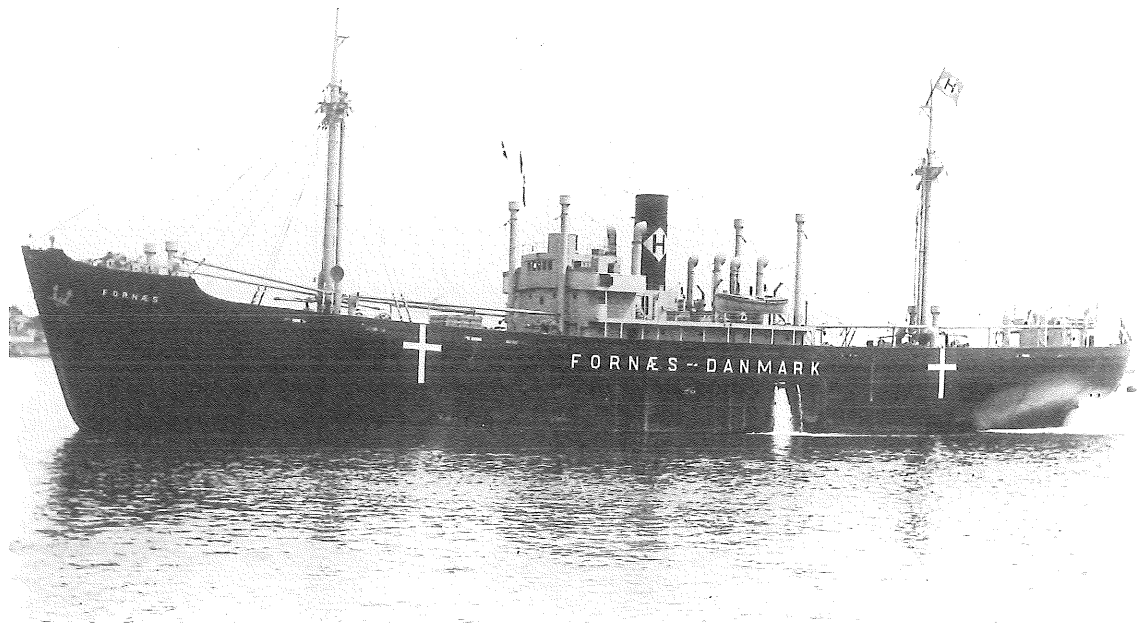
Indbudte gæster ved søsætningen af S/S ELIE i Hoboken 1921. Nr. 3 f. v. er rederen, konsul Chr. Andresen og længst t. h. ses skibets fører Jens Borck Clausen.
(Foto: H&S).

*Guests invited to the launching of the S/S ELIE in Hoboken in 1921. Number three from the left is the ship owner Consul Christian Andresen and furthest to the right is the ship's master Jens Borck Clausen.
(Photo: DMM)*

»Heimdal«) tog han initiativ til stiftelsen af et luftfartsselskab, men begge måtte hurtigt erkende, at selskabet ikke havde heldet med sig.

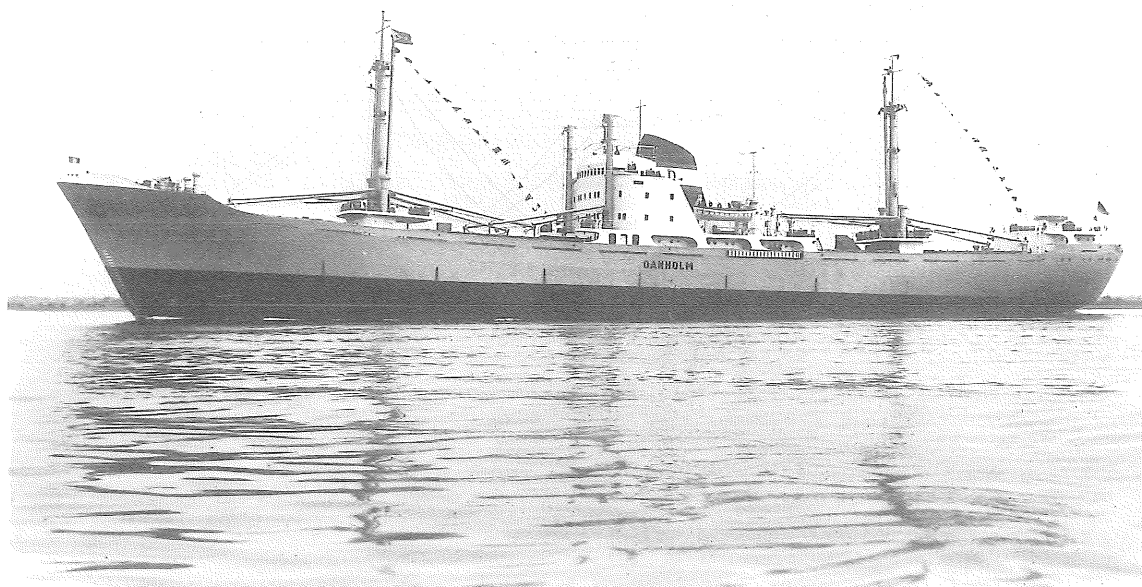
»Dania« var et børsnoteret selskab, hvis aktier for en stor del lå i hænderne på familien Andresen og en kreds af deres venner. Den nominelle aktiekapital havde siden

1925 været uændret kr. 1.500.000. I 1952 begyndte en anden kreds at interessere sig for opkøb af »Dania«-aktier. Den ny kreds havde som bagmand ØKs foresiddende direktør, Hakon Christiansen; hans motiv for at ville sikre sig majoriteten er ukendt. Faktum er, at det lykkedes for den ny kreds at opkøbe tilstrækkeligt til at sikre sig majoriteten, og Hakon Christiansens søn, læge



S/S FORNÆS: Hansaskib type B, på 2.709 brt. bygget på B&W som S/S ALSTERTOR til Schiffahrt-Treuhand GmbH, Hamburg. I 1943 blev kontrakten efter aftale med de tyske myndigheder overtaget af den danske stat og videregivet til A/S af 6. februar 1943. I december 1944 blev det endnu ikke færdiggjorte skib sænket på B&W's værft ved sabotage, men det blev atter hævet og endelig færdigbygget i august 1945, hvorefter skibet som S/S FORNÆS blev overtaget af D/S Hetland, København. Maj 1946 blev skibet solgt til D/S Dania og omdøbt til S/S DANBELT; men allerede samme år blev det solgt videre til Bulgarien som S/S RODINA af Varna.
(Foto: H&S)

*The S/S FORNÆS: a type B Hansa ship of 2709 grt., which was built at B & W for Schiffahrt-Treuhand GmbH, Hamburg and given the name S/S ALSTERTOR. In 1943 in agreement with the German authorities the contract was taken over by the Danish state and passed on to the company A/S af 6. februar 1943. In December 1944 the uncompleted ship was sunk as an act of sabotage while still in the B & W shipyard, but it was raised again and finally completed in August 1945, after which it was taken over by the steamship company D/S Hetland of Copenhagen under the name S/S FORNÆS. In May 1946 the ship was sold to the D/S Dania Shipping Company and renamed the S/S DANBELT; but already the same year it was resold to Bulgaria as the S/S RODINA of Varna.
(Photo: DMM)*



M/S DANHOLM: Fragtskib på 3.750 brt. bygget 1958 på Ottensener Eisenwerke, Hamborg, til rederiet D/S Dania A/S, København. I 1965 solgt til Hamborg og omdøbt til M/S LEANNA. Solgt 1972 til Nicosia og igen i 1979 til Piræus. 1980 solgt til Thai Merchant Navigation Co. S.A. Panama som M/S HAPPY WILLING.
(Foto: H&S)

*The M/S DANHOLM: a cargo ship of 3750 grt., which was built in 1958 at the Ottensener Eisenwerke in Hamburg for the D/S Dania Shipping Company Ltd. in Copenhagen. In 1965 it was sold to Hamburg and renamed the M/S LEANNA. In 1972 it was sold to Nicosia and resold in 1979 to Piræus. In 1980 it was sold to the Thai Merchant Navigation Co. S.A. Panama as the M/S HAPPY WILLING.
(Photo: DMM)*

Finn Heyn Christiansen, blev 10. oktober 1952 på en ekstraordinær generalforsamling valgt ind i bestyrelsen for derefter at overtage formandsposten 26. april 1955 efter Chr. Andresen.

I september 1958 blev aktiekapitalen reduceret til kr. 1.350.000 ved tilbagekøb af egne aktier for kr. 150.000.

I oktober samme år overtog rederiet en nybygning på 6.700 tdw fra Ottensener Eisenwerk, et ret så ukendt tysk værft. Det fik navnet M/S DANHOLM og blev rederiets sidste skib.

I slutningen af maj 1962 købte skibsreder Jørgen Ditlev Lauritzen (24. maj 1926 -) – skibsreder Ivar Lauritzens eneste søn – ak-

tiemajoriteten i »Dania« af læge Finn Heyn Christiansen. En ny bestyrelse trådte til med J. D. Lauritzen som formand. Alexis R. Andresen fratrådte »efter nærmere aftale«. Kontorerne i Amaliegade 33 B blev nedlagt; administrationen flyttedes til Hellestrupvej 14, hvor J. D. Lauritzens eget rederi »Concord Line« (stiftet i 1956) havde adresse. Administrationen blev holdt nøje adskilt – »Dania« var børsnoteret, »Concord Line« var det ikke.

I oktober 1965 blev rederiets skib solgt, hvorefter der blev taget skridt til at likvidere selskabet. Det var ikke blevet fundet betimeligt eller økonomisk forsvarligt at lade »Dania« fusionere med »Concord Line«.

Likvidationen blev tilendebragt i 1966 – og dermed forsvandt et kendt rederinavn fra dansk søfart.

A/S Dampskibsselskabet Dania's 27 skibe 1900 - 1965

| Navn | Tons dw | Bygget | Bemærkninger |
|--|---------|---|--|
| s/s LILLY ex Tyskland | 920 | 6/1890 Burmeister & Wain nr. 158 | Leveret til D/S »Nordsøen« (Alfr. Christensen & Co.). 21. april 1900 købt; omdøbt LILLY. 24. juni 1901 solgt til Rederi-AB George (R. Ronne), Sundsvall, omdøbt GEORGE. |
| s/s MARY ex SKOTLAND | 830 | 4/1890 Ths. Wm. Smith, North Shields nr. 100 | Leveret til D/S »Nordsøen«. 21. april 1900 købt; omdøbt MARY. 29. november 1914 minesprængt i Nordsøen på rejse Härnösand/Methil med trælast. |
| s/s DAGNY ex NORDSTJERNAN ex CONSTANCE ex BELLMORE | 1.550 | 10/1882 H. McIntyre & Co., Paisley nr. 91 | 18. november købt fra Wickberg & Sønner, Sundsvall, for DKK 168.822 (GBP 9.000); omdøbt DAGNY. 11. oktober 1916 solgt til D/S Malm, København, for DKK 1.150.000. |
| s/s LILLY ex HEKTOS | 1.650 | 1890 Flensburger Schiffsbau nr. 110 | Købt 4. november 1904 af Flensburger Dampschiffsgesellschaft von 1869; omdøbt LILLY. 9. juni 1917 sænket i Atlanterhavet på rejse Gambia/London med jordnødder; tysk u-båd lagde bomber om bord og beskød derefter skibet med kanonild. Besætningen blev sat i land ved Vianna (Portugal). |

| Navn | Tons dw | Bygget | Bemærkninger |
|---|---------|--|--|
| s/s ALEXY ex ADMIRAL ex ADMIRAL CECILLE | 1.550 | 10/1891 S. P. Austin & Son, Sunderland nr. 173 | 9. juni 1906 købt fra D/S "Admiral", Esbjerg; omdøbt ALEXY. 16. maj 1915 sunket 4 sømil nord- vest for Utvær efter kollision med 2 engelske tor- pedobåde. |
| s/s ELY ex EBBA ex CARRIE | 2.500 | 10/1888 Wm. Gray & Co., West Hartlepool nr. 342 | Leveret til C. Nielsen & Sons, West Hartlepool. 12. august 1909 købt på tvangsauktion fra D/S »Jyl- land«, Esbjerg; omdøbt ELY. 27. maj 1915 mine- sprængt i Østersøen ved Svenska Björns fyrskib på rejse Methil/Sundsvall med kul. |
| s/s NELLY ex INGRID ex SHEATON | 2.200 | 10/1888 J. Blumer & Co., Sunderland nr. 91 | 7. oktober 1909 købt på tvangsauktion fra D/S »Jylland«, Esbjerg; omdøbt NELLY. 22. august 1917 solgt til H. A. Guldager, København. |
| s/s FANNY ex KAREN ex BENGAR | 2.100 | 7/1887 Craig, Taylor & Co., Stockton nr. 8 | Leveret til Steamship Co. Bengar, Liverpool. 28. august 1909 købt på tvangsauktion fra D/S »Jyl- land«, Esbjerg; omdøbt FANNY. 7. april 1914 solgt til Brix Hansen & Co., København. |
| s/s FLORA | 2.500 | 8/1915 A. Vuijk & Zonen, Capelle an der Ysel nr. 435 | Byggepris DKK 415.061. 4. februar 1922 solgt for DKK 470.506 til Matthew Taylor, Methil; omdøbt ABERHILL. |
| s/s MARY ex GROVEHILL | 3.200 | 1908 Irvine Shipbuilding & Dry Dock Co., West Hartlepool nr. 163 | 27. januar 1915 købt fra A/B Groveland, Landskro- na, for DKK 482.018; omdøbt MARY. 9. august 1933 solgt til A/B Ansia, Åbo, for DKK 98.000; omdøbt AURA. |
| s/s ELIE | 3.200 | 4/1921 Antwerpen Eng. Co., Hoboken nr. 76 | Byggepris DKK 2.155.500. 24. november 1944 minesprængt ved Stilo fyr på rejse Gdynia/Køben- havn med koks. |
| s/s ESTHER MARIA | 3.200 | 7/1922 Antwerpen Eng. Co., Hoboken nr. 78 | Byggepris DKK 818.580. 17. februar 1939 solgt til Kaskina Laiva OY, Kaskö, for DKK 450.000; omdøbt KASTE. |

| Navn | Tons dw | Bygget | Bemærkninger |
|--------------------------------------|---------|--|--|
| s/s IRENE MARIA | 3.200 | 10/1922 Antwerpen Eng. Co., Hoboken, nr. 79 | Byggepris DKK 823.032. 9. april 1940 på rejse Bergen/Firth of Forth i ballast. 11. april 1940 ankom First of Forth. 14. maj 1940 beslaglagt af England (bestyrer Broomhill Steamships, Newcastle). 28. nov. 1940 torpederet af tysk U-95 i Atlanterhavet på rejse Milford Haven/Canada i ballast; oprindeligt meldt borteblevet; 20 omkomne. |
| s/s BIRGIT | 3.200 | 5/1922 Lübecker Maschinenbau, nr. ? | 16. maj 1922 leveret. Byggepris DKK 781.286. 9. april 1940 opbragt i Atlanterhavet af fransk krigsskib og ført til Dakar. 10. april beslaglagt; omdøbt SAINT ETIENNE (bestyrer Delmas & Vieljeux, Paris). 24. november 1942 tilbageleveret i Marseilles; tilbagedøbt BIRGIT. 25. november 1942 beslaglagt af Tyskland. 12. juni 1943 sænket af russiske fly ud for Krim. |
| s/s CYRIL | 3.500 | 3/1925 Lübecker Maschinenbau nr. 212 | 16. marts 1925 leveret. 9. april 1940 i Blyth. 20. april 1940 beslaglagt af England (bestyrer Hall Brothers, Newcastle). 11. juni 1940 beslaglagt i Casablanca af Frankrig; omdøbt SAINT BERNARD (bestyrer Cie de Navigation Paquet, Marseilles). 8. november 1942 sænket i Port Lyautey som blokskib; senere hævet. 21. januar 1943 tilbage under engelsk administration som CYRIL. 22. september 1945 tilbageleveret. 11. november 1954 solgt til Reederei Lattmann GmbH, Hamburg; omdøbt WINNIE LATTMANN. |
| s/s DAN | 3.500 | 5/1925 Lübecker Maschinenbau nr. 199 | 29. maj 1925 leveret. 7. september 1929 forlist ca. 40 sømil fra Brüsterort på rejse Danzig/Helsingfors med kul; 21 omkomne. |
| s/s TOVELIL ex MONICA SEED | 3.700 | 3/1925 Waterway Shipbuilding Co., Schiedam nr. 127 | 18. marts 1929 købt for DKK 665.415 fra Seed Shipping Co., Newcastle. 9. april 1940 i Leith. 8. maj 1940 beslaglagt af England (bestyrer The Thompson S. S. Co., London. 27. september 1945 tilbageleveret. 17. december 1959 solgt for GBP 35.000 til Agelef Shipping Co., Piræus; omdøbt AGELEF. |
| s/s SONJA | 3.600 | 9/1930 Antwerpen Eng. Co., Hoboken nr. 114 | August 1930 leveret. Byggepris DKK 838.832. 11. august 1938 solgt til Haverbeck & Skalweit, Valdivia for DKK 1.075.000; omdøbt CANELOS. |

| Navn | Tons dw | Bygget | Bemærkninger |
|---------------------------------------|---------|---|---|
| s/s DANA | 3.600 | 2/1931 Antwerpen Eng. Co., Hoboken nr. 115 | 2. januar 1931 leveret. Byggepris DKK 826.331. 27. februar 1935 solgt til Haverbeck & Skatweit, Valdivia for DKK 910.500; omdøbt ALBERTO HAVERLOCK. |
| m/s BONITA ex SKULE | 5.500 | 7/1930 Aalborg Værft nr. 39 | November 1938 købt fra C. H. Sørensen & Sønner, Arendal, for DKK 1.335.000 som BONITA. 14. oktober 1941 kollideret med svensk s/s BOJAN ved Trelleborg på rejse Luleå/Holtenau med malm. 21 omkomne. |
| s/s DANBELT ex FORNÆS | 4.500 | 8/1945 Burmeister & Wain nr. 679 | Bygget under det dansk-tyske »Hansa«-program til A/S af 6. februar 1943 (den danske stat). 22. maj 1946 købt derfra. 23. september 1946 solgt til Nav. Maritima Bulgari, Sofia, for USD 1.216.736; omdøbt RODINA (Fædrelandet). |
| s/s DANKLINT ex MARTIN CARL | 2.500 | 1/1924 Helsingør Skibsværft nr. 169 | 25. oktober 1946 købt fra D/S Heimdal (Martin Carl). 25. marts 1950 solgt til Reederei A. Kirsten, Hamburg, for DKK 625.000; omdøbt VIRGILIA. |
| s/s DANHOLM ex STENSNÆS | 5.300 | 4/1947 Nakskov Skibsværft nr. 116 | Søsat under det dansk-tyske »Hansa«-program til Hamburg-Amerika Linien, Hamburg, som HILLENERTOR. Overtaget af A/S af 6. februar 1943; omdøbt STENSNÆS. 2. juni 1947 købt der- fra. 20. oktober 1955 solgt til Rederi-A/B Iris (C. H. Abrahamson, Stockholm); omdøbt MIRA. |
| s/s DANFJORD ex SØRVARD | 7.150 | 4/1925 Burmeister & Wain nr. 329 | 2. januar 1947 købt fra Klosters Rederi A/S, Oslo, for DKK 3.450.000; omdøbt DANFJORD. 9. marts 1948 tørnet undersøisk hindring ved Cap Verde- øerne (øen Sal) og kondemneret. Assurancesum DKK 3.900.000. |
| s/s DANVIG ex LALI | 3.340 | 2/1941 Fredriksstad mek. Verksted nr. ? | 22. januar 1949 købt fra Rederi-A/B Disa, Stockholm; omdøbt DANVIG. 1. september 1951 solgt til Finska Ångfartryg A/B, Helsingfors, for DKK 5.400.000; omdøbt DIONE. |

| Navn | Tons dw | Bygget | Bemærkninger |
|--|---------|--|--|
| M/s DANFJORD ex BRYNJE ex FALKENES ex MÜLHEIM- RUHR | 7.850 | 1/1938 Flensburger Schiffsbau nr. 439 | 1951 købt fra A/S Borgestad (Chr. Knudsen), Porsgrunn; omdøbt DANFJORD. 1. juli 1959 solgt til Atlantica Ltda., Monrovia; omdøbt THEOLAGOS. |
| M/s DANHOLM | 6.700 | 9/1958 Ottensener Eisenwerk, Hamburg nr. 516 | 27. september 1958 leveret. Byggepris DK 18.500.000. 25. oktober 1965 solgt til Partenreederei »Leanna« (Ahrenkiel & Bene), Hamburg, for DKK 9.125.000; omdøbt LEANNA. |

The Dania Steamship Company Limited 1900 – 1966

Summary

The author of the article, Christian Lund, who passed away in the summer of 2001, spent his retirement writing a biography of Danish shipping and Danish shipping companies based on the knowledge and insight gained from a lifelong attachment to Danish shipping.

Posthumously we bring here Lund's biography of The Dania Steamship Company, which was one of the many new Danish shipping companies to see the light of day around the turn of the last century.

The founder of the shipping company was the 25-year-old shipping man Christian Andresen, who was born on the island of Rømø, a Danish maritime centre towards the end of the age of sail. But Andresen's father was the master of a steamship and the young Andresen was always in the front line when it came to new ideas. After a thorough training in Holland he was contacted by Ditlev Lauritzen, the founder of D/F VESTERHAVET (J. Lauritzen), and with his support The Dania Steamship Company was founded in April 1900 in Esbjerg, the only port in Denmark with a harbour that opened directly on to the ocean. Ditlev Lauritzen became chairman of the board and remained so until his death on Christmas Eve 1935. Christian Andresen was managing owner and with a share capital of 200,000 Danish crowns two 10-year-old steamships were purchased.

Bad times for the shipping industry from 1900 – 1910 gave The Dania Steamship Company its big chance. It raised the necessary capital for the purchase of 3 steamers from a bankrupt shipping company, thus increasing the size of the company's fleet to 7 tramp ships, which were mainly employed in the North Sea and Baltic traffic to the Mediterranean. From 1910 onwards the shipping cargo rates improved and by 1913 Dania was able to pay off its bank debt. In 1916 the firm moved its offices from Esbjerg to Copenhagen.

World War I cost the company four ships and after the war they ordered six newly built ships of a larger type, which could be put into a more extended tramp traffic. A further four ships were acquired before the next great war, including the first motor ship ordered in 1938. By the outbreak of World War II in September 1939 the shipping company's fleet consisted of six ships totalling 22,200 dwt. The occupation of Denmark on April 9 1940 saw this fleet split up. Only two ships were in home waters and they were both lost.

After Denmark's liberation Dania's fleet was reduced to two steamers, but by 1946 the company was already being built up again, amongst other things with the purchase of four steamers and the motor ship DANFJORD.

Christian Andresen's two sons, Alexis R. and Cyril R. Andresen, started in the company in the 1920's, where they became confidential clerks after completing their training. In 1946 the sons became managing owners, while Christian Andresen placed himself comfortably in the chairman's seat, a post he retained until March 1955, when he became 80. Christian Andresen had watched his shipping company grow to become a respected medium-sized company, but he was disappointed about his sons' lack of interest in maintaining, not to mention expanding the activities of the shipping company. The old ship owner, who had held countless elected posts in the Danish and international shipping world, died in May 1961.

In May 1962 the ship owner Jørgen Ditlev Lauritzen bought a majority of the shares in The Dania Steamship Company and the company's registered office was moved to the Copenhagen suburb of Hellerup, where the shipping company called Concorde Line, also owned by J. D. Lauritzen, had its address. In October 1965 the Dania's last ship was sold, and in 1966 the liquidation of the company was completed.