

*Erik Dannesboe:*

Rederiet Hafnia -

Skibsreder T. C. Christensen og hans mange rederier

*I artiklen berettes om skibsreder T. C. Christensen, der i sin karriere havde ledende poster i en halv snes rederier. Hovedparten af disse var han også med til at likvidere, og kun det ene af hans rederier – Rederiet Hafnia – fik en længere levetid.*

*Forfatteren, der i en periode har været museumsassistent på Handels- og Søfartsmuseet og tidligere udstationeret af Handelsflådens Velfærdskontor, har i flere årbøger skrevet artikler om de mindre kendte danske rederier.*

*Thorvald Christian Christensen*

En af de mere bemærkelsesværdige skibsredere i 1920'erne var Thorvald Christian Christensen. Han blev i det årti korresponderende reder for rederierne:

Dampskibsselskabet Codan, København,  
Det Oversøiske Kompagni, København,  
Dampskibsselskabet Gylfe, København,  
Dampskibsselskabet Hafnia, København,  
Dampskibsselskabet Halla, København,  
Dampskibsselskabet Hamlet, København,  
Dampskibsselskabet Hammersholm,  
København,  
Dampskibsselskabet Jutlandia, København,  
Dampskibsselskabet Ontario, København,  
Det københavnske Dampskibsselskab,  
København, og i 1928 desuden direktør for  
Det Oversøiske Kompagni.

Thorvald Christian Christensen var født 1887 i Frederikshavn. Efter uddannelse i en lokal shippingvirksomhed, flyttede han til København og fik ansættelse i Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Han var derefter i syv år prokurist i rederiet A. P. Møller.

I 1917 blev han korresponderende reder for dampskibet HANS TAVSEN, der var købt i Norge af dampskibsselskabet Jutlandia, der var ejet af grosserer Jens Toft, der havde et stort grossistfirma i kaffebranchen. Som mange andre forretningsfolk havde T. C. Christensen i 1917 en del ledige penge, som han mente bedst kunne forrentes ved en placering inden for skibsfart, hvor fragtraterne siden 1915 var steget til det firedobbelte. T. C. Christensen fortsatte som korresponderende reder for HANS TAVSEN indtil 1925.

Under første verdenskrig blev der på grund af de høje fragtrater oprettet mange nye rederier, der ofte havde en for lille egenkapital og i mange tilfælde var grundlagt for lånte penge. På grund af krigen regnede ejerne og aktionærene med at spinde guld på investeringen, men sådan gik det ikke! Da krigen var slut, faldt fragtraterne hurtigt, og mange rederier kom i store vanskeligheder.

Ved siden af sit engagement som korre-

sponderende reder for HANS TAVSEN etablerede T. C. Christensen i 1919 egen forretning med speciale i administration af skibe for rederier, der gik fallit i 1920'erne. En del af T. C. Christensens rederiaktiviteter gennemgås for de nedenstående rederier, og til slut bringes en liste over de berørte skibe.

#### *Københavns Diskonto- og Revisionsbank*

Københavns Diskonto- og Revisionsbank var indblandet i hovedparten af T. C. Christensens forretninger, indtil den gik fallit. Banken var en af de store københavnske banker. Men krigskonjunkturerne havde lokket direktører og bestyrelsesmedlemmer til at yde store lån til blandt andet rederier, der viste sig at være dybt useriøse. Banken havde mange fine navne i såvel bestyrelse som i direktionen, og også i bankens kontrollkomité sad der prominente navne. Det hjalp alt sammen intet!

Bankens lånerne kunne ikke forrente og afdrage lånene, og den 18. juli 1924 udsendte banken en erklæring, der sluttede med at meddele, at banken indtil videre standsede sine betalinger. Sagen var så alvorlig, at Rigsdagen måtte vedtage en lov om bankens likvidation, og der blev nedsat en likvidationskomité, der skulle sørge for afviklingen. Denne komité fik T. C. Christensen meget at gøre med. Da det endelige regnskab i 1929 var færdigt, var der et underskud på 39.444.330,01 kr. – overordentligt mange penge i 1929.

#### *Dampskibsselskabet Hamlet*

En af de første opgaver, T. C. Christensen i 1919 fik overdraget, var hvervet som korre-

sponderende reder for dampskibsselskabet Hamlet. Det var stiftet den 11. april 1916 med en aktiekapital på 600.000 kr., der i 1921 var udvidet til 2.400.000 kr. Rederiet havde fra begyndelsen en fornuftig økonomi. I 1916 var der et nettooverskud på 754.596 kr., og aktionærerne fik udbetalt et udbytte på 15 %. I 1918 var der, til trods for at rederiet var uden skibe, et nettooverskud på 126.482 kr. Men så gik det galt!

Rederiet købte i 1916 det norske skib HALLINGDAL, der blev omdøbt til AMLETH. Det sejlede kun for rederiet et par år, før det i 1918 blev solgt til dampskibsselskabet Orion, København, for 2.369.544 kr. og omdøbt til POLARIS. Som erstatning bestilte rederiet to dampskibe på P. Ph. Stuhrs skibsværft i Ålborg. De blev et dyrt bekendtskab. Skibene kunne ikke leveres til tiden, og byggeprisen var for begge skibene 4.449.540 kr., der i det faldende fragtmarked gjorde det vanskeligt at få forretningen til at løbe rundt.

I 1921 havde rederiet et underskud på 647.993 kr. Samtidig måtte der til Svendborg Skibsværft betales 2.418.060 kr., fordi man annullerede kontrakter på to nybygninger, der var bestilt ved værftet. De følgende år blev det ikke bedre, og i 1926 trådte selskabet i likvidation med et underskud på 464.768 kr. De to skibe PALNATOKKE og SIGVALD, som den fallerede Københavns Diskonto- og Revisionsbank havde pant i, blev for 640.000 kr. solgt til dampskibsselskabet Halla, der var ejet af Bankens. Salgssummen blev udbetalt til kreditorerne i Københavns Diskonto- og Revisionsbank mod en saldokvittering.

På den afsluttende generalforsamling i



Den 4-mastede skonnert DRODGEN var på 384 brt. og bygget af Svendborg Skibsværft i 1918 til Rederiaktieselskabet Dragør, København. Den 19. september 1921 blev det solgt til Rederiaktieselskabet Halla, København. Den 9. maj 1927 blev det solgt til aktieselskabet Margit, København, der den 8. oktober samme år videresolgte det til grosserer C. Alme, København. Den 21. januar 1929 overtog aktieselskabet Margit, København atter skibet, og solgte det 20. juni samme år til Italien. (Foto H&S)

rederiet den 25. oktober 1927 blev det oplyst, at dampskibsselskabets kreditorer var fuldt dækkede, men at aktionærerne i selskabet havde tabt deres penge.

*The 4-masted schooner DRODGEN was 384 g.r.t. and was built by the Svendborg Shipyard in 1918 for the Dragør Shipping Company Ltd., Copenhagen. On 19th September 1921 it was sold to the Halla Shipping Company Ltd., Copenhagen. On 9th May 1927 it was sold to the Margit Company, Copenhagen, and on 8th October the same year it was sold again to C. Alme, a Copenhagen merchant. On 21st January 1929 the Margit Company purchased the ship again and on 20th June the same year they sold it to Italy.*  
(Photo: DMM)

#### *Rederiaktieselskabet Dragør*

Rederiaktieselskabet Dragør blev stiftet 24. august 1916 med en aktiekapital på 1.000.000 kr. og med kaptajn J. Ovrebek

som reder. Rederiet kom til at eje i alt 8 skibe. DRAGØR, DROGDEN, HANS, KARL, KONGEDYBET, LYNETTEN, OLAF og RØSEN. Samtlige skibe var sejlskibe med hjælpemotor, og de var nye udtagen HANS, der var bygget i 1884.

Det første skib, DRAGØR – en stålbygget motorskonnert på 600 tdw. – var bygget af Svendborg Skibsværft og blev afleveret til rederiet den 21. april 1917, mens de syv andre skibe først blev afleverede eller købt i løbet af 1919, og det gav rederiet store økonomiske problemer. I 1916/1917 havde rederiet et underskud på 84.992 kr. Og det blev ikke bedre i 1918, hvor underskuddet var på 114.659 kr. Det påvirkede tilsyneladende ikke aktiekursen, der i 1917 var på kurs 115, i 1918 på kurs 95 og i 1919 på kurs 105. Men i 1920 kom rederiet i så store økonomiske vanskeligheder, at ledelsen på en generalforsamling den 20. juni 1920 besluttede at lade det træde i likvidation. I 1921 var underskuddet 1.917.737 kr., der yderligere blev forøget med 230.000 kr ved et tab på en nybygning hos Codanværftet i Køge, der måtte annulleres. Den 21. juli 1921 købte T. C. Christensen på vegne af Rederiaktieselskabet Halla, der reelt var ejet af Københavns Diskonto- og Revisionsbank, skibene DROGDEN, HANS, KARL, LYNETTEN, OLUF, og RØSEN. Den bogførte værdi var 2.308.963 kr., men skibene blev købt for 385.000 kr. Skibet DRAGØR var ikke inkluderet i handelen, da det den 7. december 1920 var forlist på en rejse fra København til Island, og KONGEDYBET var den 1. april 1921 solgt til Selskabet Motorskibet Kongedybet i Hasle.

T. C. Christensen fortsatte som korre-

sponderende reder driften af Halla indtil 1927, hvor alle skibene var blevet solgt. Da regnskabet var endelig opgjort, havde aktionærerne tabt deres penge, og der blev heller intet til de almindelige kreditorer.

#### *Dampskibsselskabet Gylfe*

Endnu et rederi, Dampskibsselskabet Gylfe, der for en stor del også var finansieret af Københavns Diskonto- og Revisionsbank, kom i 1921 i økonomiske vanskeligheder.

Dampskibsselskabet ejede de fem skibe AGGERSUND, ALSSUND, GRØNSUND, ROLLO og ØSTEN. Rederiet var stiftet den 3. juni 1916 af grosserer Th. Just med en aktiekapital på 600.000 kr.

I de første år gik det tåleligt, men referatet af generalforsamlingen den 27. september 1918 var ikke opmuntrende. Skibene havde haft et tidstab på sammenlagt 257 døgn, krigsassuranceudgifterne var steget fra 615.000 kr. til 1.387.000 kr., og havarier og klassifikationer havde kostet i alt 742.604 kr. Aktiekapitalen blev derfor i juni 1918 forhøjet til 2.400.000 kr.

På generalforsamlingen i 1919 blev det oplyst, at rederiets fem skibe var indkøbt for tilsammen 7.662.900 kr., og at der var bestilt syv nybygninger på tilsammen ca. 28.000 tdw. Men selv om rederiet havde stor gæld, holdt børskursen på rederiets aktier sig pænt og var ultimo 1919 på 173.

I 1920 overtog rederiet dampskibsselskabet Rollo og dets to dampskibe ROLLO og ØSTEN.

I 1923 fik T. C. Christensen overdraget hvervet som korresponderende reder for selskabet, og da var den oprindelige optimisme helt forsvundet. Aktiekapitalen var

ved senere udvidelser forhøjet til 7.000.000 kr., men der havde været store tab på nybygningskontrakter, der måtte annulleres. Fra 1921 til 1924 var der et samlet underskud på driften på 1.559.605 kr., så det hjalp ikke meget, at der i 1925 var et beskedent overskud på 11.809 kr.

På grund af de tabsgivende dispositioner og fragtmarkedets udsigter besluttedes det på en ekstraordinær generalforsamling den 14. maj 1926 at likvidere rederiet og sælge skibene AGGERSUND, ALSSUND, GRØNSUND og HADSUND til Rederiaktieselskabet Halla, der samtidig ændrede navn til Dampskibsselskabet Halla og stadig med T. C. Christensen som korresponderende reder.

Skibene blev solgt for 545.000 kr., men den bogførte værdi var 4.948.106 kr. Den 25. oktober 1927 blev der afholdt en afsluttende generalforsamling. Salgssummen for de fire skibe var forlods udbetalt til den fallerede Københavns Diskonto- og Revisionsbank. Til de øvrige kreditorer var der en dividende på 6½ %, og aktionærerne fik intet.

#### *Dampskibsselskabet Hammersholm*

Dette selskab blev stiftet i 1922 med T. C. Christensen som korresponderende reder. Rederiet ejede kun et skib dampskibet LAWRENCE, men da det i 1923 forliste, blev rederiet likvideret uden tab. Det var det eneste rederi, som T. C. Christensen administrerede, der ikke lukkede med store tab.

#### *Det københavnske Dampskibsselskab*

Selskabet blev oprettet i 1919 med en aktiekapital på 4.000.000 kr. Den 1. januar 1923

havde rederiet et underskud på 1.948.215 kr., og på en generalforsamling den 16. september samme år blev det besluttet at overdrage samtlige aktiver og passiver til Det Oversøiske Kompagni, København. Blandt selskabets aktiver var dampskibet FREDENSBRO, hvis bogførte værdi var 3.028.255 kr.

#### *Dampskibsselskabet Ontario*

Dampskibsselskabet Ontario ejede dampskibet af samme navn. Selskabet blev stiftet i 1926 med T. C. Christensen som korresponderende reder, og det havde en aktiekapital på 5.000 kr., der ejedes af den fallerede Københavns Diskonto- og Revisionsbank. I 1927 blev S/S ONTARIO solgt til ophugning, og rederiet blev likvideret.

#### *Dampskibsselskabet Codan*

Selskabet blev oprettet den 1. april 1926 med T. C. Christensen som korresponderende reder og en aktiekapital på 100.000 kr. Selskabet overtog ved stiftelsen skibene ANNA JENSEN, BIRTE JENSEN, ELLEN JENSEN, GRETE JENSEN og METTE JENSEN, der hidtil havde været administreret af direktør Albert Jensen, København. Den fallerede Københavns Diskonto- og Revisionsbank havde også her store panter i skibene. Skibene blev alle solgt i 1927, og rederiet likviderede.

#### *Det Oversøiske Kompagni*

Det Oversøiske Kompagni var oprindeligt et handelsfirma med oversøisk import og eksport som speciale. Det var stiftet den 7. juli 1903, og i selskabets formålsparagraf hed det: At der skulle drives handel, indu-

stri og skibsfart specielt på oversøiske pladser. I 1922 var selskabets aktiekapital på 5.500.000 kr., men selskabet havde en gæld til kreditorer på 18.674.743 kr.

Fra 1919 til 1921 havde selskabet ladet bygge de fire store dampskibe ATLANTIC, COPENHAGEN, PACIFIC og YOKOHAMA. Skibene var blevet bestilt under første verdenskrig og formentlig i den tro, at krigskonjunkturerne ville holde sig efter krigen. Det gjorde de som bekendt ikke, og den internationale handel svigtede også selskabet, så det i 1922 kom i økonomiske vanskeligheder, og for at forbedre i hvert fald driften af skibene blev T. C. Christensen korresponderende reder for selskabets skibsfartsafdeling.

I 1926 overtog selskabet aktiver og passive i Det Københavnske Dampskibsselskab og overtog dermed dampskibet FREDENSBRO.

I 1928 blev T. C. Christensen direktør for Det Oversøiske Kompagni, men i 1929 trådte selskabet i likvidation, og den ene af de tre likvidatorer var T. C. Christensen. Selskabets handelsafdelinger og skibe blev solgt til forskellig side. Skibene til Dampskibsselskabet Viking, der var et datterselskab af DFDS, og skibene fik nye navne.

Ved likvidationen var skibene bogført til i alt 18.794.026 kr., men det har Viking næppe betalt for dem. Man kan gætte på, at salgssummen højest har været ca. 3.000.000 kr., måske endda mindre. I 1923 blev de fem skibe overtaget af DFDS.

#### *Rederiaktieselskabet senere*

#### *Dampskibsselskabet Halla*

R/A Halla blev stiftet 1921 af Københavns Diskonto- og Revisionsbank med det for-

mål at overtage det fallerede R/A Dragørs skibe. Aktiekapitalen var på 200.000 kr. med banken som eneste aktionær, og T. C. Christensen blev valgt som korresponderende reder for selskabet.

I 1924 valgte likvidationskomitéen for den Københavns Diskonto- og Revisionsbank at fortsætte driften af Halla for at redde så mange penge ud af fallitten som muligt. Halla kom derved til at fungere som en »skraldespand« for de rederier, der havde lån i banken, og som måtte likvideres.

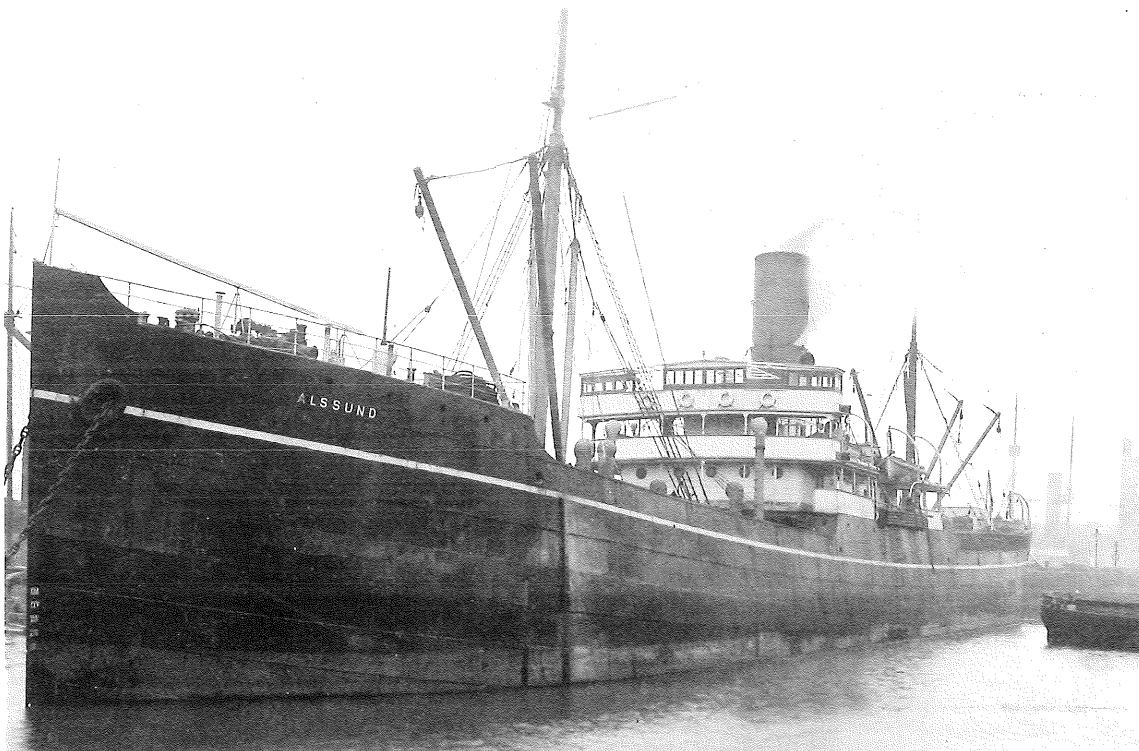
Ved udgangen af 1926 bestod rederiets flåde af følgende ni skibe: AGGERSUND, ALSSUND, BROSUND, DRODGEN, GRØNSUND, HADSUND, LYNETTEN, PALNATOKE og SIGVALD. Skibene AGGERSUND, ALSSUND, GRØNSUND og HADSUND var for 545.000 kr. købt fra boet af D/S Gylfe.

PALNATOKE og SIGVALD, der omdøbtes til henholdsvis ODDESUND og VILSUND, blev købt fra det likviderede D/S Hamlet for 640.000 kr. BROSUND kom fra det i 1926 likvidere D/S Oceana, hvor den fallerede Københavns Diskonto- og Revisionsbank også havde store lån til gode.

I løbet af 1927 blev samtlige skibe solgt til forskellig side, og Dampskibsselskabet Halla blev likvideret den 17. august 1928.

#### *D/S Hafnia*

Rederiet Hafnia blev stiftet den 15. oktober 1927 af skibsreder T. C. Christensen. D/S Hafnia var det eneste af de rederier, som T. C. Christensen kom til at beskæftige sig med, der viste sig at være levedygtigt, og som fik en lang levetid.



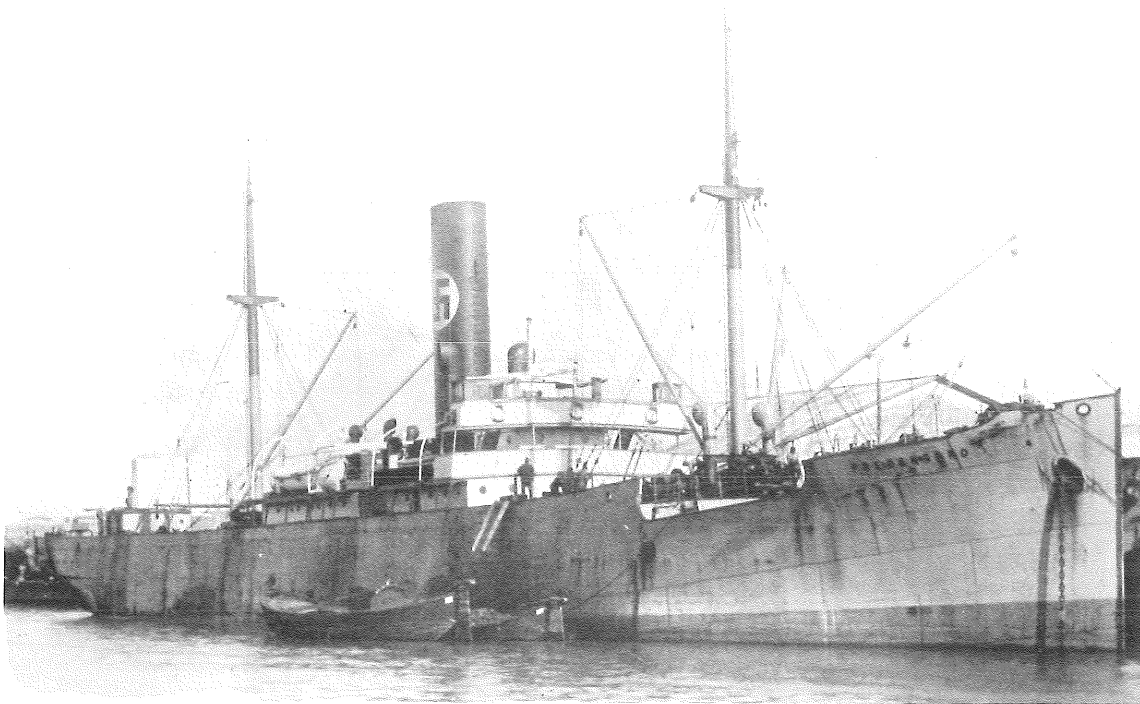
S/S ALSSUND var bygget af det skotske værft D.& W. Henderson i Glasgow som byggenummer 378 i 1895. Det var på 5058 tdw., og maskinen var en tregangs dampmaskine på 1896 ihk. Det var bygget til det kinesiske rederi China Mutual Steam Navigation Co., Ltd., London. Senere kom det under japansk flag under navnene SHINTSU MARU af Tarumi, og TOYO MARU af Hakodate. Herfra blev det 12. november 1919 købt af D/S Gylfe, København, men den 14. december 1922 blev skibet solgt til et rederi i London. Allerede i 1923 blev skibet imidlertid solgt til ophugning i Tyskland. (Foto H&S)

*The S/S ALSSUND was built in 1895 by the Scottish shipyard D. & W. Henderson in Glasgow as ship number 378. It was 5058 d.w.t., and the engine was a triple expansion engine of 1896 i.h.p. It was built for the Chinese shipping company China Mutual Steam Navigation Co., Ltd., London. Later it came under the Japanese flag under the name SHINTSU MARU of Tarumi, and TOYO MARU of Hakodate. From here it was bought by D/S Gylfe, Copenhagen, on 12th November 1919, but on 14th December 1922 the ship was sold to a shipping company in London. However, the following year the ship was sold to the breaker's yard in Germany.*

*(Photo: DMM)*

Rederiet begyndte driften med købet af fire skibe fra D/S Halla. Det var:  
 AGGERSUND, pris 100.000 kr. eller 22 kr. pr. tdw.

BROSUND, pris 350.000 kr. eller 69 kr. pr. tdw.  
 GRØNSUND, pris 150.000 kr. eller 42 kr. pr. tdw. og



S/S FREDENSBRO var bygget i 1921 af Baltica Værft, København til Det københavnske Dampskibsselskab. Det var på 3869 tdw., og maskineriet var en turbine på 1350. I 1923 blev det overdraget til Det Oversøiske Kompagni, København, der i 1929 gik fallit, og skibet solgtes til D/S Viking, København, der omdøbte skibet til TENNESEE. I 1933 blev skibet overtaget af DFDS, København. Den 9. april 1940 lå TENNESEE i Torshavn på Færøerne. Her blev det overtaget af de britiske myndigheder og sat i fart under britisk flag. I september 1942 var skibet på rejse fra Halifax i Canada til Liverpool med en hvedelast i konvoj SC 100, der bestod af 20 skibe, Sydvest for Island ventede den tyske ubådsgruppe Lohs, der bestod af 16 ubåde. Der blæste en orkanagtig storm i området, så både konvojen og ubådene havde det svært. Men den 23. september 1942 kløkken 01.42 på positionen 58.40N/33.41W. ramte en torpedo fra U 617 TENNESEE, der sank. Otte danske og otte udenlandske søfolk druknede. Konvojen mistede udover TENNESEE fire skibe. (Foto H&S)

*The S/S FREDENSBRO was built in 1921 by the Baltica Shipyard, Copenhagen for The Copenhagen Steamship Company. It was 3869 d.w.t., and the engine was a 1350 i.h.p. turbine. In 1923 it was transferred to Det Oversøiske Kompagni (The Overseas Company), Copenhagen, which went bankrupt in 1929, and the ship was sold to D/S Viking, Copenhagen, which renamed the ship the TENNESEE. In 1933 the ship was taken over by DFDS, Copenhagen. On 9th April 1940 the TENNESEE lay in Thorshavn in the Faroe Isles. Here it was taken over by the British authorities and put into service under the British flag. In September 1942 the ship was on route from Halifax in Canada to Liverpool with a cargo of wheat in convoy no. SC 100, which consisted of 20 ships. South-west of Iceland the German submarine group Lohs was waiting. It consisted of 16 submarines. A storm was raging in the area, making conditions difficult both for the convoy and the submarines, but on 23rd September 1942 at 01.42, at a position 58.40N/33.41W, a torpedo from the U 617 hit the TENNESEE, which then sank. Eight Danes and eight foreign seamen drowned. The convoy lost another four ships as well as the TENNESEE. (Photo: DMM)*



HADSUND, pris 100.000 kr. eller 36 kr. pr. tdw.

Skibenes gennemsnitsalder var høj – 32 år – til gengæld var den samlede pris for de fire skibe kun 700.000 kr. T. C. Christensen var – måske belært af alle de fallitter, han havde oplevet – en forsigtig mand.

Ved stiftelsen var rederiets aktiekapital 300.000 kr., og skibenes bogførte værdi blev opgjort til 607.050 kr. I 1929 købte D/S Hafnia endnu et skib – dampskibet SIERRA LEONE af D/S Atalanta, København. Skibet var i Atalanta bogført til 1.829.278 kr. Der foreligger intet om, hvad Hafnia betalte for skibet, men det var krisetider for skibsfarten, så prisen har næppe været højere end ca. 400.000 kr.

I oktober 1929 skete det store børskrak i Wall Street, New York, og krakket blev fulgt af en økonomisk depression i hele verden. Depressionen varede frem til 1934, men den påvirkede tilsyneladende ikke Hafnia. Desværre foreligger der ikke offentlige regnskaber for rederiet, idet der var under ti aktionærer i det, hvad der var grænsen for offentliggørelse. Den korresponderende reder var T. C. Christensen selv, og bestyrelsesformanden var kontorchef Olaf Hedegaard. De to havde kørt parløb gennem likvidationerne af de øvrige rederier fra 1921 til 1927, når der ses bort fra Det Oversøiske Kompagni og Dampskibsselskabet Hammersholm.

Af rederiets skibe forliste AGGERSUND i Atlanterhavet i 1932, men heldigvis blev besætningen reddet af det svenske skib BLANKAHOLM. De to ældste skibe GRØNSUND og HADSUND blev solgt i

henholdsvis 1934 og 1935. GRØNSUND til ophugning i 1934, og HADSUND blev i 1935 solgt til skibsreder Ove Skou, der lod skibet omdøbe til JYTTE.

Fra 1935 og indtil anden verdenskrigs begyndelse i 1939 var det opgangstider for skibsfarten i hele verden. Mange danske rederier investerede i nye skibe, Men det fristede ikke Hafnia, der fortsatte en forsigtig drift. I 1936 indtrådte skibsmægler Julius Christensen, Frederikshavn, og bankbestyrer Henning Hofmann, Odense, i bestyrelsen, og T. C. Christensen blev nu både selskabets korresponderende reder og formand for bestyrelsen. I 1939 blev aktiekapitalen udvidet til 500.000 kr., og aktionærkredsen var stadig under ti personer.

Ved krigsudbruddet i september 1939 havde Hafnia stadig kun de to skibe ALSUND og BROSUND. Hvordan skibene var beskæftiget frem til Danmarks besættelse den 9. april 1940 vides ikke, men i foråret 1940 var skibene begge på en rejse – formentlig i ballast – til USA efter råvarer til Danmark. Ved Danmarks besættelse lå de begge i havnebyen Baltimore. Her blev de oplagt, og opholdet endte dramatisk. Begge skibene blev i april 1941 overtaget af den amerikanske stat og sat under Panamaflag. Udflugningen til Panama skyldtes, at Amerika på det tidspunkt formelt var neutralt, og at amerikanske skibe ikke måtte besejle krigszoner. Mange andre danske skibe, der på grund af krigen lå oplagt i USA, kom af samme grund ligeledes under Panama-flag. Så kunne de blandt andet benyttes til farten med forsyninger til England.

De to skibe fra Hafnia fik nye navne. ALSUND blev omdøbt til BOLD VENTURE, og BROSUND blev omdøbt til CRUSADER. De amerikanske myndigheder vurderede også skibene. ALSSUND blev vurderet til 440.000 \$, og BROSUND til 380.000 \$. Myndighederne lovede ligeledes, at de, når krigen var forbi, ville betale brugsgodtgørelse for skibene og ved et forlis udbetale en erstatning, der svarede til den amerikanske vurdering.

Alt dette betød foreløbig intet for Hafnia. Rederiet var uden indtægter, og ingen kunne i 1941 vide, hvordan krigen ville forløbe, og om skibene af den grund var tabte. Det viste sig, at de begge var fortabte. I oktober 1941 fik rederiets agent i New York et telegram om, at ALSSUND var blevet torpederet i Atlanterhavet. BOLD VENTURE (ALSSUND) var den 16. oktober 1941 afsejlet fra Sidney, Cape Breton, i Canada, der var samlingspunkt for SC-konvojerne fra USA og Canada mod England. SC-konvojerne bestod af langsomme skibe med en maksimumsfart på 7 knob.

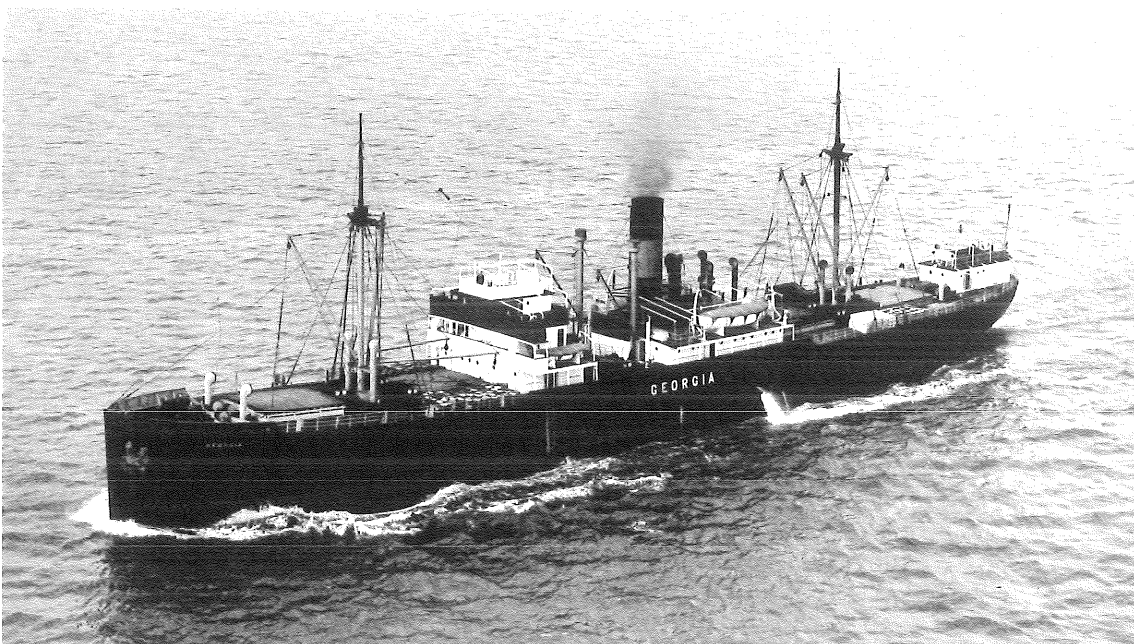
Skibet var med i konvojen SC 48, der bestod af 52 skibe. BOLD VENTURE var lastet med bomuld, stål og kobber. De tyske ubåde var informeret om, at konvojen var på vej, og ubådene U 432, U 553 og U 558 dannede en patruljelinje sydøst for Kap Farvel. U 553 opdagede konvojen natten mellem den 14. og 15. oktober, og ubådene torpederede ti af konvojens 52 skibe. BOLD VENTURE (ALSSUND) blev sænket af U 432 sydvest for Island på positionen 56° 58' N og 25° 04' W den 17. oktober klokken 03.42. Besætningen var på 32

mand, og 17 af dem blev reddet og sat i land i Reykjavik på Island, men tre danske og tolv udenlandske søfolk omkom ved forliset. De tre omkomne danske var hovmester Karl Klausen, Holbæk, dæksdreng J. C. A. Petersen, Sæby, og messedreng N. J. Laulund, Sæby.

CRUSADER (BROSUND) forliste også. Efter at CRUSADER var overtaget af de amerikanske myndigheder, lod de foretage store ombygninger af skibet, samtidig afmønstrede hele den danske besætning. I stedet fik skibet en amerikansk officersbesætning, mens den menige bestod af søfolk fra mange forskellige nationer. Der var dog to danske imellem dem. I oktober var skibet sejlklart, og den 4. november 1941 – 14 dage efter, at BOLD VENTURE havde forladt Sidney, Cape Breton, afsejlede CRUSADER også herfra med kurs mod England i konvojen SC 53, der også bestod af 52 skibe.

Men CRUSADER og et andet skib, MERIDIAN, der også sejlede under Panama-flag, blev »straglære«, det vil sige, at de ikke kunne følge med konvojen og blev overladt til deres skæbne. Den kom i form af den tyske ubåd U 561, der den 11. november torpederede MERIDIAN i det tyske kvadrat AK 8822, det vil sige på en position ca. 50° N og 40° W. Tre dage senere blev det den 14. november CRUSADERs tur i det tyske kvadrat 1542, også på en position ca. 50° N og 40° W. Der var tilsyneladende ingen overlevende fra forliset. Først da krigen var slut, fik rederiet meddelelse om, at skibet var forlist.

Det var et hårdt slag for det lille rederi, men driften fortsatte uden skibe. I erstat-



Dampskibet YOKOHAMA var bygget på Öresundsvärvet, Landskrona i Sverige i 1920 til rederiet Det Oversøiske Kompagni, København. Det var på 4190 tdw. og maskinen var en turbine på 1350 ihk. I 1929 gik Det Oversøiske Kompagni fallit, og de to søsterskibe COPENHAGEN og YOKOHAMA blev den 23. september 1929 solgt til Dampskibsselskabet Viking, København, der i 1930 omdøbte skibet henholdsvis DELAWARE og GEORGIA. Den 10. maj 1933 blev såvel GEORGIA som DELAWARE solgt til DFDS, København. Den 9. april 1940 lå GEORGIA i USA og blev oplagt her. Den 13. august 1941 blev det overtaget af de amerikanske myndigheder, registreret i Panama under navnet ARISTIDES. På grund af en større maskinskade kom skibet imidlertid ikke til søs, men blev resten af verdenskrigen anvendt som skoleskib for stevedorer, der skulle lære at håndtere svært krigsmateriel. Den 14. juni 1946 blev skibet leveret tilbage til DFDS, og de to søsterskibe DELAWARE og GEORGIA blev primært sat ind i DFDS's eksportruter med landbrugsprodukter til England. I 1956 satte DFDS skibene til salg. GEORGIA blev solgt til et rederi i Panama og omdøbt til ACI. I 1962 blev det oplagt i Catania i Italien og i 1964 solgt til ophugning i Jugoslavien. (Foto H&S)

*The S/S YOKOHAMA was built at the Öresund Shipyard, Landskrona in Sweden in 1920 for the shipping company Det Oversøiske Kompagni (The Overseas Company), Copenhagen. It was 4190 d.w.t., and the engine was a 1350 i.h.p. turbine. In 1929 The Overseas Company went bankrupt, and the two sister ships COPENHAGEN and YOKOHAMA were sold on 23rd September 1929 to the Viking Steamship Company, Copenhagen, which in 1930 renamed the ships the DELAWARE and the GEORGIA respectively. On 10th May 1933 both the GEORGIA and the DELAWARE were sold to DFDS, Copenhagen. On 9th April 1940 the GEORGIA was in the USA and it was laid up there. On 13th August 1941 it was taken over by the American authorities and registered in Panama under the name ARISTIDES. However, due to serious engine damage the ship never put to sea, and for the rest of the war it was used as a training ship for stevedores, who had to learn how to handle heavy war material. On 14th June 1946 the ship was delivered back to DFDS, and the two sister ships DELAWARE and GEORGIA were primarily used on DFDS's export routes with agricultural produce for England. In 1956 DFDS put the ships up for sale. The GEORGIA was sold to a shipping company in Panama and renamed the ACI. In 1962 it was laid up in Catania in Italy and in 1964 it was sold to the breaker's yard in Yugoslavia. (Photo: DMM)*

ning fra USA har rederiet formentlig modtaget mindst 5.740.000 kr., og i 1952 var tiden inde til igen at bygge og eje skibe. Det første skib blev bygget i 1952 og døbt ALSSUND (1952-1962).

Frem til 1967 fulgte nu en række skibe.  
FURSUND (1956-1966),  
HADSUND (1959-1963),  
BROSUND (1961-1962),  
ALSSUND (1962-1972) igen,  
BROSUND (1962-1970) og,  
VILSUND (1962-1966).

T. C. Christensen forlod Hafnia i 1965 og

overlod hvervet som korresponderende reder til sønnen K. Christensen. Rederiet, der i en årrække havde haft kontor i rederiforeningens bygning i Amaliegade 33, København, flyttede i 1966 til Stigsnæs Strand. Men Hafnia var ikke mere, hvad det havde været. I 1967 var der kun to skibe tilbage, og i 1971 ophørte Hafnia med at eksistere. Det sidste skib ejedes personligt af skibsreder K. Christensen, men det blev i 1972 solgt til Sverige, og dermed var der sat et punktum for en spændende dansk rederihistorie.

## Skibsliste

### *AGGERSUND*

NRKH. Dampskib. 2886 brt. Bygget 1892 som OCEANIC af Sunderland.  
1899 PATRIA, København.  
1910 LEJRE, København.  
1916 solgt til Dampskibsselskabet Gylfe, København og omdøbt til AGGERSUND.  
1926 solgt til Dampskibsselskabet Halla, København.  
1927 solgt til Dampskibsselskabet Hafnia, København.  
1932 forlist i Atlanterhavet.

### *ALSSUND*

NBFS. Dampskib. 1636 brt. Bygget 1889 som FREDENSBORG. København.  
1912 LEXA MÆRSK, København.  
1917 solgt til Dampskibsselskabet Rollo, København og omdøbt til ROLLO.  
1921 solgt til Dampskibsselskabet Gylfe, København.  
1924 omdøbt til ALSSUND.  
1926 solgt til Dampskibsselskabet Halla, København.  
1927 solgt til Ventspils og omdøbt til WINDAU.  
1935 ophugget.

### *ALSSUND*

NBCW. Dampskib. 4123 brt. Bygget 1895 som KAISOW, London.  
SHINTAU MARU, Tarumi. Derpå TOYO MARU, Hakodate.  
1919 købt af Dampskibsselskabet Gylfe, København, og omdøbt til ALSSUND.  
1922 solgt til London.  
1923 ophugget.

### *ALSSUND*

NCFH/OXPA. Dampskib. 3222 brt. Bygget 1920 til Dampskibsselskabet Atalanta, København som SIERRA LEONE.  
1929 købt af Dampskibsselskabet Hafnia, København, og omdøbt til ALSSUND.  
1941 torpederet i Atlanterhavet.

### *ALSSUND*

OZFV. Motorskib. 233 brt. Bygget 1959 som INGER, af Kålandsö.  
1962 købt af Dampskibsselskabet Hafnia, København, og omdøbt til ALSSUND.  
1972 solgt til Stockholm og omdøbt til RENO.

### *ALSSUND*

OYMK. Motorskib. 488 brt. Bygget i Tyskland 1952

til Dampskibsselskabet Hafnia som ALSSUND.

1961 solgt til Hamburg og omdøbt til HILDE FELTER.

### *ANNA JENSEN*

NFRM. Dampskib. 2664 brt. Bygget 1891 som SAXON, Cleveland.  
1924 købt af Jensen Line, København, og omdøbt til ANNA JENSEN.  
1926 købt af Dampskibsselskabet Codan, København.  
1927 ophugget.

### *ATLANTIC*

NCFS/OXDC. Dampskib. 4575 brt. Bygget som ATLANTIC til Det Oversøiske Kompagni 1920.  
1929 solgt til Dampskibsselskabet Viking, København, og omdøbt til ALABAMA.  
1960 ophugget.

### *BROSUND*

NFGQ/OUUA. Dampskib. 2939 brt. Bygget 1916 som YESAKI MARU.  
1916 GENERAL WERGELAND, Kristiansand.  
1917 ASLAUG, Haugesund. Derpå WINNECONNE, New York.  
1923 købt af bankdirektør J. Klerk, København.  
1924 købt af Dampskibsselskabet Oceana, København, og omdøbt til DANEVIRKE.  
1925 købt af Dampskibsselskabet Halla, København, og omdøbt til BROSUND.  
1927 købt af Dampskibsselskabet Hafnia, København.  
1941 torpederet i Atlanterhavet.

### *BROSUND*

OYJZ. Motorskib. 299 brt. Bygget 1913 som INGEGERD, Gøteborg. HANESTRÖM II.  
1953 RUNO, Donsö.  
1962 købt af Dampskibsselskabet Hafnia, København og omdøbt til BROSUND.  
1970 solgt til M. H. Simonsen, Middelfart.

### *BROSUND*

OZBD. Motorskib. 1235 brt. Bygget 1961 til Dampskibsselskabet Hafnia, København.  
1962 solgt til Tyskland som JENNY PORR.

### *COPENHAGEN*

NBHF/OYAA. Dampskib. 2280 brt. Bygget 1919 til

Det oversøiske Kompagni, København som  
COPENHAGEN, København.  
1929 solgt til Dampskibsselskabet Viking,  
København, og omdøbt til DELAWARE.  
1960 forlist.

#### *DRODGEN*

NVWP. Fire-mastet motorskonnert. 381 brt.  
Bygget som DRODGEN 1917 af Svendborg  
Skibsværft til Rederiaktieselskabet Dragør,  
København.  
1921 solgt til Rederiaktieselskabet Halla,  
København.  
1927, 9. maj, solgt til A/S Margit, København.  
1927, 8. oktober, solgt til grosserer C. Alme,  
København.  
1929 solgt til Italien.

#### *ELLEN JENSEN*

NFBJ. Dampskib. 3416 brt. Bygget 1895 som  
ELM BRANCH, Sunderland.  
1919 WISLA, New York.  
Købt af Jensen Line, København, og omdøbt  
til ELLEN JENSEN.  
1926 købt af Dampskibsselskabet Codan, København.  
1926 solgt til London og omdøbt til  
PURLEY BEECHES.  
1928 ophugget.

#### *FREDENSBRO*

NGGW/OXPC. Dampskib. 2327 brt. Bygget til  
Det Københavnske Dampskibsselskabet 1921.  
1923 solgt til Det Oversøiske Kompagni,  
København.  
1929 solgt til Dampskibsselskabet Viking,  
København, og omdøbt til TENNESSEE.  
1942 torpederet i Atlanterhavet.

#### *FURSUND*

OYIT. Motorskib. 1082 brt. Bygget 1956 til Damp-  
skibsselskabet Hafnia, København, som FURSUND.  
1966 solgt til Grækenland som FURSUND  
EFTYCHIA, Piræus.

#### *HADSUND*

NTWH/OXZB. Dampskib. 1872 brt. Bygget  
som BEN LEDI, North Shields.  
1912 DEMETRIOS, Piræus.  
1916 købt af Nordisk Fjerfabrik, København, og  
omdøbt til ØSTEN.  
1916 købt af Dampskibsselskabet Rollo, København.  
1921 købt af Dampskibsselskabet Gylfe, København.  
1924 omdøbt til HADSUND.

1926 købt af Dampskibsselskabet Halla, København.  
1927 købt af Dampskibsselskabet Hafnia, København.  
1935 købt af Dampskibsselskabet Ove Skou, Køben-  
havn, og omdøbt til JYTTE.  
1939 krigsforlist.

#### *HADSUND*

OWKE. Motorskib. 999 brt. Bygget som RICHARD  
BRÖHAN i Travemünde 1958.  
1959 købt i Tyskland af Dampskibsselskabet Hafnia,  
København, og omdøbt til HADSUND.  
1963 solgt til Cayman Island og omdøbt til  
FOSTER ENTERPRISE.

#### *GRØNSUND*

NTMR/OXXC. Dampskib. 2406 brt. Bygget 1891  
som PHYLLIS, West Hartlepool.  
1915 købt til Ålborg Dampskibsselskab fra  
Grækenland som KRETE og omdøbt til JACOB  
KJELLERUP, Ålborg.  
1916 købt af Fa. Th. Just, København, og omdøbt  
til GRØNSUND.  
1919 solgt til Dampskibsselskabet Gylfe, København.  
1926 solgt til Rederiaktieselskabet Halla, København.  
1927 solgt til Dampskibsselskabet Hafnia, København.  
1934 ophugget.

#### *GULDBORGSUND*

NFJB. Dampskib. 3876 brt. Bygget 1905 som  
RYGJA, Bergen.  
1915 ALLAGUASH, New York.  
1924 solgt til A/S Dampskibet Birte Jensen og  
omdøbt til BIRTE JENSEN.  
1926 solgt til Dampskibsselskabet Codan,  
København, og omdøbt til GULDBORGSUND.  
1927 solgt til Grækenland og omdøbt til  
MARATHON.

#### *HANS*

NBFK. Motorskonnert. 189 brt. Bygget i Sverige 1884.  
1919 købt af Rederiaktieselskabet Dragør i Sverige  
som HANS, Stockholm.  
1921 solgt til Rederiaktieselskabet Halla, København.  
1923 solgt til Sverige.

#### *HANS TAVSEN*

NMBR/OYAC. Dampskib. 1704 brt. Bygget som  
IONA, Sunderland.  
1902 købt af Dampskibsselskabet Fionia,  
København, og omdøbt til HANS TAVSEN.  
1918 købt af Dampskibsselskabet Jutlandia,  
København.  
1934 ophugget.

#### *KARL*

NBFP. Motorskonnert. 362 brt. Bygget i Sverige 1916.

1919 købt som MOTALA i Sverige af Rederiaktieselskabet Dragør, København.

1921 solgt til Rederiaktieselskabet Halla, København, og omdøbt til KARL.

1922 solgt til Sverige.

#### *LYNETTEN*

NCDJ. Fire-mastet motorskonnert. Bygget af Codanværftet, Køge, 1920 som LYNETTEN.

1921 solgt til Rederiaktieselskabet Halla, København.

1927, 4. maj, solgt til A/S Margit, København.

1927, 17. august, solgt til Sverige.

#### *METTE JENSEN*

NFLC. Dampskib. 3160 brt. Bygget 1901 som LAURA, Rotterdam.

1915 købt af P. A. Jensen, København, og omdøbt til ZEALAND.

1915 solgt til New York og omdøbt til AUSABLE.

1924 købt af A/S Dampskibet Mette Jensen, København, og omdøbt til METTE JENSEN.

1926 solgt til Dampskibsselskabet Codan, København.

1928 solgt til Riga og omdøbt til KUHS.

#### *ODDESUND*

NBJR. Dampskib. 1249 brt. Bygget 1919 til Dampskibsselskabet Hamlet, København som PALNATOKE.

1926 solgt til Dampskibsselskabet Halla, København, og omdøbt til ODDÉSUND.

1928 solgt til Sverige og omdøbt til KISA.

#### *OLAF*

NBFL. Motorskonnert. 226 brt. Bygget i Sverige 1917.

1919 købt fra Sverige som KARL af Rederiaktieselskabet Dragør, København.

1921 solgt til Rederiaktieselskabet Halla, København.

1923 solgt til Sverige.

#### *ONTARIO*

NFKH. Dampskib. 4280 brt. Bygget 1900 som HEATHCRAIG, London.

1915 købt fra Norge af P. A. Jensen, København som HAUGARLAND.

1915 solgt til New York og omdøbt til WINNEBAGO.

1924 købt af A/S Dampskibe Fie Jensen, København, og omdøbt til FIE JENSEN.

1925 omdøbt til ONTARIO.

1926 solgt til Dampskibsselskabet Ontario, København.  
1927 ophugget i Holland.

#### *PACIFIC*

NCFG/OZQB. Dampskib. 4088 brt. Bygget 1920 til

Det Oversøiske Kompagni, København som PACIFIC.

1929 solgt til Dampskibsselskabet Viking, København.

1930 omdøbt til VIRGINIA.

1955 ophugget i Italien.

#### *RØSEN*

NBKC. Fire-mastet motorskonnert. 382 brt. Bygget

af Codanværftet, Køge, 1920 som

RØSEN til Rederiaktieselskabet Dragør, København.

1921 solgt til Rederiaktieselskabet Halla, København.

1923, 10. februar, solgt til grosserer C. M. Engholm, København.

1923, 27. februar, solgt til Sverige.

#### *SALLINGSUND*

NPFS. Dampskib. 1507 brt. Bygget 1905 til Dampskibsselskabet Mercur, København som ROMA.

1916 solgt til Dampskibsselskabet Dana, København, og omdøbt til DANERY.

1926 solgt til Dampskibsselskabet Halla,

København, og omdøbt til SALLINGSUND.

1927 solgt til Sverige og omdøbt til ACACIA.

#### *SVENDBORGSUND*

NFJW. Dampskib. 4549 brt. Bygget 1902 som SPYROS VALLIANOS, Grækenland.

1915 købt af P. A. Jensen, København og omdøbt til CLEVELAND, New York.

1924 omdøbt til MANITOWOS, New York.

1924 købt af A/S Dampskibet Grete Jensen, København, og omdøbt til GRETE JENSEN.

1926 solgt til Dampskibsselskabet Codan, København, og omdøbt til SVENDBORGSUND.

1928 solgt til Grækenland og omdøbt til ALAFIA.

1931 ophugget.

#### *VILSUND*

NBRJ. Dampskib. 1249 brt. Bygget til Dampskibsselskabet Hamlet, København som SIGVALD.

1926 solgt til Dampskibsselskabet Halla, København, og omdøbt til VILSUND.

1928 Solgt til Sverige og omdøbt til OMBERG.

1960 ophugget.

#### *VILSUND*

OZKE. Motorskib. 1233 brt. Bygget i Tyskland som HENRIK MEYER, København 1961.

1962 købt af Dampskibsselskabet Hafnia, Køben-

havn, og omdøbt til VILSUND.  
1966 solgt til Tyskland og omdøbt til WAKENITZ.

#### YOKOHAMA

NBQG/OXOD. Dampskib. Bygget 1920 til Det Over-  
søiske Kompagni, København som YOKOHAMA.  
1929 solgt til Dampskibsselskabet Viking, København.  
1930 omdøbt til GEORGIA.  
1964 ophugget i Jugoslavien.

#### ØRESUND

NCFG. Bygget 1920 til Dampskibsselskabet Dana,  
København som DANEMARK.  
1926 købt af Dampskibsselskabet Halla, København,  
og omdøbt til ØRESUND.  
1927 solgt til Sverige og omdøbt til ARIEL, Hälsing-  
borg.

#### Kilder:

*Danmarks Skibsliste*, diverse årgange.

*Dansk Søfartstidende*, diverse årgange.

F. Frederichsen: *Danske Damp- og Motorskibe 1819-1979*.

Greens danske fonds og aktier, diverse årgange.

Arnold Hauge: *The Allied Convoy System 1939-1945*. Naval Institute Press, 2000.

Rigsarkivet: Register over danske skibe 1893-1956.

Jürgen Rohwer: *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945*. München 1968.

H.C. Røder: *Dansk skibsfarts renæssance*. Høst & Søn, 1962.

H.C. Røder: *De sejlede bare*. Høst & Søn, 1957.

C. Tortzen: *Søfolk og skibe 1939-1945*. Grafisk Forlag, 1981-1985.



One of the more remarkable ship owners of the 1920's was Thorvald Christian Christensen, who in that decade became managing owner of the following shipping companies:

Dampskibsselskabet (Steamship Company) Codan, Copenhagen,  
Det Oversøiske Kompagni (The Overseas Company), Copenhagen,  
Dampskibsselskabet Gylfe, Copenhagen,  
Dampskibsselskabet Hafnia, Copenhagen.  
Dampskibsselskabet Halla, Copenhagen  
Dampskibsselskabet Hamlet, Copenhagen,  
Dampskibsselskabet Hammersholm, Copenhagen,  
Dampskibsselskabet Jutlandia, Copenhagen,  
Dampskibsselskabet Ontario, Copenhagen,  
and from 1928 he was also director of Det Oversøiske Kompagni.

T. C. Christensen was born in 1887 in Frederikshavn and was trained in a local shipping firm. In 1917 he became managing owner of the steamship HANS TAVSEN, which was owned by a merchant called Jens Toft. Like so many other businessmen back then in 1917 he had a lot of free capital that he thought could be profitably invested in shipping, where cargo rates had quadrupled since 1915.

After World War I cargo rates plummeted and many of the newly established shipping companies had such weak financial backing that they went bankrupt.

T. C. Christensen was in charge of the liquidation of many of these bankrupt estates and he was responsible for selling the ships and any other assets at the best price.

The bank connection in many of these cases was Københavns Diskonto- og Revisionsbank, which later went bankrupt itself.

Only one of T. C. Christensen's shipping companies was able to continue business for any length of time, and that was the Hafnia Shipping Company, which was established on October 15th 1927. Up until about 1970 this company owned a number of ships to which it had the habit of giving names ending in -SUND, such as AGGERSUND, for example.

At the outbreak of war in September 1939 Hafnia had only two ships ALSSUND and BROSUND, which at the time of the occupation of Denmark both lay in harbour in Baltimore, USA. The ships were laid up here, and in April 1941 they were taken over by the American government and put under the Panamanian flag. The two Hafnia ships were given new names. The ALSSUND was renamed BOLD VENTURE and the BROSUND was renamed CRUSADER. In October 1941 the ALSSUND was torpedoed in the Atlantic Ocean, and in November the BROSUND was also torpedoed. It was not until the war ended that the shipping company received news that the ship had been sunk and a few years later they also received compensation from the U.S. government. After World War II the shipping company again increased its business throughout the 1950's and the beginning of the 1960's, when the company had 9 or 10 ships afloat.

T. C. Christensen left Hafnia in 1965 and handed over the post of managing director to his son K. Christensen. In 1966 the company moved to Stignæs Strand, but Hafnia was no longer what it had been. In 1967 there were only two ships left, and in 1971 Hafnia ceased to exist. The last ship was the personal property of K. Christensen, but in 1972 it was sold to Sweden, and thus ended an exciting piece of Danish shipping history.

